



Débats du Sénat

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE
PIERRE-JOSEPH-OLIVIER CHAUVEAU

PREMIÈRE SESSION
DEUXIÈME LÉGISLATURE

36 VICTORIA

1873

La session s'est ouverte le 5 mars 1873
et s'est prorogée le 13 août 1873

VOLUME VI

© Bibliothèque du Parlement, 2013

ISSN 1923-4988
Cat. no. Y1-021F
Cat. no. Y1-021F-PDF

LE MINISTÈRE

DEUXIÈME LÉGISLATURE PREMIÈRE SESSION

5 MARS 1873 AU 13 AOÛT 1873

Premier ministre, ministre de la Justice et Procureur général	L'hon. sir John Alexander Macdonald
Ministre de la Milice et de la Défense	L'hon. sir George-Étienne Cartier (jusqu'au 20-05-1873)
.....	L'hon. Hector-Louis Langevin * (21-05 au 30-06-1873)
.....	L'hon. Hugh McDonald (dès le 1-07-1873)
Ministre des Douanes	L'hon. Charles Tupper
Ministre des Finances	L'hon. Samuel Leonard Tilley
Ministre des Travaux publics	L'hon. Hector-Louis Langevin
Ministre du Revenu intérieur	L'hon. John O'Connor (4-03 au 30-06-1873)
.....	L'hon. Thomas Nicholson Gibbs (dès le 1-07-1873)
Ministre de l'Intérieur	L'hon. Alexander Campbell ⁺
Secrétaire d'État des provinces	L'hon. Joseph Howe (jusqu'au 6-05-1873)
.....	L'hon. James Cox Aikins * ⁺ (7-05 au 13-06-1873)
.....	L'hon. Thomas Nicholson Gibbs (14-06 au 30-06-1873)
Président du Conseil privé	Vacant (jusqu'au 13-06-1873)
.....	L'hon. Hugh McDonald (14-06 au 30-06-1873)
.....	Vacant (dès le 1-07-1873)
Ministre de la Marine et des Pêcheries	L'hon. Peter Mitchell ⁺
Ministre des Postes	L'hon. Alexander Campbell ⁺ (jusqu'au 30-06-1873)
.....	L'hon. John O'Connor (dès le 1-07-1873)
Ministre de l'Agriculture	L'hon. John Henry Pope
Secrétaire d'État du Canada	L'hon. James Cox Aikins ⁺
Receveur général	L'hon. Théodore Robitaille
Surintendant général des Affaires indiennes	L'hon. Joseph Howe (jusqu'au 6-05-1873)
.....	L'hon. James Cox Aikins * ⁺ (7-05 au 13-06-1873)
.....	L'hon. Thomas Nicholson Gibbs (14-06 au 30-06-1873)
.....	L'hon. Alexander Campbell (dès le 1-07-1873)

* Suppléant

+ Sénateur

LES SÉNATEURS DU CANADA
PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE

DEUXIÈME LÉGISLATURE
PREMIÈRE SESSION
5 mars 1873 au 13 août 1873

Aikins, L'hon. James Cox	Ontario
¹ Alexander, L'hon. George	Ontario
Allan, L'hon. George William	Ontario
Archibald, L'hon. Thomas Dickson	Nouvelle-Écosse
Armand, L'hon. Joseph-François	Québec
Benson, L'hon. James Rea	Ontario
Blake, L'hon. Oliver	Ontario
Botsford, L'hon. Amos Edwin	Nouveau-Brunswick
Bourinot, L'hon. John George	Nouvelle-Écosse
Bureau, L'hon. Jacques-Olivier	Québec
² Burnham, L'hon. Asa Allworth	Ontario
Campbell, L'hon. Alexander	Ontario
Carrall, L'hon. Robert William Weir	Colombie-Britannique
Chaffers, L'hon. William Henry	Québec
Chapais, L'hon. Jean-Charles	Québec
Chauveau, L'hon. Pierre-Joseph-Olivier	Québec
³ Chinic, L'hon. Eugène	Québec
Christie, L'hon. David	Ontario
Churchill, L'hon. Ezra	Nouvelle-Écosse
Cochrane, L'hon. Matthew Henry	Québec
Cormier, L'hon. Charles	Québec
Cornwall, L'hon. Clement Francis	Colombie-Britannique
De Léry, L'hon. Alexandre-René-Chaussegros	Québec
Dever, L'hon. James	Nouveau-Brunswick
Dickey, L'hon. Robert Barry	Nouvelle-Écosse
Dickson, L'hon. Walter Hamilton	Ontario
Dumouchel, L'hon. Léandre	Québec
Ferguson, L'hon. John	Nouveau-Brunswick
Ferrier, L'hon. James	Québec
Flint, L'hon. Billa	Ontario
Foster, L'hon. Asa Belknap	Québec

¹ Nommé le 30 mai 1873

² Décédé le 10 mai 1873

³ Nommé le 10 avril 1873

Girard, L'hon. Marc-Amable	Manitoba
Glasier, L'hon. John	Nouveau-Brunswick
Guévremont, L'hon. Jean-Baptiste	Québec
Hamilton, L'hon. John	Ontario
Hamilton, L'hon. John	Québec
Hazen, L'hon. Robert Leonard	Nouveau-Brunswick
Holmes, L'hon. John	Nouvelle-Écosse
Kaulback, L'hon. Henry Adolphus Newman	Nouvelle-Écosse
Kenny, L'hon. Edward	Nouvelle-Écosse
Lacoste, L'hon. Louis	Québec
Leonard, L'hon. Elijah	Ontario
Leslie, L'hon. James	Québec
Letellier de St-Just, L'hon. Luc	Québec
Locke, L'hon. John	Nouvelle-Écosse
McClelan, L'hon. Abner Reid	Nouveau-Brunswick
McDonald, L'hon. Donald	Ontario
Macdonald, L'hon. William John	Colombie-Britannique
MacFarlane, L'hon. Alexander	Nouvelle-Écosse
McLelan, L'hon. Archibald Woodbury	Nouvelle-Écosse
McMaster, L'hon. William	Ontario
Macpherson, L'hon. David Lewis	Ontario
Malhiot, L'hon. Charles	Québec
Miller, L'hon. William	Nouvelle-Écosse
Mills, L'hon. Samuel	Ontario
Muirhead, L'hon. William	Nouveau-Brunswick
Northup, L'hon. Jeremiah	Nouvelle-Écosse
Odell, L'hon. William Hunter	Nouveau-Brunswick
Olivier, L'hon. Louis-Auguste	Québec
Panet, L'hon. Louis	Québec
Perry, L'hon. Ebenezer	Ontario
Price, L'hon. David Edward	Québec
Read, L'hon. Robert	Ontario
Reesor, L'hon. David	Ontario
Renaud, L'hon. Louis	Québec
Robertson, L'hon. John	Nouveau-Brunswick
Ryan, L'hon. Thomas	Québec

Seymour, L'hon. Benjamin	Ontario
Shaw, L'hon. James	Ontario
Simpson, L'hon. John	Ontario
Skead, L'hon. James	Ontario
Smith, L'hon. Frank	Ontario
Steeves, L'hon. William Henry	Nouveau-Brunswick
Sutherland, L'hon. John	Manitoba
Vidal, L'hon. Alexander	Ontario
Wark, L'hon. David	Nouveau-Brunswick
Wilmot, L'hon. Robert Duncan	Nouveau-Brunswick
Wilson, L'hon. Charles	Québec

LES SÉNATEURS DU CANADA PAR PROVINCE

DEUXIÈME LÉGISLATURE
PREMIÈRE SESSION
5 mars 1873 au 13 août 1872

ONTARIO

Aikins, L'hon. James Cox
¹Alexander, L'hon. George
Allan, L'hon. George William
Benson, L'hon. James Rea
Blake, L'hon. Oliver
²Burnham, L'hon. Asa Allworth
Campbell, L'hon. Alexander
Christie, L'hon. David
Dickson, L'hon. Walter Hamilton
Flint, L'hon. Billa
Hamilton, L'hon. John
Leonard, L'hon. Elijah
McDonald, L'hon. Donald

McMaster, L'hon. William
Macpherson, L'hon. David Lewis
Mills, L'hon. Samuel
Perry, L'hon. Ebenezer
Read, L'hon. Robert
Reesor, L'hon. David
Seymour, L'hon. Benjamin
Shaw, L'hon. James
Simpson, L'hon. John
Skead, L'hon. James
Smith, L'hon. Frank
Vidal, L'hon. Alexander

QUÉBEC

Armand, L'hon. Joseph-François
Bureau, L'hon. Jacques-Olivier
Chaffers, L'hon. William Henry
Chapais, L'hon. Jean-Charles
Chauveau, L'hon. Pierre-Joseph-Olivier
³Chinic, L'hon. Eugène
Cochrane, L'hon. Matthew Henry
Cormier, L'hon. Charles
De Léry, L'hon. Alexandre-René-Chaussegros
Dumouchel, L'hon. Léandre
Ferrier, L'hon. James
Foster, L'hon. Asa Belknap

Guévremont, L'hon. Jean-Baptiste
Hamilton, L'hon. John
Lacoste, L'hon. Louis
Leslie, L'hon. James
Letellier de St-Just, L'hon. Luc
Malhiot, L'hon. Charles
Olivier, L'hon. Louis-Auguste
Panet, L'hon. Louis
Price, L'hon. David Edward
Renaud, L'hon. Louis
Ryan, L'hon. Thomas
Wilson, L'hon. Charles

NOUVELLE-ÉCOSSE

Archibald, L'hon. Thomas Dickson
Bourinot, L'hon. John George
Churchill, L'hon. Ezra
Dickey, L'hon. Robert Barry

Kenny, L'hon. Edward
Locke, L'hon. John
MacFarlane, L'hon. Alexander
McLelan, L'hon. Archibald Woodbury

¹ Nommé le 30 mai 1873

² Décédé le 10 mai 1873

³ Nommé le 10 avril 1873

NOUVELLE-ÉCOSSE (SUITE)

Holmes, L'hon. John

Kaulback, L'hon. Henry Adolphus Newman

Miller, L'hon. William

Northup L'hon. Jeremiah

NOUVEAU-BRUNSWICK

Botsford, L'hon. Amos Edwin

Dever, L'hon. James

Ferguson, L'hon. John

Glasier, L'hon. John

Hazen, L'hon. Robert Leonard

McClelan, L'hon. Abner Reid

Muirhead, L'hon. William

Odell, L'hon. William Hunter

Robertson, L'hon. John

Steeves, L'hon. William Henry

Wark, L'hon. David

Wilmot, L'hon. Robert Duncan

MANITOBA

Girard, L'hon. Marc-Amable

Sutherland, L'hon. John

COLOMBIE-BRITANNIQUE

Carrall, L'hon. Robert William Weir

Cornwall, L'hon. Clement Francis

Macdonald, L'hon. William John

TABLE DES MATIÈRES

- Ajournement, 47, 53, 178
- Bill concernant le havre de Québec, 173, 175
- Bill concernant les gardiens de ports, 80
- Bill concernant l'inspection du gaz et des compteurs à gaz, 164, 166
- Bill pour faire droit à Martin, 75
- Bill sur l'enregistrement des navires, 166
- Bill sur la prestation de serment, 85, 95, 115
- Bill sur les pénitenciers, 91
- Burnham – Décès de l'hon. M., 137
- Canal de la baie Verte, 33
- Chargement sur les ponts des navires, 149, 160, 166
- Chemin de fer canadien du Pacifique, 43, 55, 65, 74, 95, 169
- Chemin de fer du Pacifique, 33, 53
- Chemin de fer Intercolonial, 39, 123
- Chemins de fer des Maritimes, 17
- Commission des pêcheries, 47
- Compagnie d'assurance contre les risques isolés, 83
- Compagnie de télégraphe de Montréal – questions, 77
- Compagnie des orfèvres du Canada, 117
- Demandes de renseignements, 73
- Département de l'Intérieur, 37, 39
- Distribution postale, 23
- Discours du Trône, 3
- Étrangers en Colombie-Britannique, 77
- Exposition de Vienne, 47
- Exonération (Perry),
- Extradition des criminels, 84, 119
- Faillite, 163
- Horaire des chemins de fer, 147
- Impressions, 156
- Instructions royales, 33
- Intérêts et usure, 163
- Interrogation des témoins sous serments, 81
- Loi prohibitive sur les boissons enivrantes, 79, 146
- Maîtres de havres, Nouvelle-Écosse et Nouveau-Brunswick, 91
- Navigation sur nos cours d'eau, 145
- Ordre à bord des steamers à passagers, 117
- Passages gratuits, 27, 43
- Pêches dans les eaux intérieures, 45
- Pilotage, 172
- Prison centrale de l'Ontario, 77
- Procédures dans les causes criminelles, 39, 44, 46
- Propriété littéraire et artistique (Droits d'auteur), 27, 153
- Protection des cours d'eau navigables, 119
- Rémunération des juges, 19
- Réponse à l'Adresse, 5, 7
- Sanction royale, 175
- Service postal, 129
- Terres dans le Manitoba, 27, 29, 41, 48
- Territoires du Nord-Ouest, 35, 44
- Titres des Gouverneurs, etc, 23

Note à l'intention du lecteur

En réalisant le projet des débats des premières années, la Bibliothèque du Parlement souhaite combler une lacune dans notre connaissance de l'histoire du Canada. Lorsque les comptes rendus officiels font défaut (p. ex. pour les débats du Sénat de 1867 à 1870), le travail consiste à reconstituer les débats en consultant diverses sources historiques, et lorsque les comptes rendus officiels existent, mais en anglais seulement (p. ex. pour les débats du Sénat de 1871 à 1895), à en produire une version en français. Le présent volume, celui des débats du Sénat au cours de la première session de la deuxième législature (1873), appartient au second groupe.

La traduction des débats du Sénat respecte, dans la mesure du possible, le vocabulaire et les tournures qui avaient cours à l'époque. Le lecteur notera que l'orthographe et l'utilisation des majuscules peuvent varier dans les premiers comptes rendus officiels voire dans les *Journaux du Sénat* de la période.

Tout en respectant le ton de la version anglaise originale, les éditeurs ont corrigé au besoin certains nombres et certains chiffres et modifié certains toponymes afin d'assurer l'exactitude de l'édition française. Certains toponymes n'avaient pas d'équivalent français dans les années 1870; ils ont donc été rendus en français contemporain pour préserver la fluidité du texte. Enfin, les noms des sénateurs et des circonscriptions qu'ils représentaient ont fait l'objet d'une recherche rigoureuse visant à assurer l'exactitude de leur présentation en français.

5 mars 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

PREMIÈRE SESSION DE LA DEUXIÈME LÉGISLATURE DE LA PUISSANCE DU CANADA, CONVOQUÉE EN SÉANCE RÉGULIÈRE LE MERCREDI 5 MARS 1873, EN LA TRENTE-SIXIÈME ANNÉE DU RÈGNE DE SA MAJESTÉ LA REINE VICTORIA

Le mercredi 5 mars 1873

Les sénateurs s'étant rassemblés au Sénat à dix heures,

Les hon. MM. Chauveau, Muirhead et Cochrane présentent les brefs de Sa Majesté les convoquant au Sénat, s'approchent de la table et prêtent et souscrivent le serment prescrit par la loi.

La commission de l'hon. P.J.O. Chauveau le nommant Président est alors lue et, après avoir prêté et souscrit le serment prescrit par la loi, son Honneur le Président prend place au fauteuil au pied du trône.

Après les prières, le Sénat s'ajourne à loisir et lorsque les débats reprennent, Son Excellence le très honorable sir Francis Temple, comte de Dufferin, Gouverneur-Général du Canada et Gouverneur et Commandant-en-chef de l'Île-du-Prince-Édouard, et Vice-Amiral du Canada et de l'Île-du-Prince-Édouard, etc., prend place sur le trône,

Son Honneur le Président ordonne au Gentilhomme huissier de la Verge noire de se rendre à la Chambre des communes et d'informer cette Chambre — « que c'est le plaisir de Son Excellence que les Communes se rendent immédiatement auprès d'Elle, dans la salle du Sénat. »

La Chambre des communes étant venue, son Honneur le Président dit:

Honorables Messieurs du Sénat,

Messieurs de la Chambre des communes:

Son Excellence le Gouverneur-Général ne croit pas devoir déclarer les motifs qui lui ont fait convoquer le présent Parlement, avant qu'un Orateur pour la Chambre des communes ait été choisi suivant la loi; mais demain, à trois heures de l'après-midi, Son Excellence déclarera les motifs qui lui ont fait convoquer ce Parlement.

Il plaît à Son Excellence le Gouverneur-Général de se retirer, et la Chambre des communes se retire.

Alors, sur la motion de l'hon. M. CAMPBELL, appuyée par l'hon. M. AIKINS, la Chambre s'ajourne à demain, à deux heures et demie de l'après-midi.

6 mars 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le jeudi 6 mars 1873

À trois heures de l'après-midi, Son Excellence le Gouverneur-Général se rend en cortège solennel à la Chambre du Sénat et prend place sur le trône. Son Excellence ordonne que les membres de la Chambre des communes soient présents. Ceux-ci, précédés de l'hon. James Cockburn, leur Orateur, se présentent à la barre. L'hon. James Cockburn informe alors Son Excellence que la Chambre des communes l'a choisi comme son Orateur et prie les membres de celle-ci de lui accorder les privilèges parlementaires.

Après quoi, il plaît à Son Excellence de prononcer le discours suivant :

* * *

DISCOURS DU TRÔNE

Honorables Messieurs du Sénat,

Messieurs de la Chambre des communes:

1. En adressant la parole, pour la première fois, au Parlement du Canada, je désire vous exprimer la satisfaction que je ressens en ayant recours à vos avis et à votre assistance, aussi bien que mon profond sentiment de ma bonne fortune de pouvoir m'associer avec vous dans vos travaux et vos aspirations pour le bien-être de cette Puissance.

Je me réjouis à la pensée que mon entrée en office ait eu lieu à une époque où l'avenir du pays apparaît si plein de promesses, où la paix et l'amitié règnent entre toutes les nations voisines, et dans un temps qui présente tant d'indices du succès avec lequel le Canada lui-même consolide son unité politique et développe ses ressources matérielles.

2. Conformément à la décision du Parlement, et pour mettre à effet la législation de la dernière session, j'ai fait accorder une charte à un corps de capitalistes canadiens pour la construction du chemin de fer du Pacifique.

La compagnie maintenant formée a donné des assurances que ce grand ouvrage sera vigoureusement poursuivi, et l'état favorable du marché monétaire en Angleterre donne tout lieu d'espérer qu'il sera pris des arrangements satisfaisants pour se procurer le capital nécessaire. Les papiers et la correspondance relatifs à ce sujet seront mis devant vous.

3. Durant l'année dernière, les études pour l'amélioration et l'extension de notre système de canalisation, pour lesquelles il a été voté de l'argent pendant la dernière session, ont été poursuivies

activement, et j'ai le plaisir de vous informer que les plans et devis pour l'agrandissement du canal Welland et la construction du canal de la baie Verte ont été complétés, et que les travaux peuvent maintenant être donnés aux contracteurs.

Les études pour les canaux du Saint-Laurent seront, m'assure-t-on, fournies à temps pour commencer les travaux au commencement de l'année prochaine. Cela assurera l'achèvement de ces grandes entreprises à la même période.

4. Il est agréable de savoir que les efforts faits pour encourager l'immigration ont été couronnés d'un succès bien marqué, et que le nombre de personnes cherchant à s'établir en Canada a considérablement augmenté pendant l'année dernière. Je ne doute pas de votre ferme disposition à pourvoir amplement à l'augmentation constante du courant de colons qu'on peut attendre chaque année, et qui viendront ajouter à la population, à la richesse et à la force de la Puissance.

5. La compilation du premier recensement de la Puissance arrive à sa fin, et il semble par conséquent que ce serait une occasion favorable d'établir un bon système ayant pour but de recueillir correctement les renseignements statistiques et de les classer scientifiquement. Je recommande ce sujet à votre attention.

6. Il importe qu'il soit pourvu à la refonte et à l'amendement des lois maintenant en force dans les diverses provinces se rapportant à la représentation du peuple en Parlement. Il sera soumis à votre considération une mesure à cet effet, ainsi qu'une autre pour la décision des élections contestées.

7. Votre attention sera appelée à des mesures pour l'amendement des lois relatives aux pilotes, au sauvetage, et aux Maisons de la Trinité de Montréal et de Québec, aussi bien que pour l'amélioration des lois affectant généralement notre marine marchande.

8. L'expérience a montré que les devoirs remplis maintenant dans les bureaux du secrétaire d'État, et du secrétaire pour les Provinces, peuvent être rajustés avec avantage pour le service public. Il sera mis devant vous un bill sur le sujet.

9. Entre autres mesures, il vous sera présenté des bills relatifs à la loi criminelle, aux poids et mesures, et pour l'amendement et la refonte des lois d'inspection.

Messieurs de la Chambre des communes:

10. J'ai donné ordre que les comptes de l'année expirée et des premiers six mois de la présente année fiscale soient mis devant vous sans délai.

Vous serez heureux d'apprendre que les finances de la Puissance sont dans un état prospère, et qu'il n'y a nul lieu de douter que le revenu ne soit suffisant pour rencontrer toutes les charges qu'on prévoit devoir lui faire porter.

Le budget pour l'année prochaine, qui vous sera soumis, a été préparé en ayant autant d'égard à l'économie, que le permet l'efficacité du service public; et j'ose espérer que vous serez d'avis que les subsides, que mon gouvernement vous demandera de voter, peuvent être accordés sans inconvénient pour le peuple.

Honorables Messieurs du Sénat;

Messieurs de la Chambre des communes :

11. Plusieurs des sujets que j'ai énumérés sont de la plus haute importance. C'est avec une pleine confiance dans votre patriotisme et votre sagesse, que je les soumets à votre considération, et j'espère que la Divine Providence guidera vos conseils dans tout ce qui pourra le mieux avancer le bonheur du peuple du Canada, et le bien-être de l'empire en général.

Il est ordonné que la prise en considération de l'Adresse soit reportée à demain.

L'hon. M. VIDAL prête le serment prescrit par la loi.

Après quelques motions formelles, la Chambre s'ajourne à demain, à trois heures de l'après-midi.

7 mars 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le vendredi 7 mars 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures de l'après-midi.

* * *

RÉPONSE À L'ADRESSE

L'hon. M. CAMPBELL propose que le Sénat prenne en considération le discours de Son Excellence à l'ouverture de la séance.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST déclare que lorsqu'il a demandé le jour précédent un report jusqu'au lundi, le ministre des Postes a répondu qu'il n'est pas d'usage que le Parlement reporte la réponse au discours; il a toutefois examiné la question et son collègue d'en face (M. Christie) dispose de sources sûres prouvant que la pratique et l'usage parlementaires permettent de reporter la réponse, à la demande de tout sénateur qui souhaite obtenir de plus amples renseignements. Il a déclaré le jour précédent et maintient toujours que le discours traite de sujets d'une importance telle qu'il est naturel que de nombreux sénateurs souhaitent avoir le temps de les examiner.

L'hon. M. CHRISTIE affirme qu'après avoir déclaré le jour précédent qu'il était dans les usages du Parlement de demander le dépôt de documents, il a eu l'impression d'avoir raison, contrairement au ministre des Postes qui semblait se tromper. Or, depuis hier, il a examiné les ouvrages parlementaires à ce sujet et découvert dans Todd que des questions peuvent être posées aux ministres et des motions présentées pour le dépôt de documents avant que la Chambre ne donne son accord à l'adresse. Il cite également à l'appui un exemple pertinent tiré des comptes rendus du Parlement et ajoute qu'il a demandé un report pour obtenir de plus amples renseignements au sujet d'une question très importante abordée dans le discours.

L'hon. M. CAMPBELL explique qu'il a simplement dit qu'aucun document ne pouvait être déposé avant la prise en considération de l'Adresse. Les documents cités par le président précédent prouvent simplement qu'un sénateur peut proposer le dépôt de documents — droit qu'il a toujours accordé. Le Sénat conviendra sans doute qu'il ne disposera pas de plus de renseignements lundi qu'il n'en a aujourd'hui.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST dit qu'il est presque sûr que s'ils disposaient d'un peu plus de temps, les sénateurs obtiendraient d'une façon ou d'une autre un supplément d'informations. Il a appris, par exemple, qu'un sénateur était prêt à signer un contrat pour la construction du chemin de fer canadien du

Pacifique, mais que le gouvernement l'avait rejeté. Or, d'après un document gouvernemental dont il a eu connaissance, le sénateur MacPherson « est un homme fortuné, » mais qui ne possède « ni l'énergie ni les aptitudes nécessaires; » le sénateur MacPherson « a ruiné la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc »; il est « démoniaque »; il est « coupable d'un égoïsme formidable. » Ce sont là des renseignements entièrement nouveaux et si le Sénat reportait sa réponse, des informations tout aussi intéressantes pourraient voir le jour. Il est temps que le Sénat et le pays connaissent tous les détails de la question. Ce serait manquer de respect au Sénat que de rejeter la demande des sénateurs qui souhaitent disposer de plus de temps. Ce document du gouvernement, nous a certainement révélé des faits extraordinaires.

L'hon. M. CAMPBELL : Ce ne sont pas des faits.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST : C'est ainsi qu'ils sont présentés par la presse qui appuie le gouvernement.

L'hon. M. MACPHERSON dit déplorer le fait que le sénateur ait soulevé la question; il devra un jour en traiter en détail.

L'hon. M. BOTSFORD est d'accord avec le ministre des Postes, quand il déclare que cette mesure est rigoureusement conforme à la pratique parlementaire. Toutefois, il se dit très étonné par les autorités citées par le sénateur d'en face. Il semble certes inutile d'autoriser la présentation de ces motions, puisqu'elles ne donneront aucun résultat. Cependant, il espère que le ministre des Postes accédera à la demande du sénateur et permettra de reporter à lundi la prise en considération de l'adresse.

L'hon. M. VIDAL déclare qu'il ne fait aucun doute pour lui que le ministre des Postes aurait accédé à une simple demande visant à reporter la prise en considération de l'adresse jusqu'à lundi, mais comme cette demande est fondée sur un motif fallacieux, il n'est que juste de la rejeter. Il est bien évident que la Chambre n'obtiendra pas plus de renseignements d'ici lundi. On ne demande pas à celle-ci de juger du bien-fondé de l'une quelconque des mesures mentionnées dans le discours, mais simplement de remercier Son Excellence de l'avoir informée du fait que certaines questions seront soumises à l'étude du Parlement.

L'hon. M. CAMPBELL déclare qu'il est tout disposé à accéder à la demande du sénateur d'en face et de proposer la révocation de l'ordre du jour, bien qu'à son avis le report de la prise en considération de l'adresse ne servira à rien.

L'hon. M. BENSON souhaite que les documents concernant le canal Welland mentionnés dans le discours soient disponibles.

Après quelques observations faites par l'hon. M. BUREAU et d'autres sénateurs, l'hon. M. CAMPBELL déclare que les sénateurs savent très bien qu'ils ne peuvent obtenir aucun document pour l'instant et qu'ils ne le souhaitent pas de toute façon.

L'ordre du jour est épuisé, et il est ordonné que l'adresse soit prise en considération le lundi suivant.

* * *

DOCUMENT

L'hon. M. CAMPBELL dépose un relevé faisant état d'une certaine hausse des salaires des officiers de la Chambre ont augmenté considérablement; ce rapport a été rédigé pendant le congé parlementaire, par un comité chargé de traiter de la question à la fin de la dernière session.

* * *

EXPLICATIONS

L'hon. M. MACPHERSON déclare: J'estime que le moment est bien choisi d'aborder une question personnelle, puisque mon nom a été mentionné plusieurs fois depuis le commencement de ce débat. Je n'entends pas traiter de questions d'ordre privé, sachant que cela est désagréable pour tout le monde et surtout pour moi-même. Je préfère toutefois faire dès maintenant les quelques observations que je me sens obligé de faire, plutôt que d'attendre qu'on entende le débat sur l'adresse. On a porté contre moi de grossières accusations. Ce n'est un secret pour personne que la *Gazette* de Montréal n'est pas la propriété d'un simple citoyen ou d'une société par actions contrairement à d'autres quotidiens, mais qu'elle appartient presque exclusivement à sir Hugh Allan. Celui-ci est non seulement responsable de tout ce qui paraît dans ce journal et de toutes les erreurs commises par le rédacteur, mais des erreurs commises par son teneur de livres. S'il avait été à Montréal, il est fort probable que ces accusations n'auraient pas paru dans son journal et, de toute façon, son rédacteur aurait été mieux informé des questions mentionnées dans l'article en question. Sir Hugh Allan doit cependant être tenu responsable de ces accusations, car il possède ce journal qui est tenu de connaître ses désirs et de défendre ses intérêts. La meilleure réponse que je puisse vous donner, c'est que, il y a plus d'un an, sir Hugh Allan m'a demandé de collaborer à cette grande entreprise qu'est la construction du chemin de fer du Pacifique. Si j'avais été celui qu'on a décrit dans son journal, il est fort peu probable qu'il aurait cherché à obtenir mon aide avec tant d'empressement. J'ai été contraint de refuser cette collaboration après avoir saisi toutes les conséquences de ce projet. J'y voyais davantage un complot contre le pays qu'un

projet de construction du chemin de fer du Pacifique. À mes yeux, ce projet aurait pour effet de confier à des étrangers et à des rivaux les immenses intérêts du Canada. J'ai amèrement regretté qu'il en fût ainsi. J'ai fait tout mon possible pour empêcher la réalisation de ce projet, mais en vain. Je n'ai donc eu d'autre choix que de refuser de collaborer et de faire tout en mon pouvoir pour faire échec à cette entreprise. Si j'avais collaboré, je n'aurais pas fait l'objet des accusations parues dans le journal de cette personne. Mon opinion n'a toujours pas changé à l'égard de ce projet. Je regrette vivement de devoir aborder tout de suite la question du chemin de fer du Pacifique, car je compte la présenter sous forme de motion de fond à une date ultérieure. En outre, il m'est très désagréable de devoir m'indigner contre ces grossières accusations qui ont été portées à mon endroit, car sir Hugh Allan et moi-même, nous nous connaissons depuis près de 35 ans — nous avons de nombreux amis et connaissances en commun. Je n'exagère pas quand je dis que, bien que sir Hugh Allan ait amassé une fortune considérable, je ne voudrais pas du tout être à sa place. Non seulement cela est-il vrai, mais il est également bien connu que dans tout le pays, sir Hugh Allan fait l'objet de beaucoup de méfiance sur cette question, même de la part de ses propres collègues. On trouvera probablement dans la charte une disposition visant expressément à protéger ses collègues contre lui. Je me dois d'ajouter que d'avoir un rédacteur à son service est tout un luxe de nos jours. En effet, il doit être très agréable de se faire accompagner par son rédacteur, pour se faire expliquer certains points et pour suppléer aux détails qui ont pu être omis dans un discours; néanmoins, cela présente en même temps des dangers. Nos ancêtres aussi ont été choyés: ils avaient des bouffons et des ménestrels à leur service, mais quel que soit le nom qu'ils portaient, pauvre Yorick ou Wamba le simplet, ils n'étaient que des flatteurs. Je n'entends pas dénigrer la compétence du rédacteur — il est un homme assez éminent — le gouvernement l'a employé pour agir à titre d'agent d'immigration, et il a prononcé quelques discours pour promouvoir sa cause, puis il est revenu réprimander le département sous prétexte qu'il était mal géré. Bien entendu, si sir Hugh Allan veut employer un bouffon, et quelqu'un pour porter le bonnet et les clochettes, il doit également porter l'odieux des erreurs commises en son absence ou en celle de son rédacteur. Je ne puis qu'ajouter que j'ai été très tolérant tout au long de cette affaire, et je regrette sincèrement de devoir maintenant faire ces observations pour me justifier.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST: Je peux certainement dire, à l'instar d'autres sénateurs, que j'ai obtenu plus de renseignements que j'en avais hier. Peut-être en saurons-nous encore davantage d'ici lundi prochain.

Le Sénat ajourne jusqu'à lundi.

10 mars 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le lundi 10 mars 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

L'hon. M. BOTSFORD donne préavis d'une motion concernant le chemin de fer Intercolonial; **l'hon. M. MILLER** donne préavis d'une motion portant sur une vacance à la Cour suprême de la Nouvelle-Écosse, et sur la péréquation des honoraires des juges des provinces maritimes.

* * *

RÉPONSE À L'ADRESSE

L'hon. M. VIDAL déclare : Je propose que l'Adresse suivante soit présentée à Son Excellence, en réponse au discours qu'elle a gracieusement prononcé à l'ouverture du Parlement :

À Son Excellence le très honorable sir Frederic Temple, Comte de Dufferin, Vicomte et Baron Clandeboye, de Clandeboye, dans le comté Down, dans la Pairie du Royaume-Uni, Baron Dufferin de Clandeboye de Ballyleidy, et Killeleagh, dans le comté Down, dans la Pairie d'Irlande, et Baronnet, Chevalier du Très-Illustre Ordre de Saint-Patrice et Chevalier Commandeur du Très Honorable Ordre du Bain, Gouverneur-Général du Canada et Gouverneur et Commandant-en-chef de l'Île-du-Prince-Édouard, et Vice-Amiral du Canada et de l'Île-du-Prince-Édouard, etc., etc., etc.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE;

Nous fidèles et loyaux sujets de Sa Majesté, les membres du Sénat du Canada assemblés en Parlement, nous remercions humblement Votre Excellence du gracieux discours qu'elle a prononcé à l'ouverture de la présente session.

Nous remercions Votre Excellence d'avoir dit qu'elle désirait, en adressant pour la première fois la parole au Parlement du Canada, exprimer la satisfaction qu'elle ressent en ayant recours à nos avis et à notre assistance, ainsi que son profond sentiment de sa bonne fortune de pouvoir s'associer à nos travaux et à nos aspirations pour le bien-être de cette Puissance; et nous nous réjouissons avec Votre Excellence à la pensée que son entrée en office ait eu lieu à une époque où l'avenir du pays apparaît si plein de promesse, où la paix et l'amitié règnent entre toutes les nations voisines, et dans un temps qui présente tant d'indices du succès avec lequel le Canada lui-même consolide son unité politique et développe ses ressources matérielles.

Nous remercions Votre Excellence de nous avoir informés que, conformément à la décision du Parlement et pour mettre à effet la législation de la dernière session, Votre Excellence a fait

accorder une charte à un corps de capitalistes canadiens pour la construction du chemin de fer du Pacifique. Nous sommes heureux d'apprendre que la compagnie maintenant formée a donné des assurances que ce grand ouvrage sera vigoureusement poursuivi; que l'état favorable du marché monétaire en Angleterre donne tout lieu d'espérer qu'il sera pris des arrangements satisfaisants pour se procurer le capital nécessaire; et nous examinerons soigneusement les papiers et la correspondance relatifs à ce sujet que votre Excellence voudra bien faire mettre devant nous.

Nous sommes heureux d'apprendre que, durant l'année dernière, les études pour l'amélioration et l'extension de notre système de canalisation, pour lesquelles il a été voté de l'argent pendant la dernière session, ont été poursuivies activement, et que les plans et devis pour l'agrandissement du canal Welland et la construction du canal de la baie Verte ont été complétés, en sorte que les travaux peuvent maintenant être donnés aux contracteurs; et nous apprenons avec plaisir que Votre Excellence est assurée que les études pour les canaux du Saint-Laurent seront finies à temps pour commencer les travaux au commencement de l'année prochaine, ce qui, nous sommes heureux d'en être informés, assurera l'achèvement de ces grandes entreprises à la même période.

Il nous est agréable de savoir que les efforts faits pour encourager l'immigration ont été couronnés d'un succès bien marqué, et que le nombre de personnes cherchant à s'établir au Canada a considérablement augmenté pendant l'année dernière. Votre Excellence peut compter sur notre ferme disposition à pourvoir amplement à l'augmentation constante du courant de colons qu'on peut attendre chaque année, et qui viendront ajouter à la population, à la richesse et à la force de la Puissance.

Nous remercions Votre Excellence de nous apprendre que la compilation du premier recensement de la Puissance arrive à sa fin, et nous pensons avec Votre Excellence qu'il semble par conséquent que ce serait une occasion favorable d'établir un bon système ayant pour but de recueillir correctement les renseignements statistiques et de les classer scientifiquement; et nous nous empresserons de donner notre attention à ce sujet.

Nous reconnaissons parfaitement l'importance de pourvoir à la refonte et à l'amendement des lois maintenant en force dans les diverses provinces se rapportant à la représentation du peuple en Parlement; et Votre Excellence peut être assurée que toute mesure à cet effet, ainsi que toute autre pour la décision des élections contestées, qui pourra nous être soumise, recevra notre plus sérieuse considération.

Nous donnerons aussi toute notre attention aux mesures que Votre Excellence nous fera soumettre pour l'amendement des lois relatives aux pilotes, au sauvetage, et aux Maisons de la Trinité de Montréal et de Québec, aussi bien que pour l'amélioration des lois affectant généralement notre marine marchande.

Nous partageons l'opinion de Votre Excellence, que l'expérience a démontré que les devoirs remplis maintenant dans les bureaux du secrétaire d'État et du secrétaire pour les Provinces, peuvent être réorganisés avec avantage pour le service public; et nous examinerons sérieusement tout bill que Votre Excellence nous fera soumettre sur le sujet, de même que tous autres bills qui nous seront présentés relativement à la loi criminelle, aux poids et mesures, et pour l'amendement et la refonte des lois d'inspection.

Nous sommes profondément convaincus que plusieurs des sujets que Votre Excellence a énumérés sont de la plus haute importance. Nous sommes reconnaissants envers Votre Excellence de la pleine confiance qu'elle dit avoir dans notre patriotisme et notre sagesse en les soumettant à notre considération, et nous espérons avec elle que la Divine Providence guidera nos conseils dans tout ce qui pourra le mieux avancer le bonheur du peuple du Canada, et le bien-être de l'empire en général.

Et l'hon. M. VIDAL de poursuivre en ces termes: Avant de discuter du contenu de l'adresse, je ne peux m'empêcher de revenir quelques instants sur la discussion qui a eu lieu vendredi dernier. J'espère que mon honorable ami de Rivière Ouelle a obtenu les renseignements qu'il désirait. Pour ma part, l'arrêt des travaux m'a permis de recueillir certaines informations auprès de la même source.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST: J'espère que l'honorable sénateur, qui siège depuis peu à cette assemblée, ne s'écartera pas du ton auquel nous sommes habitués. Je n'ai pas de leçon à recevoir de lui.

L'hon. M. VIDAL: Loin de moi l'idée de dicter sa conduite au sénateur. Je sais parfaitement ce qu'il convient de faire en tant que membre récent de cette auguste assemblée, mais je ne vois toutefois rien de répréhensible à revenir sur un sujet que le sénateur a lui-même abordé. Ainsi, à mon avis, les déclarations auxquelles il a fait allusion perdent tout leur poids, car sir Hugh Allan ne possède absolument aucun intérêt dans le journal où elles ont été publiées.

L'hon. M. MACPHERSON: Quelqu'un peut-il prouver cette affirmation?

L'hon. M. VIDAL: J'ai obtenu cette précision auprès de la même source d'où le sénateur de Rivière Ouelle a tiré son extrait — la presse.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST: Rivière Ouelle n'a pas de sénateur.

L'hon. M. VIDAL: Je m'excuse auprès du sénateur, mais je croyais pouvoir le désigner ainsi. De toute façon, je constate que sir Hugh Allan n'est pas responsable, tant sur le plan légal que sur le plan moral, de ce qui est imprimé dans le journal en question.

L'hon. M. BUREAU: S'agit-il du débat sur l'adresse?

L'hon. M. VIDAL: Je n'aborderai plus ce sujet et je passe maintenant à l'adresse. Je suis persuadé que tous les sénateurs se joindront à moi pour remercier Son Excellence du discours qu'elle a prononcé. Nous lui savons également gré d'avoir exprimé la satisfaction qu'elle ressent de nous avoir rencontrés et de pouvoir s'associer à nos travaux et à nos aspirations pour le bien-être et la prospérité de cette Puissance. Je suis convaincu que Son Excellence nous livrait ainsi le fond de sa pensée et l'attitude adoptée par tous les gouverneurs-généraux qui se sont succédé jusqu'à maintenant confirme mes dires et me laisse croire que Son Excellence exprime ainsi ses sentiments personnels. Il ne fait aucun doute que les membres de cette Chambre s'empresseront de retourner le compliment à Son Excellence. Nous sommes en effet très heureux que Sa Majesté ait choisi, pour la représenter, un gentilhomme de si haut rang dont la valeur intellectuelle sort de l'ordinaire, une personne qui illustre très bien l'intérêt que Sa Majesté témoigne à cette Puissance. Lorsque s'ajoute à tout cela le grand prestige littéraire de Son Excellence, je crois que nous avons raison de nous réjouir de pouvoir travailler ensemble au bien-être du Canada. Nous pouvons sans nous tromper, supposer, qu'en plus des instructions qu'elle a données à Son Excellence, Sa Majesté lui a personnellement manifesté le profond intérêt qu'elle porte à l'avenir de cette colonie de l'Empire. On peut même croire que Son Excellence désire constamment rencontrer des représentants de toutes les classes sociales du pays pour les assurer que Sa Majesté n'appuie d'aucune sorte les opinions quelquefois formulées en faveur de la séparation des colonies de la mère patrie. Son Excellence serait sans doute d'accord avec moi pour dire qu'elle souhaite convaincre les Canadiens du désir de Sa Majesté de renforcer et de perpétuer les liens qui unissent actuellement cette Puissance à l'Empire. Lorsque nous pensons aux nombreuses possibilités qui sont offertes à Son Excellence pour se familiariser avec les ressources du Canada et pour connaître le caractère et le génie particulier des Canadiens, et que nous constatons qu'elle a su en tirer le meilleur parti possible, nous sommes très fiers de l'entendre dire que le Canada est en voie de consolider son unité politique et d'exploiter, très activement ses ressources matérielles. Nous qui participons à cette grande entreprise sommes, à juste titre, pleinement satisfaits de ce que nous faisons. Pour ma part, je suis très heureux de voir qu'un dignitaire d'un rang si élevé — qu'il se place au-dessus de nos politiques de parti — condescend à souligner si élogieusement les progrès réalisés.

Son Excellence a ensuite abordé une question qui a fait, vendredi dernier, l'objet d'une discussion quelque peu prématurée à mon avis. Je parle de la charte que le gouvernement a accordée à une compagnie pour la construction du chemin de fer du Pacifique. Selon moi, tout ce qu'on nous a demandé c'est de remercier Son

10 mars 1873

Excellence des renseignements qu'elle nous a communiqués à ce sujet. Les données dont nous disposons à l'heure actuelle ne nous permettent pas encore de nous prononcer sur le bien-fondé de la décision du gouvernement. Je n'arrive pas à comprendre comment quelqu'un peut s'engager d'une façon ou d'une autre en acceptant d'adopter ce paragraphe. En ce qui me concerne, je me sens parfaitement libre de critiquer toutes les dispositions de l'Acte qui, à mon avis, seraient incompatibles avec l'intérêt public. J'ai toutefois remarqué, à la lecture de la charte, que le gouvernement avait pris soin de choisir une compagnie tout à fait fiable et qu'il avait, au préalable, obtenu toutes les garanties nécessaires. De fait, les noms des personnes qui dirigent l'entreprise devraient nous inspirer confiance. J'aurais été extrêmement heureux que le nom du sénateur d'en face (l'hon. M. Macpherson) figure également au côté des autres noms mentionnés, pour mener à bien cet important projet d'envergure nationale. Sans ce chemin de fer, l'unité du Canada restera lettre morte, car ce réseau ferroviaire est essentiel à la survie de la Puissance. Si l'on songe un instant au caractère et aux innombrables ressources de ce pays riche et fertile qui est encore une contrée sauvage — et les nombreux renseignements que nous fournissent les voyageurs et autres personnes nous le prouvent — force nous est de constater qu'il faut le rendre accessible le plus tôt possible à tous ceux qui, nombreux, voudront s'y installer. Cet immense territoire est très fertile et jouit d'un climat salubre qui permettrait à des millions de personnes de s'y établir. Si nous tardons à occuper ce territoire précieux, il ne fait aucun doute que les Américains s'en chargeront progressivement à notre place. Si Dieu me prête vie assez longtemps, je pourrai voir les riches produits de l'Orient passer par chez nous en route vers les marchés européens. Je ne crois pas qu'il s'agisse là d'idées utopiques; je pense au contraire que nous devons tâcher d'atteindre cet objectif sans plus tarder. J'aimerais que cette question ne soit teintée d'aucun esprit de parti. Quelles que soient nos vues concernant le personnel de l'administration, nous devrions aborder cette question en tant que Canadiens d'abord, en tant qu'hommes voués au bien-être et à la prospérité de notre pays. (*Bravo!*)

Le point suivant est presque aussi important que le précédent: il s'agit de l'amélioration et de l'extension de notre système de canalisation. Je suis heureux de voir que beaucoup de progrès ont été accomplis à ce chapitre. Toutefois, je trouve malheureux que le discours ait passé sous silence un autre projet très souhaitable, soit l'aménagement du canal Caughnawaga qui, une fois terminé, attirera une grosse part du trafic de l'Ouest. D'aucuns diront que certains projets comme celui de la baie Verte, pourraient être remis à plus tard. Toutefois, nous ne devons pas examiner ces questions d'un point de vue local comme si elles ne touchaient qu'une région ou un secteur en particulier, au contraire, nous devrions mettre de côté nos intérêts régionaux ou provinciaux et considérer plutôt les avantages certains, qui découleront pour le public de la réalisation de ces travaux. Je considère le canal de la baie Verte comme le prolongement naturel de la voie navigable du Saint-Laurent. Un grand nombre de navires emprunteront sans doute cette voie pour atteindre les États de l'est. En ce qui concerne les autres questions abordées dans le discours, je ne veux pas trop m'y attarder. Nous

sommes heureux d'apprendre que l'on déploie tant d'efforts énergiques pour encourager l'immigration. Nous ne pourrons, à défaut d'immigrants, réaliser beaucoup de progrès dans les projets que nous envisageons d'entreprendre. Les nouveaux arrivants établiront aussitôt des exploitations agricoles un peu partout dans la vallée fertile de la Saskatchewan. J'espère aussi que cette rivière éloignée sera ouverte à la navigation, ce qui pourrait être une véritable bénédiction. Je n'ai pas grand-chose à dire au sujet du recensement; c'est un point de détail. Il ne peut vraiment y avoir de divergence d'opinions là-dessus; de plus, je suis très heureux d'apprendre que cet important projet est presque achevé. En ce qui concerne la refonte et la modification des lois, les mesures proposées doivent être approuvées par tous. Je suis certain aussi que l'on s'entend généralement pour dire que certaines modifications doivent être apportées à la loi électorale. Nous avons eu l'occasion de voir comment fonctionne le nouveau système en Ontario et en Grande-Bretagne. Mais, nous avons également vu que même nos tribunaux ne sont pas à l'abri des influences politiques. Je suis convaincu que, quelles que soient les mesures proposées par le gouvernement, elles seront jugées acceptables par l'ensemble de la population. Les autres mesures auxquelles on fait allusion dans le discours doivent également recueillir notre approbation. Je ne peux m'empêcher de dire à quel point il me fait plaisir d'entendre que les finances de la Puissance sont en si bon état. Compte tenu de ces circonstances, nous ne pouvons que partager l'opinion de Son Excellence lorsqu'elle affirme qu'elle a commencé à assumer ses hautes fonctions sous d'heureux auspices, c'est-à-dire — «à un moment où l'avenir du pays semble si prometteur.» — (*Applaudissements.*)

L'hon. M. COCHRANE : Je suis très heureux d'avoir l'occasion d'appuyer l'adresse en réponse au discours. Je tiens cependant à ajouter quelques mots aux propos si éloquentes que nous venons d'entendre. Nous partageons tous, j'en suis certain, l'avis de Son Excellence le Gouverneur-Général en ce qui concerne ce pays. Nous souhaitons tous nous associer à lui pour assurer la prospérité de la Puissance. Les mesures importantes mentionnées dans le discours recevront, j'en suis sûr, toute l'attention de la Chambre. (*Bravo!*)

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST : Je me sens obligé en tant que membre de cette Chambre, de ne pas m'opposer factieusement à l'adoption de ce discours. N'eût été le préambule de l'honorable sénateur, je n'aurais rien trouvé à redire au sujet des observations qu'il a formulées dans sa réponse au discours. Au contraire, je crois qu'il mérite tous nos compliments pour la façon dont il s'est acquitté de sa tâche. Je partage cordialement son avis en ce qui concerne Son Excellence. Comme les questions abordées dans le discours seront examinées à une autre occasion, je n'ai pas l'intention de m'y attarder à l'heure actuelle. Comme l'a dit l'honorable sénateur, nous ne pouvons que nous féliciter de ce que la Puissance a été honorée par la présence du nouveau Gouverneur-Général, qu'un homme si compétent ait été nommé à la tête du gouvernement. En ce qui concerne les mesures décrites dans le discours, nous ne savons pas encore ce qu'elles valent. Nous avons,

au cours de la dernière session, adopté une loi qui donne de vastes pouvoirs au gouvernement en ce qui concerne la Compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique. Si je me suis opposé à ce projet, ce n'est pas parce que je le considérais vain, mais parce que j'étais convaincu, et le suis toujours, que nous entreprenions un projet beaucoup trop onéreux. Pour ce qui est de la nécessité d'ouvrir les voies de communication avec le Nord-Ouest, j'ai toujours dit qu'il serait dans l'intérêt du pays de le faire le plus tôt possible. Toutefois, je considère l'adoption de cette adresse comme une simple formalité et j'estime que nous ne devrions pas, dans ces circonstances, proposer des modifications, même si nous ne sommes absolument pas d'accord avec la politique du gouvernement. Nous remercions Son Excellence de nous annoncer que le recensement est achevé. Il est bon d'avoir certaines assurances, du moins à ce sujet. J'espère que nous serons bientôt en mesure de comparer tous les renseignements recueillis avec les données compilées lors du dernier recensement. En vérité, j'aimerais qu'on adopte un système en vue de recueillir plus souvent des données sur certaines questions. Ce n'est pas par manque de respect envers Son Excellence que nous avons demandé un délai pour examiner l'adresse. Je crois que cette requête était conforme aux usages de cette Chambre; certains sénateurs avec qui j'ai eu l'occasion de m'entretenir, m'ont affirmé qu'ils souhaitaient avoir plus de renseignements sur certains points. Et je tiens à préciser que j'ai obtenu les renseignements qui m'intéressaient. Je dois dire que le parrain de la motion portant adoption de l'adresse s'est avéré un prudent partisan du gouvernement. Je crois qu'il remplit bien son rôle, mais je ne peux m'empêcher de penser, au même moment, que le gouvernement, en comblant les récentes vacances, a agi à l'encontre du principe établi au moment de la Confédération. Nous portons préjudice, d'une certaine façon aux gouvernements qui suivront, lorsque nous comblons les vacances au Sénat en y nommant des personnes qui partagent toutes les mêmes opinions politiques. Sir Étienne Taché, le Premier ministre actuel, ainsi que le ministre des Postes nous ont affirmé qu'une règle différente serait observée, et c'est ce qui s'est passé en 1867. Je suis convaincu que les deux sénateurs qui ont commenté l'adresse, rehausseront le prestige du Sénat. Toutefois, je me demande si le gouvernement se montre juste envers les partis politiques lorsqu'il nomme uniquement ses amis au Sénat. On s'attend habituellement à ce que les personnes nommées à cette chambre se libèrent dans une grande mesure de l'esprit de parti. Mais nous savons tous que l'homme est très faible.

L'hon. M. CAMPBELL : Le sénateur a adopté, comme toujours, une approche très honorable en tant que chef de l'opposition de Sa Majesté dans cette Chambre. Il est à espérer que la Chambre examinera la réponse à l'adresse dans le même esprit que lui. Ces réponses constituent avant tout une marque de courtoisie, et les deux partis souhaitent répondre de façon respectueuse au discours de Son Excellence. Je félicite cordialement mon honorable collègue qui a proposé la réponse, et le sénateur, qui l'a appuyée. Il est agréable de savoir que l'on a nommé à cette chambre des personnes aussi compétentes. En ce qui concerne les observations qu'a formulées le sénateur d'en face

au sujet des nominations au Sénat, je ne sais pas dans quelle mesure il a raison. On a dit, au moment de la Confédération, qu'on accorderait la même attention aux deux partis politiques lorsque viendrait le temps de nommer des sénateurs. On a tenu parole. Toutefois, je ne sais pas — et il est de notre devoir de le vérifier — si l'on a dit que le même principe serait appliqué lors des futures nominations.

L'hon. M. LOCKE : On a appliqué le même principe lors de la sélection préliminaire de sénateurs provenant des Maritimes.

L'hon. M. CAMPBELL : En Angleterre, le ministre conservateur continue de nommer des pairs choisis dans son propre parti; il en va de même pour les whigs.

L'hon. M. MILLER : Ne s'agit-il pas là d'un gouvernement de coalition?

L'hon. M. CAMPBELL : Chaque fois qu'un gouvernement de coalition est formé, on nomme évidemment des membres des deux partis. Toutefois, j'aimerais savoir si une telle garantie a effectivement été donnée, comme le laisse entendre l'honorable sénateur de Grandville. J'ai l'intention d'aller au fond des choses. La convention de base a été respectée dans le cas des différentes provinces. Pour terminer, je voudrais dire que je suis très satisfait de l'accueil que les sénateurs de l'autre côté ont réservé au discours.

L'hon. M. CHRISTIE : Étant donné que l'honorable sénateur d'en face a déjà si bien parlé sur le sujet, je serai bref. Habituellement — et cette coutume est conforme à l'usage britannique — lorsqu'on ne trouve rien à redire sur le discours du Trône, la réponse est adoptée sans qu'on ne se lance dans un débat politique. Ce que je cherche à dire c'est que, mis à part le discours, je regrette, comme bon nombre de mes collègues, que le gouvernement n'ait pas rappelé le Parlement plus tôt. L'année dernière, le Parlement a été convoqué très tard, à la demande du « Home Government », en raison des négociations entourant le Traité de Washington. Toutefois, on ne sait pas pourquoi le Parlement n'a été convoqué cette année que le 5 mars. Cela constitue, pour nombre d'entre nous, une grande source d'inconvénients, une véritable perte, lorsque nous sommes obligés de rester ici jusqu'en mai. Évidemment, un parlementaire doit subordonner ses intérêts personnels à ses obligations publiques. Toutefois, le gouvernement devrait quand même s'accorder avec quelque 300 parlementaires et convoquer le Parlement le plus tôt possible en février. Les préférences de ces 300 personnes priment sur celles des 13 ministres du Cabinet. Avant de céder la parole à d'autres, je voudrais vous parler d'une question qu'a abordée mon honorable ami: c'est-à-dire la promesse donnée par le Premier ministre lors de la proclamation de la Confédération au sujet de la nomination des sénateurs. Je crois que mon honorable ami a bien décrit la nature des promesses qui ont été faites. Lors des débats sur la Confédération, le Premier ministre avait déclaré: — « les départements ne pourront plus, à l'avenir, procéder comme ils l'avaient fait dans le passé. Ils ne pourraient plus essayer de

10 mars 1873

dominer la Chambre haute en y nommant un tas de leurs partisans et défenseurs politiques dans le but de faire adopter une mesure ou de renforcer leur parti. » Je pourrais à ce sujet vous citer les propos d'autres membres du gouvernement, mais je ne crois pas que cela soit nécessaire. Évidemment, mes propos ne doivent pas être interprétés comme un manque de respect envers les sénateurs récemment nommés, car ce sont des sénateurs compétents et hauts placés; cependant, j'estime qu'ils représentent un parti politique donné et qu'ils ont été choisis parmi ses partisans.

L'hon. M. CAMPBELL : Je dois dire, en réponse aux observations formulées par l'honorable sénateur, que le court délai dans lequel les chambres ont été convoquées — quinze ou seize jours au plus — n'a pas été fixé à la convenance du gouvernement. Certaines mesures doivent être déposées auprès du Parlement britannique et le gouvernement canadien s'est vu obligé, de ce fait, de retarder de quelques jours la convocation du Parlement. Il m'est impossible de vous dire de quelles mesures il s'agit, mais je crois que, une fois quelles seront connues, on donnera raison au gouvernement d'avoir agi ainsi.

L'hon. M. MILLER : Je félicite l'honorable parrain de l'adresse d'avoir si bien rempli son rôle même si je ne suis pas entièrement d'accord sur tout ce qu'il a dit, et je félicite le Sénat aussi, qui a l'honneur de compter dans ses rangs un homme aussi compétent et aussi expérimenté que lui. Avant de revenir à l'adresse, je tiens à ajouter quelques observations à celles qu'a formulées mon honorable ami d'en face (l'hon. M. Christie) au sujet de la convocation tardive du Parlement. Je trouve malheureux que l'on n'ait pas davantage tenu compte des désirs des membres du Parlement au moment de choisir la date de convocation. Je suis également étonné qu'on n'ait pas fourni une meilleure explication, autre que celle donnée par le ministre des Postes, pour justifier ce délai. Une résolution a été adoptée ailleurs, il y a deux ou trois ans, et je croyais qu'il était entendu que le Parlement de la Puissance serait convoqué au plus tard le 15 février de chaque année, sauf si le gouvernement a de bonnes raisons pour ne pas le faire. Aucune raison valable n'ayant été donnée, on peut présumer que ces raisons, si l'on se fie aux vagues propos de l'honorable député, n'existent pas.

Il est fort probable que cette session ne prendra fin qu'en juin, de sorte que 300 parlementaires venus de toutes les régions du pays, ou du moins une forte majorité d'entre eux, seront obligés de rester ici, à leur grand détriment, durant la saison la plus active de l'année, ou d'abandonner leurs fonctions législatives à mi-parcours de la session. Cette question n'intéresse peut-être pas tellement les ministres, mais elle revêt beaucoup d'importance pour les trois quarts des membres des deux Chambres du Parlement. Je ne vois pas pourquoi le Parlement ne peut pas être convoqué à une date plus appropriée, plus tôt dans l'année, c'est-à-dire à une époque où tout le monde dispose de plus de temps et a moins d'engagements pressants à respecter. Comment se fait-il que, aux États-Unis, le Congrès se réunit tous les ans à une date fixe et que le Parlement impérial, lui, se réunit également presque avec la même régularité tous les ans?

Nos treize ministres ont-ils plus de besogne à abattre, plus de mesures importantes à adopter, plus de préparatifs à faire pour convoquer le Parlement que les hommes d'État de ces deux grands pays? J'espère que le Parlement examinera de près cette question et adoptera une règle que le département sera tenu de respecter. (*Bravo!*)

Le premier paragraphe de l'adresse fait bien écho à la satisfaction et au plaisir qu'a ressenti Son Excellence en rencontrant le Parlement du Canada pour la première fois. Il ne fait aucun doute que les perspectives actuelles de la Puissance sont très prometteuses à bien des égards et que, dans l'ensemble, les circonstances dans lesquelles nous sommes appelés à accueillir le nouveau représentant distingué de notre gracieuse Souveraine sont des plus favorables. Jouissant d'une forte réputation dans plus d'un domaine honorable, cet éminent personnage a déjà répondu à nombre de nos grandes attentes, et nous a prouvé le profond intérêt qu'il porte à notre bien-être. Il promet ainsi de devenir le représentant le plus populaire de la royauté qu'il nous a été donné d'accueillir parmi nous. Son Excellence constatera, au Canada, un dévouement et un attachement à la Couronne et en la personne de sa Souveraine, qui n'existe nulle part ailleurs dans la Puissance, et que la population, sans distinction de croyance, de classe, de race et de partis, n'a qu'un seul désir, celui de faire en sorte que le séjour de Son Excellence parmi nous soit des plus agréables et des plus avantageux pour l'Empire. Le Canada a eu la bonne fortune, ces dernières années surtout, d'être dirigé par des gouverneurs constitutionnels impartiaux, mais notre peuple considère maintenant que les fonctions vice-royales ne devraient pas être uniquement d'ordre constitutionnel. Le représentant de Sa Majesté dans cette Puissance possède, à bien des égards, le moyen de renforcer les liens si harmonieux qui unissent actuellement la Couronne et son grand fief. Son poste constitue, aux yeux de bien des gens, le seul lien visible à cet égard, sous le régime complet d'autonomie gouvernementale qui nous a été conféré. Il est donc essentiel, compte tenu de notre situation particulière, que le titulaire de ce poste, tout en s'attirant le respect par son impartialité dans l'exercice de ses fonctions constitutionnelles, soit en mesure, au même moment, de gagner l'affection et l'attachement du peuple. Nous sommes convaincus que Son Excellence y parviendra. Mais je ne veux pas dire par là que le vice-roi constitue le seul lien qui nous unisse à l'Empire. Le secret de notre attachement à l'Empire ne réside pas dans un simple lien ou dans un symbole d'autorité; mais ceux qui représentent cette autorité peuvent renforcer cet attachement par les marques d'attention et de sollicitude qui magnifient une charge aussi élevée. La loyauté et l'attachement manifestés par le peuple du Canada à l'égard de la nation mère trouvent leur source dans la gratitude que ressent le peuple pour la bienveillance dont elle a fait montre et la protection qu'elle lui a accordée dans le passé, et dans son respect pour les grands principes qui servent de fondement au gouvernement constitutionnel libre sous lequel nous avons le bonheur de vivre et dont la vigueur et la pureté sont inégalées ailleurs que dans cet Empire puissant auquel nous sommes fiers d'appartenir. (*Bravo!*)

La question la plus importante abordée dans le discours de Son Excellence est l'imposant projet de construction du chemin de fer canadien du Pacifique. La teneur de l'adresse laisse croire à une approbation tacite, dans une certaine mesure, de la politique gouvernementale relative à la charte accordée à cette fin. En ce qui me concerne, je tiens à préciser que si je ne m'oppose pas à l'adoption de cette adresse sans qu'elle fasse l'objet d'un vote, cela ne signifie pas que j'approuve la conduite du Cabinet dans ce dossier. Je n'ai pas en main tous les renseignements requis pour me faire une opinion sur la question. Une fois que le Sénat aura en main toutes les données nécessaires, ainsi que les documents et la correspondance qui ont trait aux négociations, je serai en mesure, lorsque la question sera débattue par cette Chambre, de l'examiner impartialement, sinon favorablement. Or, il est malheureux qu'il subsiste actuellement dans la Puissance, des doutes graves et largement répandus au sujet de la charte octroyée à sir Hugh Allan et à ses amis. Si ces doutes sont fondés — s'il s'avère que la charte risque de compromettre, d'une manière ou d'une autre, le caractère national de cette grande entreprise canadienne — jamais plus grande calamité ne se sera abattue sur notre pays. J'attendrai donc d'avoir ces renseignements, lesquels, je l'espère, dissiperont tous les doutes qui existent sur un point qui, d'après moi, peut créer de graves inquiétudes dans l'opinion publique, inquiétudes que le gouvernement se doit, s'il a le pouvoir de le faire, d'apaiser le plus tôt possible. Il y a, toutefois, un aspect de la question où je considère que les ministres ont agi de façon très répréhensible. La charte a été octroyée quelques jours seulement avant que le Parlement ne se réunisse sur l'autorité, évidemment, d'un Acte du Parlement, mais d'un Parlement qui touchait à sa fin. Aucun autre Acte aussi important n'a été soumis à ce Parlement et, quoi qu'il advienne, seul le temps nous dévoilera les conséquences heureuses ou néfastes de ce geste. Mais la population de ce pays et ses représentants fraîchement élus, n'étaient-ils pas en droit de s'attendre à ce que la décision d'imposer ce lourd fardeau soit soumise à leur examen alors qu'il ne restait plus que quelques semaines pour qu'ils se réunissent? Je crois que oui. (*Bravo!*) Il a ensuite été question, dans l'adresse, des provinces maritimes et, plus précisément, du canal de la baie Verte. Or, je vais devoir dans cas-ci, et je le regrette, faire preuve de parti-pris. Toutefois, personne ne pourra m'accuser d'avoir indûment pratiqué une « politique de clocher » si l'on se fie à mes réalisations dans le domaine public au cours des dix dernières années, tant au sein de ce Parlement que de l'Assemblée législative de ma propre province. Si j'ai fait erreur, c'est plutôt par excès qu'autrement. Nul autre que moi n'a plus volontiers accepté les lourds fardeaux que la Puissance a dû porter suite à l'entrée du Manitoba et de la Colombie-Britannique dans la Confédération. Les représentants de la province de Nouvelle-Écosse dans les deux Chambres du Parlement ont envisagé, de la façon la plus désintéressée et la plus libérale qui soit, les obligations du pays à l'égard de ces jeunes provinces et de la construction du chemin de fer du Pacifique. J'ai même subi les sarcasmes d'un honorable monsieur, alors membre distingué du Sénat, en raison de l'enthousiasme que je manifestais à cet égard. (*Bravo!*) Je ferais cependant preuve de lâcheté envers la région de la Nouvelle-Écosse que je représente, si je m'abstenais plus

longtemps de protester contre la politique injuste du gouvernement au chapitre des améliorations aux installations d'utilité publique au Cap-Breton et dans l'est de la Nouvelle-Écosse. En ce qui concerne cette province, le canal de la baie Verte n'avantagera que quelques comtés favorisés — l'heureux coté de Cumberland notamment — auxquels l'État a déjà consacré d'énormes montants pour divers chemins de fer et autres travaux d'utilité publique. Il n'est fait aucune allusion dans le discours de Son Excellence au prolongement du chemin de fer de l'Est, ni à l'agrandissement et au prolongement du canal Saint-Pierre. Nous sommes depuis si longtemps accoutumés à l'injustice, nous suivons aveuglément depuis si longtemps des hommes et des partis qui manifestent le plus grand mépris pour nos besoins et nos intérêts, que nous sommes systématiquement traités de façon injuste, comme s'il s'agissait d'une obligation. Notre peuple attend maintenant de ses représentants au Parlement qu'ils affirment ses droits indubitables. Pourquoi le chemin de fer Interocéanique s'arrête-t-il à l'est, à Pictou, dans le Golfe du Saint-Laurent, bloqué par les glaces six mois par an? Il semblerait juste que la jonction du chemin de fer Interocéanique lui permette de se rendre jusqu'au splendide port de Louisbourg, sur la côte atlantique du Cap-Breton. Nous demandons que justice soit faite à ce sujet puisque le pays ne cherche pas à favoriser certaines régions plus que d'autres. Et, même au nom du régionalisme, l'ancienne province du Cap-Breton peut revendiquer que le Parlement la traite équitablement. La province de Nouvelle-Écosse est entrée dans l'Union endettée de plus de neuf millions de dollars, dette presque entièrement contractée pour des travaux d'utilité publique à l'est de Pictou. Exception faite de la somme relativement peu importante consacrée au canal Saint-Pierre, l'Île n'a que très peu bénéficié de ces débours. Pourtant, nous avons dû aussi porter le poids de cette lourde dette. Nous avons également, depuis la Confédération, contribué financièrement à la construction du chemin de fer Intercolonial. Cette région de la Puissance qui a déjà tant bénéficié de toutes ces grosses sorties de fonds publics se voit maintenant promettre des dépenses supplémentaires de plusieurs millions de dollars pour une entreprise que beaucoup qualifient de futuriste. Je ne peux qu'attribuer cette injustice à quelque influence indue dans certains milieux. En défendant les revendications du Cap-Breton, je m'expose à être accusé de régionalisme, surtout par ces parties du pays qui nous traitent pratiquement comme des bêtes de somme depuis cinquante ans. Ce n'est pas aux régions favorisées de porter une telle accusation, or c'est ce qui ne manquera pas de se produire. Il y a quelques jours, un sénateur représentant la jeune colonie du Manitoba s'est plaint des difficultés qu'il doit surmonter pour se rendre à Ottawa; il a, en effet, dû parcourir plus de deux cents milles avant de trouver un chemin de fer. Mon collègue de Sydney, ancienne capitale du Cap-Breton (l'hon. M. Bourinot) dont le comté représente deux fois la population de celle de toute la colonie du Manitoba — et qui est sans doute le comté le plus précieux de la Puissance, puisque ses exportations de charbon représentent les deux tiers du total de ses exportations en Nouvelle-Écosse — a dû parcourir plus de deux cents milles avant de trouver une correspondance ferroviaire pour se rendre à Ottawa et assumer ses fonctions parlementaires. (*Bravo!*) Ma situation n'est guère meilleure. Mais nous venons de

10 mars 1873

nous engager à consacrer trente millions de dollars uniquement pour que le Manitoba et la Colombie-Britannique aient des liaisons ferroviaires avec le reste de cette Puissance et du continent. Je ne m'en plains pas; au contraire, je me réjouis de la sagesse et de la générosité du Parlement à l'égard de cette grande entreprise nationale qu'est le chemin de fer du Pacifique. Mais en même temps, occupons-nous de ce qui se passe plus près de nous et n'adoptons pas trop l'attitude de missionnaires étrangers. Il ne fait aucun doute que l'ancienne province du Cap-Breton a autant droit à une jonction ferroviaire avec la Puissance que tout autre membre de la Confédération. Nos revendications ne sont pas déraisonnables, mais fondées sur la simple justice et le franc respect de notre politique ferroviaire nationale. (*Bravo!*) Mis à part le chemin de fer et les canaux, le discours ne nous apprend rien d'important; l'information qu'il renferme est trop vague et générale pour laisser voir la politique du gouvernement. Il se distingue, me semble-il, par l'omission calculée de beaucoup de sujets intéressants le pays. Il ne souffle mot de la situation actuelle des travaux du chemin de fer Intercolonial qui, aux dires d'un membre important du gouvernement, devaient se terminer dans les trois ans suivant la Confédération. Six ans se sont maintenant écoulés et même le tronçon actuellement ouvert entre Truro et Moncton n'est que partiellement terminé et peu sûr. En y passant dernièrement, j'ai pu constater certains des inconvénients de la courbe bien connue des Folly Mountains, nom qui convient parfaitement à la grande bévue commise aux dépens du public, dans l'intérêt non pas de la population, mais plutôt d'un exploitant de mine de charbon. La moindre chute de neige rend la voie impraticable des journées entières et j'ai moi-même été retenu quarante-huit heures à cet endroit. La voie nous a été ouverte après moult difficultés et le train qui nous suivait quelques heures plus tard a été bloqué par des bancs de neige de sept pieds. J'en ai eu connaissance à mon arrivée à Moncton. Il semble que si nous ne tirons pas les leçons de cette expérience, nous commettrons une erreur du même genre en ce qui concerne la ligne du canal de la baie Verte.

Au chapitre de l'entrée de l'Île-du-Prince-Édouard dans l'Union, pourquoi le Parlement n'en sait-il rien, alors que nous apprenons par télégraphe que l'Assemblée législative de cette colonie a été dissoute en vue de soumettre la question au peuple? S'il y a eu accord sur de nouvelles conditions relatives à l'Union, ne méritent-elles pas que le discours du Trône leur consacre un paragraphe? Devons-nous nous contenter d'apprendre cela de seconde main de « la petite île fermée? » J'ose espérer que les conditions sur lesquelles on s'est entendu satisfèront le peuple de cette colonie et recevront l'approbation de ce Parlement. (*Bravo!*) Pourquoi donc ce mystère alors que tout devrait être dit ouvertement? Je souhaite ardemment voir toutes les provinces maritimes devenir membres de cette grande Confédération et j'espère que les modalités convenues seront jugées équitables par toutes les parties intéressées.

Le gouvernement n'a-t-il pas de politique à cet égard, même après avoir envoyé toutes ces délégations au Nouveau-Brunswick pour y négocier de « meilleures conditions »? A-t-il l'intention de

surprendre nos voisins par un acte de générosité ou une libéralité inattendue avant la clôture de la session, ou bien alors de tranquillement ignorer leurs revendications? Je laisse à mes collègues de cette province le soin d'obtenir, du mieux qu'ils le peuvent, les renseignements voulus. Je ne m'attarderai pas plus longtemps, mais je ne peux laisser passer le discours sans faire des remarques générales sur la politique qu'il annonce ou devrait annoncer. Il me semble opportun de faire de telles remarques et je ne pense pas, contrairement à d'autres sénateurs, que nous ne devrions pas débattre du discours. Les usages du Parlement britannique — et plus particulièrement ceux de nos Assemblées législatives coloniales — sont contraires à cette doctrine. Lorsque les divers sujets auxquels il est fait allusion seront présentés en détail devant le Sénat, avec les renseignements qui s'y rapportent, je serais, sans aucune hostilité envers le gouvernement, disposé à les prendre en considération dans un esprit d'équité et d'amitié. (*Applaudissements*).

L'hon. M. WILMOT : C'est avec beaucoup de plaisir que j'ai écouté le discours du motionnaire. Je remarque toutefois qu'il regrette tout d'abord que le sujet du canal Caughnawaga ait été omis du message de Son Excellence pour ensuite conclure que la baie Verte est un projet que l'on peut remettre à plus tard. Il me semble que les habitants de l'Ouest de la Puissance se préoccupent peu des intérêts de ceux de l'Est. J'espère ne pas être assimilé aux politiciens de clocher dont parle un des sénateurs, lorsque je propose que le gouvernement se préoccupe un peu plus des habitants moins nantis, c'est-à-dire des pêcheurs pauvres de l'Est du pays. On avait dit au moment de la Confédération que le Sénat serait l'endroit idéal pour défendre les intérêts des provinces maritimes, puisqu'elles sont représentées par le même nombre de sénateurs que les provinces plus importantes. Je pense toutefois que c'est dans l'autre Chambre que nos intérêts seront défendus avec le plus de conviction. Je soulève cette question pour bien montrer que j'attends des représentants du Nouveau-Brunswick à la Chambre des communes qu'ils insistent pour que la Puissance traite le Nouveau-Brunswick avec équité. Le gouvernement a reçu des renseignements d'ordre statistique montrant qu'au moment de son entrée dans la Confédération, le Nouveau-Brunswick était une province prospère. Le gouvernement dispose de documents prouvant que chaque année depuis la Confédération, cette province n'a pas pu régler ses dépenses courantes et s'est endettée de quelque \$50,000 alors que d'autres statistiques montrent qu'elle a, toutes proportions gardées, versé par habitant, durant ces années-là, plus d'impôts indirects que toute autre province. Maintenant, les sénateurs nous conseillent d'économiser, de créer des institutions municipales. Or, le Nouveau-Brunswick possède les mêmes institutions qu'avant la Confédération, lorsque sa situation financière était enviable. Ce changement est entièrement dû aux conditions défavorables et injustes qui ont entouré l'entrée de cette province dans la Confédération. Bien que, le discours que le Lieutenant-Gouverneur Wilmot a prononcé lors de l'ouverture de l'Assemblée législative provinciale ait porté principalement sur l'importance de faire justice au Nouveau-Brunswick, et que toute la population de la province exige que justice soit faite, je regrette de

constater que le discours du Trône de Son Excellence passe cette question entièrement sous silence. Même au risque de me faire traiter de « politicien de clocher », j'exhorte nos représentants de l'autre Chambre à exiger que justice soit faite à notre province. Lorsque cette confédération a été constituée à Québec, les provinces maritimes, c'est-à-dire la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick, étaient considérées comme un tout. Par la suite, une délégation, dont je faisais partie, s'est rendue en Angleterre, où des changements ont été apportés au projet de Québec, et là encore, les Maritimes ont été traitées comme une seule entité. Bien que je convienne qu'il était tout à fait opportun de faire des concessions à la Nouvelle-Écosse et bien que j'aie préconisé cette mesure, par ailleurs j'ai dit croire qu'il était injuste que ma province soit laissée pour compte. Quant à la question de la nomination de sénateurs, à laquelle on a fait allusion, permettez-moi de vous exprimer ma

conviction que les sénateurs qui ont proposé et appuyé la réponse à l'adresse constitueront des atouts précieux pour cette assemblée. Je suis heureux de souhaiter la bienvenue au Sénat à un collègue cultivateur, comme moi-même. Je dois toutefois ajouter que j'ai constaté depuis un certain temps que le gouvernement n'a pas respecté le principe établi au début de la Confédération et énoncé dans une dépêche du secrétaire d'État pour les colonies en ce qui concerne la sélection des sénateurs.

L'hon. M. CARRALL déclare qu'il est bien évident que les sénateurs de l'Est possèdent toute la compétence voulue pour défendre leurs intérêts.

La réponse au discours du Trône est adoptée à l'unanimité, et la séance est levée.

11 mars 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le mardi 11 mars 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

Après la présentation des pétitions, l'hon. M. CAMPBELL dépose sur la table la liste des comités permanents du Sénat; l'hon. M. AIKINS dépose un bill concernant les revendications foncières au Manitoba, pour lesquelles aucune patente n'a été délivrée.

* * *

EXPLICATIONS MINISTÉRIELLES

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST estime qu'il faudrait, à tout le moins que le gouvernement donne au Sénat des explications au sujet des changements qui sont récemment intervenus dans la composition du personnel du Cabinet. Par exemple, le ministre des Finances et le Receveur-Général ont démissionné, tandis que le ministre de la Marine et des Pêcheries a quitté le siège qu'il occupait au Sénat. Il profite de l'occasion pour dire que, si le ministre des Postes a estimé inconvenant de tarder à répondre au discours du Trône, ce retard s'est produit dans l'autre assemblée, sur l'instance du gouvernement — une contradiction qui, à ses yeux, demande une explication.

L'hon. M. CAMPBELL déplore l'absence au Sénat de l'hon. M. Mitchell dont les services sont toutefois disponibles au gouvernement, puisqu'il siège à la Chambre populaire. Son département a dû engager de fortes dépenses annuelles, et il était souhaitable, à bien des égards, qu'il fasse partie de la Chambre qui contrôle directement les finances. L'ancien ministre des Finances, dont tout le monde reconnaît la grande compétence en matière financière, a donné sa démission, au grand regret de ses collègues, pour des raisons de santé, et sur les instances de sa famille, qui l'a prié de travailler moins fort. Quant à la prépondérance des ministres à la Chambre des communes, les sénateurs qui ont des opinions libérales, comme nos collègues d'en face, n'ont rien à redire contre le gouvernement à ce sujet. Pour ce qui est de la contradiction à laquelle le sénateur a fait allusion, elle découle de l'une de ces erreurs.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST : Qui peut arriver dans les départements les mieux réglementés. (*Rires.*)

L'hon. M. CAMPBELL : Oui c'est l'un des départements les mieux réglementés. L'explication en est très simple: hier, lorsque la Chambre basse est parvenue à une certaine étape de ses travaux, on a présumé que l'ordre du jour était épuisé. Le Premier ministre ayant eu un moment d'inattention, on ne s'est pas rendu compte qu'aucune motion n'avait été proposée à l'égard de la réponse à l'adresse.

L'hon. M. CHAPPAIS déclare que, immédiatement après la clôture de la dernière session, il avait décidé, pour des raisons personnelles, de quitter le gouvernement et avait informé ses collègues de ses intentions; on l'avait cependant persuadé de demeurer en fonction pendant un certain temps. Plus tard, il avait décidé de quitter le gouvernement pour les mêmes raisons personnelles; en outre, il avait pensé qu'il était dans l'intérêt de son parti, qu'il était même vital que, en l'absence de sir George-É. Cartier — dont chacun déplore la maladie — un deuxième député du Québec siègeât à la Chambre populaire.

L'hon. M. MILLER mentionne le fait que, au sein d'un Cabinet de treize ministres, il n'y a que deux chefs de département au Sénat, et tous deux représentent l'Ontario, alors que cinq provinces n'y sont pas représentées du tout. Et bien qu'il soit certainement souhaitable que la plupart des ministres siègent à la Chambre basse, il faudrait continuer d'avoir une représentation équitable des provinces à la Chambre haute du Parlement. Tout cela témoigne de l'importance et de l'influence amoindries dont jouit le Sénat, mais, après tout, c'est le traitement réservé à cette Chambre depuis quatre ou cinq ans, qui continue. Les sénateurs doivent avoir senti que le gouvernement désire réduire l'influence de cette Chambre et accroître le pouvoir de l'autre Chambre du Parlement aux dépens de la première. (*Bravo!*) Il estime qu'il s'agit d'une situation des plus déplorable, au moment où nous en sommes encore à rédiger notre Constitution, qu'il serait injuste d'altérer étant donné sa nature délicate. Cette constitution est un système de freins et de contrepoids, et toute injustice faite à l'une ou l'autre des Chambres du Parlement est préjudiciable à l'ensemble du système, qui s'en trouve alors affaibli. Mais il y a un autre aspect de la question qu'il doit aborder; il s'agit du caractère de coalition que présente le gouvernement. Chacun sait que le Parti libéral était représenté par MM. Ferguson Blair, Howland et Macdougall. Des remaniements ont eu lieu par la suite, de sorte que deux membres du Parti réformiste ont été écartés, et l'on se demande maintenant si l'actuel secrétaire d'État (l'hon. M. Aikins) peut, conformément à l'obligation qu'il a envers son parti, entrer au Cabinet alors qu'un seul de ses collègues appartient à ce parti. Or, ce même sénateur est très satisfait de demeurer au sein du gouvernement bien qu'il soit seul, et le ministre des Finances — que ce poste a incité dans une grande mesure, et de son propre aveu, à entrer au Cabinet — ne fait plus partie du gouvernement. Il siège aujourd'hui au Cabinet comme la « dernière rose de l'été » et l'on pourrait ajouter avec à-propos, « alors que ses jolies compagnes se sont toutes fanées. » (*Rires.*)

L'hon. M. WILMOT déclare que s'il s'oppose à ce que des ministres soient écartés du Sénat, c'est qu'il estime que cette Chambre protège les intérêts des provinces Maritimes, dans la

mesure où elles y sont représentées au même titre que le Québec ou l'Ontario. Il n'est pas disposé à approuver quelque ligne de conduite que ce soit qui risque de diminuer l'influence d'une Chambre lorsque ces provinces moins importantes ont des représentants qui visent à les protéger, advenant que la Chambre populaire néglige ou piétine leurs intérêts. Dans ces circonstances, il ne souhaite pas que le Sénat fasse simplement contrepoids à la Chambre des communes, qu'il n'en soit que l'écho.

L'hon. M. CARRALL se sent obligé, par devoir, de se joindre à d'autres sénateurs pour protester contre toute politique qui risque de réduire l'influence et le pouvoir du Sénat. Il espère qu'aucun complot n'a été ourdi à cette fin, mais si tel est le cas, il s'y oppose, quelle qu'en soit l'origine. Le gouvernement vient de donner le coup de grâce en écartant deux des sénateurs les plus compétents. Il déplore qu'il poursuive une politique aussi préjudiciable à l'intérêt public. Le Sénat doit sans conteste se réunir à d'autre fin que celle qui consiste à n'être simplement qu'un prolongement inutile de la Chambre des communes. Il s'oppose carrément à ce qu'il n'y ait que deux ministres du Cabinet au Sénat, aussi compétents fussent-ils.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST déclare qu'il s'oppose, pour des principes réellement libéraux, à la ligne de conduite qu'adopte le gouvernement à l'égard du Sénat. Les deux partis politiques doivent être représentés équitablement, et au Sénat, il devrait y avoir une juste représentation du Cabinet. Ce gouvernement-ci est cependant un gouvernement conservateur sous tous les rapports. De ce fait, il ne peut s'attendre à ce qu'il poursuive une politique conforme aux principes libéraux qu'approuve, à son avis, la grande majorité de la population. Il ne croit pas que les raisons données par le Receveur-Général à l'appui de sa démission soient les vraies raisons; il pense que ce dernier et l'ancien ministre des Finances ont démissionné, parce qu'ils savaient que la population ne leur faisait pas confiance. (*Bravo!*)

L'hon. M. AIKINS déclare ne vouloir retenir l'attention de la Chambre qu'un instant, afin de parler très brièvement de quelques remarques qu'ont faites des sénateurs d'en face sur sa position au sein du gouvernement. Il peut dire au sénateur (M. Miller) qu'il est tout à fait capable de protéger son honneur au besoin et de justifier au pays le poste qu'il occupe. Personne ne regrette plus que lui le départ du gouvernement du regretté ministre des Finances, mais c'était inévitable en raison de son état de santé. Il sait que sir Francis Hincks possède des talents extraordinaires, mais le pays et le gouvernement ne les perdront pas tant qu'il est en mesure de rester à la Chambre des communes et de lui donner son aide. En ce qui concerne son propre poste, il croit que les arguments du sénateur auraient pu être fondés si tous les sièges du Cabinet étaient occupés par des Conservateurs. Il serait mieux d'attendre que le siège vacant soit pourvu avant de faire des critiques comme certains membres ont tendance à le faire. (*Bravo!*) Il lui semble aussi qu'on devrait attendre de voir le travail que font les deux ministres au Sénat avant de critiquer le fait qu'il y en a seulement deux. Si une province n'était pas représentée du tout dans le gouvernement, il pourrait comprendre les remarques des sénateurs, mais personne ne

peut dire que les intérêts de toutes les sections ne sont pas protégés. Il lui semble que la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick ne sont pas en position de se plaindre quand on tient compte de leur représentation au Cabinet de l'autre Chambre. Il s'oppose au principe de représentation régionale dans le cadre de notre système actuel de confédération. Le principe de double majorité a été essayé pendant quelque temps dans l'ancien Canada, mais les personnes qui ont préconisé le plus ardemment ce principe ont découvert rapidement qu'il n'était pas réalisable. Les sénateurs doivent convenir que, tant que le gouvernement a l'appui d'une majorité des représentants à la Chambre des communes, on peut considérer qu'il représente l'opinion des habitants de toute la Puissance. L'hon. M. Aikins s'est d'abord joint au gouvernement parce qu'il avait confiance dans les hommes qui en faisaient partie, surtout le regretté ministre des Finances, et il ne voit aucune raison pour l'instant d'arrêter de faire confiance au gouvernement. (*Bravo!*)

L'hon. M. MILLER regrette que la question débattue par la Chambre énerve l'honorable monsieur à ce point. S'il est si échauffé par un affront fait à son nom, affront que personne ne lui a d'ailleurs fait, peut-être y a-t-il une bonne raison à ce qu'il soit remis en question. Il ferait montre d'une telle exaspération s'il savait qu'il était vulnérable sur ce point. Les conditions particulières entourant l'entrée au gouvernement de cet honorable monsieur sont connues. À l'époque, sa position était considérée comme une des moins enviables. Non seulement son ami M. Macdougall l'a accusé de ne pas s'en être tenu à l'arrangement initial selon lequel il entrerait au gouvernement mais en plus, on l'a accusé d'avoir sacrifié ses amis chemin faisant. Il (M. Macdougall) ne prétend pas que la Nouvelle-Écosse, avec la représentation qui est la sienne à la Chambre des communes, s'en sort aussi bien, mais il pense qu'il n'est ni juste ni convenable que cinq provinces soient ignorées pendant qu'une autre compte deux membres du Cabinet au Sénat. Le Sénat est le gardien des intérêts des Basses Provinces, telles sont les paroles indubitablement fortes de l'honorable membre (M. Wilmot) de Fredericton. Partant, il est très chagriné, en tant que membre de cette partie de la Puissance, qu'une politique quelconque puisse amoindrir l'influence de ce corps. L'affaiblissement de la représentation gouvernementale a eu cet effet à la Chambre, et devrait donc être condamnée.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST poursuit en disant qu'un Acte a été adopté durant la première session accordant au Sénat tous les pouvoirs, les privilèges et l'immunité dont jouissaient les Communes et que, par suite, cet Acte étend le pouvoir de ce corps bien plus que ce qui est généralement admis.

L'hon. M. WILMOT croit que le Sénat pourrait alors être habilité à introduire des mesures pécuniaires.

L'hon. M. MILLER rétorque qu'aux termes de notre Constitution, aucun avocat ne donnerait une telle interprétation de la loi.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST continue en disant que l'affaiblissement de la représentation gouvernementale à la Chambre diminue sans l'ombre d'un doute l'influence de ce corps

11 mars 1873

et en altère la dignité. S'il y avait eu quatre ministres à la Chambre, ils ne se seraient pas donné la peine de prendre la responsabilité de choisir un Orateur de la Chambre des communes. Cela s'est déjà produit une fois, mais deux, c'est vraiment trop. Il n'a rien contre le monsieur qui occupe maintenant le fauteuil. Il a au contraire une excellente opinion de ses capacités. Il doit néanmoins dire son opposition quant à la manière de faire du gouvernement, dans un tel cas, qui est contraire aux sentiments de la Chambre.

L'hon. M. CARRALL ajoute qu'il ne peut dire que du bien de l'actuel Président du Sénat. Tout le monde reconnaît ses hautes compétences. D'autre part, il (M. Carrall) déclare que le gouvernement n'a pas fait preuve de beaucoup d'égards envers le Sénat en agissant ainsi. Il aimerait savoir si le gouvernement a l'intention de faire du Sénat une sorte de mausolée où l'on enterrerait de temps en temps les politiciens moribonds. (*Rires.*)

L'hon. M. CAMPBELL déclare qu'il est impossible d'instaurer une règle précise en ce qui concerne le nombre de ministres du Cabinet qui peuvent devenir sénateurs. À son avis, il serait souhaitable que quatre des treize ministres soient membres du Sénat, mais on ne peut toujours respecter ce chiffre. On s'est déjà plaint à plusieurs reprises du fait que le Sénat comptait dans ses

rangs trop de députés, et cette situation est perçue comme un signe de la faiblesse du gouvernement. Lorsque toutes les provinces étaient dûment représentées au Communes, il importait moins qu'il y ait deux ou quatre ministres à la Chambre haute. En ce qui concerne les observations formulées relativement à la présidence - et il est heureux de constater que tous reconnaissent les compétences de celui qui occupe actuellement le fauteuil - il faut se rappeler que la nomination d'un Président repose sur un certain nombre de facteurs qui influent sur la situation du gouvernement. Ainsi, certains sénateurs peuvent décider de quitter le Sénat pour s'acquitter des fonctions qui leur ont été conférées. Depuis la Confédération, plusieurs nouvelles provinces ont envoyé des représentants au Sénat et d'autres le feront probablement encore. Au lieu d'augmenter le nombre de ministres afin que toutes les régions soient représentées, il serait peut-être souhaitable que le Président du Sénat devienne membre du Cabinet. Nous devons sous peu renoncer à assurer la représentation de toutes les régions et provinces.

Le débat prend fin.

Le Sénat s'ajourne au jeudi suivant à trois heures.

13 mars 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le jeudi 13 mars 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

L'hon. M. AIKINS présente un bill sur certaines terres du Manitoba ainsi que sur le Bureau du secrétaire d'État pour les Provinces. Ordonné qu'il soit lu la seconde fois mardi prochain.

* * *

CHEMINS DE FER DES MARITIMES

L'hon. M. BOTSFORD précise que la question qu'il est sur le point d'aborder intéresse tout particulièrement les habitants des Maritimes, bien que le gouvernement en reconnaisse également l'importance. Il est de notoriété publique depuis deux ans que les chemins de fer Européen et Nord-Américain n'offrent pas un service satisfaisant aux commerçants. À la suite de la construction du chemin de fer, des entreprises locales avaient tout naturellement vu le jour dans les localités desservies par le réseau ferroviaire. Toutefois, en raison de la piètre qualité du matériel roulant utilisé, les personnes qui avaient investi en croyant que leurs produits pourraient être acheminés sans retard vers les différents marchés ont été très déçues. Les journaux du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse ont fréquemment attiré l'attention du gouvernement sur ce problème. Le sénateur regrette que les critiques formulées n'aient pas obtenu l'attention requise. Par ailleurs, la médiocrité du service offert aux voyageurs sautait aux yeux de tous ceux qui avaient le malheur de voyager en train pendant l'hiver. Ainsi, pour des raisons d'économie, les sommes d'argent consacrées l'an dernier à l'entretien des locomotives ne suffisaient pas à assurer le transport des passagers sur cette ligne. Les locomotives utilisées durant l'été, qui étaient tout à fait hors d'usage à la fin de la saison, étaient les seules disponibles pour l'hiver. De plus, l'hiver a malheureusement été très rigoureux, ce qui a souvent empêché la circulation des trains et la distribution du courrier. Le service postal a été plus irrégulier l'an dernier qu'il ne l'a jamais été, même lorsque le courrier était acheminé par diligence. Dans certains cas, les sacs ont été transportés au-delà de leur destination et n'ont été acheminés qu'après un long retard. Il n'a pas été nécessaire de former un comité pour enquêter à ce sujet: les erreurs étaient si manifestes que le gouvernement s'est vu obligé d'examiner la question immédiatement. Le sénateur a entendu parler d'un cas où le courrier est resté trois jours à Amherst alors qu'il aurait pu être acheminé à Moncton en six heures. Évidemment, il faut se montrer indulgent lorsqu'il y a des tempêtes de neige, mais on pourrait alors s'attendre à ce que les autorités compétentes soient prêtes à faire face à ce type de difficulté. Il a déjà eu connaissance que le train postal régulier avait été retenu à Moncton pendant trois heures, sans que personne ne sache ou ne puisse expliquer pourquoi. Il sait aussi, d'expérience, que des

retards semblables se sont souvent produits et personne n'a jamais fourni d'explications. Le sénateur décrit ensuite ce qui lui était arrivé lorsqu'il faisait route vers le Parlement; il signale les retards inexplicables à différentes gares et la manière tout à fait inacceptable de conduire les trains. Lorsque le conducteur décida enfin de rattraper le temps perdu, il accéléra, au mépris de toute sécurité, filant à 40 milles à l'heure sur une voie en piètre état. Le train dérailla donc et les voyageurs tombèrent dans un fossé, certains d'entre eux étant même sérieusement contusionnés, tout cela parce que le conducteur avait décidé de rouler à trop grande allure. Il soutient qu'il est malheureux qu'on ait décidé de faire passer le chemin de fer Intercolonial entre Amherst et Truro. La voie a été inutilement allongée de quelque deux milles et demi et une tranchée a été ouverte à un endroit où la neige a tendance à s'accumuler. Il n'a pas l'intention, par conséquent, de rejeter sur les conducteurs l'entière responsabilité des retards subis entre Halifax et Saint-Jean, parce qu'une bonne partie du problème est due au tracé de la ligne. Si cette situation devait se maintenir, il serait préférable, en hiver, de revenir au vieux système des diligences, pour assurer le service postal. Ce service a été interrompu quatorze jours pendant l'année, entre Halifax et Saint-Jean. Étant donné ce qui précède, il demande l'autorisation de proposer qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général le priant d'ordonner qu'une enquête approfondie soit immédiatement instituée sur la gestion et l'exploitation des chemins de fer Européen et Nord-Américain et Intercolonial, entre Saint-Jean et Halifax, afin d'assurer le transport sécuritaire et régulier du courrier, des voyageurs et des marchandises.

L'hon. M. DICKEY appuie la motion.

L'hon. M. CAMPBELL dit qu'on accordera la plus grande attention aux déclarations fondées sur l'expérience personnelle du sénateur. Par ailleurs, en critiquant l'administration des chemins de fer, il ne faut pas oublier que la ligne Halifax-Saint-Jean vient d'être ouverte à la circulation et qu'il est normal que des difficultés surviennent au début d'une telle entreprise. Il faut également reconnaître que les mésaventures du sénateur sont, après tout, celles que connaissent la plupart des gens forcés de voyager en hiver au Canada.

M. Carvell est le directeur de la ligne de chemin de fer à laquelle le sénateur fait allusion, et il a été choisi à cause de son expérience et de sa compétence notoire en gestion ferroviaire. La question de savoir s'il a bien rempli son devoir pourrait naturellement faire l'objet d'une enquête par le gouvernement qui veut fournir au public le meilleur service possible. Ces lignes de chemin de fer seraient peut-être mieux gérées si on les confiait à des exploitants privés. Il espère qu'il en sera ainsi avec le temps. Quant

aux retards mentionnés par le sénateur, ils ne sont pas inexplicables; il a fréquemment été ainsi retardé sur les lignes du Grand Tronc et les lignes de l'Ouest. Il pense qu'il convient toutefois de renseigner complètement les voyageurs dans pareil cas. Quant au tracé défectueux de l'Intercolonial en Nouvelle-Écosse, il est l'œuvre d'ingénieurs compétents placés sous la surveillance de M. Fleming, dont tout le monde s'accorde à reconnaître les mérites. Il ne peut dire s'il y a eu erreur ou non, mais il sait que le gouvernement s'est fié aux rapports de l'ingénieur. Avant de tirer quelque conclusion que ce soit, il conviendrait d'entendre les ingénieurs responsables du tracé.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST dit qu'il souhaite que son honorable ami inclut dans sa motion la gestion de la voie ferrée entre Rivière-du-Loup et Trois-Pistoles. Cette section n'a été inaugurée que récemment et rien n'a encore été fait pour accommoder les voyageurs et les hommes d'affaires. Il n'existe pas sur cette ligne un nombre suffisant d'abris, et les responsables ont été incapables de lui fournir les renseignements demandés. Certains agriculteurs, une fois rendus à la gare, ont dû y déverser leurs produits là où ils le pouvaient. En ce qui concerne le tracé de la ligne dont il a été question, il sait que des changements sont survenus après que les ingénieurs l'eurent établi; tout cela pour des raisons électorales. Trois sessions plus tôt, un comité de la Chambre a enquêté sur de pareilles questions, mais son rapport n'a jamais été déposé sous prétexte que la session était trop avancée. On s'attendait naturellement à ce que des difficultés surgissent, à certains moments, à cause des fortes chutes de neige. Il est curieux, cependant, que le Grand Tronc entre Rivière-du-Loup et Québec soit resté dégagé, alors que d'autres tronçons de la voie étaient bloqués.

L'hon. M. FERRIER explique que la compagnie s'est tout particulièrement prémunie contre les fortes tempêtes de neige sur ce tronçon; et c'est pourquoi il est plus dégagé que d'autres. Quant à la section dont on s'est plaint, elle a été inaugurée prématurément à la demande du public et il n'est donc pas étonnant qu'il n'y ait pas encore de gare.

L'hon. M. ROBERTSON déclare qu'il est injuste de blâmer M. Carvell pour tous les problèmes qui se sont posés. L'insuffisance des fonds l'a empêché de procéder comme il l'aurait souhaité. M. Robertson sait pertinemment que M. Carvell veut offrir le meilleur service possible à la population. Il est convaincu qu'aucune voie ferrée en Amérique du Nord n'a été mieux construite que celle qui va de Saint-Jean à la courbe de Petitcodiac et, si elle n'a pas été maintenue en parfait état, c'est uniquement parce que l'administrateur ne disposait pas de fonds suffisants.

L'hon. M. ODELL dit qu'il ajoutera quelques mots aux propos de ses collègues. L'hon. ministre des Postes a déjà dit que les retards de l'Intercolonial n'avaient rien d'exceptionnel et qu'ils étaient attribuables à l'hiver; il désire cependant rappeler que les retards dont on s'est plaint ne se comptent pas en heures, mais plutôt en jours, et même en jours et en nuits, voire en semaines. Il ne suffit certainement pas de dire que l'hiver est exceptionnel. Étant

donné la rigueur bien connue des hivers canadiens, on aurait dû prendre les dispositions nécessaires. Le ministre des Postes a déjà dit qu'il faudrait tenir compte du fait que c'est une nouvelle ligne, mais ce n'est pas véritablement le cas. Une partie de cette ligne est en service depuis déjà un certain temps. À son avis, la véritable raison des délais et des désagréments est que le gouvernement a fait une erreur en choisissant le tracé de cette ligne. Pour une raison ou pour une autre, le tracé original recommandé par les ingénieurs a été modifié, en faveur, peut-être, de certains intérêts privés. On l'a fait passer dans une région où il a fallu ouvrir des tranchées où la neige tend maintenant à s'accumuler, ce qui retarde constamment le trafic. En voyageant récemment sur cette ligne, il a lui-même constaté que des rafales de neige avaient arrêté le train près de Truro. Bien que la ligne ait été dégagée après un certain temps, il avait refusé de quitter sa chambre à deux heures du matin lorsque le train fut prêt à repartir et il a attendu le train suivant qui, le lendemain, au même endroit, fut bloqué par la neige qui s'était encore amoncelée, bien qu'il n'y eût aucune chute de neige.

Il a également été retardé à Folly Lake et son voyage sur cette ligne dura du lundi au samedi. Selon lui, ces désagréments sont dus au fait qu'on a commis l'erreur de modifier le tracé de la voie pour favoriser certains intérêts privés. Une partie de la voie a été jugée tout à fait impraticable et il suppose qu'il faudra probablement la couvrir d'un toit. Il admet que les plaintes formulées ont, en grande partie pour cause, l'insuffisance des fonds mis à la disposition de la compagnie de chemin de fer. Il a constaté par lui-même, en voyageant sur cette ligne, que les hommes chargés de nettoyer la voie étaient débordés de travail. Pendant un de ses arrêts forcés, il a vu une équipe de déblayeurs qui travaillaient depuis deux jours et deux nuits; l'un des hommes lui a même dit que ses pieds étaient mouillés depuis cinq jours. Pour un aussi piètre salaire que \$1.20 par jour, ces manœuvres quittaient leur village, où ils auraient pu jouir d'un peu de confort, déblayaient des jours entiers et même encouraient des dépenses supplémentaires. Il est persuadé que ces employés font leur devoir et qu'ils ne peuvent être tenus responsables. Le problème c'est que la compagnie de chemin de fer ne dispose pas de fonds suffisants pour entretenir efficacement cette voie et pour rémunérer ces hommes comme il se doit. Puisque cette question est à l'étude, il espère que le gouvernement veillera à ce que les équipes d'entretien de la voie soient mieux rétribuées.

L'hon. M. MACFARLANE dit qu'il ne doute pas que la partie de la ligne dont se plaint le sénateur est loin de contenter le public. On n'a qu'à consulter les dossiers de la salle de lecture pour constater que les derniers arrivages en provenance d'Halifax datent du 4 mars. Il faut se rappeler cependant que la ligne a été inaugurée avant que des services suffisants aient pu être assurés. On avait cru que l'hiver serait raisonnablement doux étant donné la rigueur de l'hiver précédent, mais, comme tout le monde le sait, c'est le contraire qui s'est produit. Les chemins de fer déjà établis connaissent constamment des difficultés semblables. Il a voyagé dans l'État du Maine et il a déjà été retenu pendant plusieurs jours. Le chemin de fer Intercolonial, à son avis, devrait constituer un ouvrage des plus imposants qui serait tout à l'honneur du pays.

13 mars 1873

(*Bravo!*) Malheureusement, la partie de la ligne entre Saint-Jean et Moncton est actuellement en très mauvais état pour du matériel roulant et, eu égard aux circonstances, il pense que le sénateur voulait bien faire en présentant sa motion.

L'hon. M. DICKEY dit qu'il est évident qu'on a fait une grave erreur dans le choix du tracé de la ligne près des montagnes Cobequid; on aurait pu choisir une route plus courte et moins coûteuse comme l'avaient recommandé les ingénieurs. Les deux camps avaient raison en ce qui concerne le tracé de la ligne. Le tracé initial a été rejeté parce qu'il aurait passé à travers d'énormes rochers et celui qui a été retenu a été recommandé par M. Fleming. Le ministre des Postes doit cependant se rappeler que le tracé retenu a suscité une forte opposition de personnes aussi éminentes que les ingénieurs, en l'occurrence le capitaine Tyler. Ce n'était pas la première fois qu'il abordait ce sujet puisqu'on retrouve ses opinions dans des documents de 1868 accessibles au public. Il disait qu'on aurait pu facilement choisir une ligne plus courte et plus avantageuse, c'est-à-dire une ligne qui contribuerait au transport des minerais du comté. À son avis, il y avait trop de paperasserie dans l'établissement du chemin de fer. Tout devait d'abord être envoyé à Ottawa, il s'agissait en fait d'une centralisation exagérée; lorsqu'on voulait des wagons supplémentaires, il fallait s'adresser à Ottawa; un train ne pouvait quitter une gare sans un mot de Moncton. Il espère que des mesures seront prises en vue de fournir un meilleur service au public, en particulier en ce qui concerne le courrier. Récemment, après avoir attendu une semaine une communication quelconque en provenance d'Halifax, il s'était permis d'envoyer un télégramme à l'inspecteur des postes de cette ville lui proposant d'abandonner le transport du courrier par chemin de fer et de revenir à l'utilisation des diligences. L'inspecteur, toujours aussi obligeant, a retenu cette proposition et le courrier est par conséquent arrivé cinq ou six jours plus tôt que le train.

L'hon. M. FERRIER dit que les apparentes chinoïseries administratives sont en fait nécessaires pour assurer la sécurité de la population et que tous les chemins de fer du continent, de quelque longueur qu'ils soient, sont gérés par une personne se trouvant parfois à deux ou trois cents milles d'un certain emplacement. Il donne comme exemple ce qu'il connaît du fonctionnement du Grand Tronc.

L'hon. M. CAMPBELL dit qu'il est heureux que le sénateur fournisse de pareilles explications sur la nécessité d'une administration centralisée. Toutefois, il fera part de tous ces faits au ministre des Travaux publics qui fera certainement tout ce qu'il peut dans les circonstances.

L'hon. M. WARK dit que les difficultés sont dues à des manœuvres frauduleuses et aux intrigues qui ont entouré la construction du chemin de fer et au fait qu'on ait sacrifié les intérêts du plus grand nombre à ceux de quelques-uns. Il ne pense pas que la neige cet hiver-ci ait été d'une épaisseur exceptionnelle et ajoute qu'on peut s'attendre à ce que ce soit toujours ainsi. En ce qui concerne la construction d'un toit au-dessus des coupes comme

moyen de parer aux difficultés, ce serait une solution trop dangereuse parce que ce toit pourrait s'écraser, comme cela s'est produit dans la région du Pacifique; on exposerait ainsi un train à de trop grands dangers. Il pense que le gouvernement devrait envisager la possibilité d'arracher la voie, de prendre les traverses et les rails et de les replacer sur une route qui aurait dû être choisie au premier abord. Le gouvernement n'a pas adopté les recommandations des ingénieurs au moment de la construction du tracé, et il ne pense pas que la ligne qui a été construite était celle que M. Fleming avait recommandée. Le gouvernement devrait assumer l'entière responsabilité de tous ces désagréments, puisqu'il a abandonné au Nouveau-Brunswick une route qui passait dans une campagne dont la population s'élève à 20,000 pour en choisir une qui passe dans une région sauvage parsemée de marais et de terres ingrates où il n'existe aucune clientèle pour le chemin de fer. L'Intercolonial a été dérouté et établi sur une élévation de cinq cents pieds plus élevée que celle traversée par Major Robinson. L'hon. ministre des Postes avait dit espérer qu'une société privée prendrait le contrôle de la ligne, mais il (M. Wark) ne pense pas qu'une personne ou qu'une société quelconque s'intéressera à cette ligne étant donné ses désavantages actuels. À son avis, la seule solution aux difficultés de l'Intercolonial est que le gouvernement modifie la route, qu'il la déplace des collines où l'on a connu des problèmes vers une campagne accessible où elle aurait d'ailleurs dû être construite tout d'abord. Il dit que ce n'est pas la première fois qu'il expose ce point de vue. On peut trouver dans les procès-verbaux de la Chambre qu'il a averti le gouvernement, avant même la construction de cette voie ferrée, qu'il faisait une erreur, et il pense que les circonstances actuelles montrent qu'il aurait été plus profitable pour le pays qu'on tienne compte de son avis.

L'hon. M. DICKEY reconnaît la nécessité d'une administration centrale, mais il pense qu'il faudrait laisser les questions de moindre importance, comme l'enlèvement de la neige, à la discrétion des autorités locales.

L'adresse est par la suite adoptée officiellement.

* * *

RÉMUNÉRATION DES JUGES

L'hon. M. MILLER dit qu'il aimerait attirer l'attention de la Chambre sur une question qui a une grande importance pour la province de la Nouvelle-Écosse. La Cour d'équité est présidée par un juge, le seul dans cette province, une personne intègre et très instruite; depuis un certain nombre d'années, il a des problèmes de santé, ce qui l'a obligé à aller en Europe. Ses fonctions jusqu'à maintenant ont été assumées par un autre juge du côté de la common law. On pense en général en Nouvelle-Écosse que ce juge distingué, lorsqu'il a quitté le pays, souhaitait prendre sa retraite; on pense qu'on l'a incité à changer sa décision pour une raison ou pour une autre. Au cours des deux ou trois derniers mois, la Cour suprême de la Nouvelle-Écosse a annoncé que ce juge éminent avait enfin donné sa démission; on n'a pourtant encore nommé personne

pour le remplacer. Le Barreau et la population se sont pourtant plaints de la situation déplorable des causes présentées devant la Cour d'équité. Si le poste est actuellement vacant, il serait souhaitable que le gouvernement le comble au plus tôt. Il ne suppose pas que le gouvernement dans cette affaire est influencé par des considérations d'ordre politique puisque le Barreau souhaite à l'unanimité la nomination du juge Ritchie, un ancien membre du Sénat. Naturellement, cette nomination créerait une vacance qui pourrait causer certaines difficultés. En ce qui concerne l'autre question, c'en est une pour laquelle il a plusieurs fois attiré l'attention. Ne souhaitant nullement être nommé juge lui-même, il est plus à l'aise pour parler de cette question que d'autres qui, en raison de leur position ou de leurs années d'expérience, pourraient être accusés de promouvoir leurs intérêts personnels. La Cour de Nouvelle-Écosse compte deux juges qui ont rendu de très bons services à leur époque et qui jouissent d'une excellente réputation dans tout le pays; ils deviennent maintenant vieux et impotents et ils estiment être traités injustement par le gouvernement pour ce qui est de leur traitement et de la pension qui sera calculée en fonction de ce traitement. Il pense qu'un ou deux de ces juges prendraient leur retraite si leur traitement était égal à ceux des juges de même niveau dans les autres provinces. Étant donné les circonstances actuelles, la justice n'est pas bien servie. Qui plus est, on estime qu'il s'agit d'une distinction injuste entre les tribunaux de diverses provinces. Il estime que la Cour de la Nouvelle-Écosse, du point de vue compétence, de l'intégrité et du travail qui y est fait, se compare favorablement avec n'importe quelle Cour de la Puissance.

Il demande donc l'autorisation de s'informer auprès du gouvernement pour savoir:

Premièrement, y a-t-il un poste vacant dans la Cour supérieure de la province de Nouvelle-Écosse et, le cas échéant, depuis combien de temps?

Deuxièmement, le gouvernement a-t-il l'intention au cours de la session actuelle de recommander au Parlement d'égaliser le traitement des juges des Cours supérieures des diverses provinces de la Puissance?

L'hon. M. CAMPBELL est convaincu que le ministre de la Justice accordera toute son attention à cette question. En réponse à la première question, il dirait qu'il n'y a pas de poste vacant actuellement à la Cour suprême; mais il ajoute que le juge Johnson, dont il est question, est en congé jusqu'au printemps et, à ce moment-là, il donnera sa démission ou il assumera de nouveau ses fonctions. En ce qui concerne le traitement des juges, il comprend tout à fait le point de vue du sénateur. Il espère pouvoir fournir une réponse satisfaisante sur cette question au cours de la session, mais pour l'instant il ne peut que dire qu'elle est prise en considération.

L'hon. M. MILLER dit que c'est ce qu'il a pu obtenir de mieux comme réponse jusqu'à maintenant.

La séance est levée.

14 mars 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le vendredi 14 mars 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

* * *

PUBLICATION PUBLIQUE

L'hon. M. AIKINS dépose sur la table un dossier concernant la distribution des lois.

L'hon. M. MILLER fait allusion aux inconvénients que présente pour les gens des provinces maritimes le fait que les lois de la Puissance arrivent aussi tard que novembre ou décembre l'année dernière, soit après que les tribunaux de Nouvelle-Écosse qui siègent au printemps et à l'automne eurent mis fin à leurs séances. Par exemple, la variole s'était répandue dans toute la province et la loi sur la mise en quarantaine ne relevait pas des autorités compétentes. Il ne sait pas qui est responsable de cette situation, mais il pense qu'il serait certainement possible de l'améliorer.

L'hon. M. AIKINS déclare que l'importance de l'édition a évidemment occasionné certains retards. Toutefois, les lois les plus importantes ont été publiées dans la *Gazette du Canada* dès l'ajournement du Parlement. Le ministre de l'Agriculture a également fait circuler l'Acte sur la quarantaine sous forme de brochure.

L'hon. M. MILLER : Je ne l'ai jamais vue.

L'hon. M. AIKINS : Il a toujours été difficile de faire circuler rapidement les statuts et règlements au Québec et dans les Maritimes. En Ontario, ils ont été envoyés aux greffiers du tribunal qui les ont distribués aux magistrats. Au Québec, ces documents ont été envoyés directement au magistrat, lequel s'est chargé d'en faire faire des copies. Dans les Maritimes, les statuts ont été envoyés au secrétaire de la province. Cette façon de procéder a occasionné de longs retards.

L'hon. M. LETELIER de ST-JUST se plaint que les copies en français ne lui sont parvenues que peu de temps avant qu'il ne se présente au Sénat.

L'hon. M. OLIVIER précise que la même chose s'est produite dans son cas.

L'hon. M. AIKINS répond que le retard n'est pas attribuable à son département et que les documents législatifs ont été remis à l'entrepreneur dès que possible.

L'hon. M. MILLER suggère que le gouvernement surveille cet entrepreneur de près.

L'hon. M. AIKINS précise que l'imprimeur a dû faire face à des grèves et à quelques-uns des problèmes qui affligent tant d'employeurs depuis quelque temps. Selon lui, les documents ont été imprimés de façon très satisfaisante.

L'hon. M. SIMPSON déclare qu'il connaît le domaine de l'imprimerie depuis trente ans et qu'il est en mesure de donner certains renseignements à ce sujet. Il ne cherche pas du tout à excuser le gouvernement, mais il ne voit pas en quoi celui-ci pourrait être blâmé dans cette affaire. Le contrat a été accordé par le Comité conjoint des Impressions, formé de membres des deux chambres, et le gouvernement n'est pas autorisé à s'ingérer dans le projet. L'entrepreneur s'est heurté à de nombreuses difficultés, et c'est probablement ce qui a causé les retards. Dès le début, il (M. Simpson) s'était opposé à ce qu'on accorde le contrat à M. Taylor parce que, à son avis, celui-ci ne disposait pas des moyens nécessaires. M. Taylor avait toutefois déclaré au Comité qu'il obtiendrait le matériel approprié pour exécuter les travaux et il avait présenté une garantie de bonne exécution à cet effet, pour \$8,000. Comme sa soumission était la plus basse, le contrat lui a été accordé. Le travail s'est bien déroulé pendant un certain temps avant que l'entrepreneur admette finalement qu'il n'y parviendrait pas. Il avait cru pouvoir faire des compositions typographiques doubles ou se faire payer deux fois pour une composition typographique, mais le Comité a évidemment refusé ce procédé. La question a été portée devant les tribunaux afin que ceux-ci se prononcent sur la légalité du procédé, et les juges ont conclu que l'entrepreneur n'avait pas le droit d'avoir recours à la double composition. M. Taylor a alors fait appel au greffier du Comité des impressions, M. Hartney, qui lui a conseillé de s'adresser au gouvernement. Ce dernier a accepté, à juste titre, de l'aider un peu financièrement. Il (M. Simpson) n'a pas été consulté à ce sujet, mais lorsqu'il a appris que M. Taylor tentait d'obtenir l'aide du gouvernement, il a conseillé à celui-ci d'accepter. Il savait que l'entrepreneur perdait depuis longtemps 30 sous pour chaque dollar dépensé afin de respecter son contrat avec le Parlement. Ce contrat donnait à M. Taylor 17½ sous par millier d'unités pour la composition, mais il devait verser 30 sous à ses propres imprimeurs pour le même travail. Il s'est évidemment aperçu que cela ne pouvait continuer ainsi et qu'il avait accepté un contrat qui était en train de le ruiner. Les salaires et le prix du matériel avaient augmenté, et une grève avait sérieusement compromis le succès de ses activités. Il avait fait de son mieux et était même allé en Angleterre pour ramener des imprimeurs afin de poursuivre le travail. Il (M. Simpson) sait que M. Taylor a dû vendre une grande partie de ses biens personnels pour continuer les travaux. L'entrepreneur a finalement dû s'avouer vaincu. Il

n'arrivait plus à payer ses employés. Lorsque ceux-ci ont menacé de déclencher une grève, M. Taylor s'est tourné vers le gouvernement pour lui demander son aide, ce que celui-ci a d'ailleurs accepté de faire. En pareil cas, et comme il (M. Simpson) l'a déjà mentionné, il ne cherche pas à excuser le gouvernement. Selon lui, le gouvernement a eu tout à fait raison d'aider l'entrepreneur. La question sera probablement portée à l'attention du Parlement, car il sait que M. Taylor a avisé le greffier qu'il suspendra totalement ses activités dans quelques jours. Il ne fait aucun doute que ces circonstances, et non le gouvernement, sont responsables des retards dont se plaignent les sénateurs.

L'hon. M. ROBERTSON affirme que les remarques du sénateur ont certainement enlevé une grande part du blâme au gouvernement. Selon ce qu'il a cru comprendre, c'est le Comité des Impressions qui est à blâmer parce qu'il a confié le travail à une personne qui n'était pas en mesure de l'effectuer de façon satisfaisante.

L'hon. M. MILLER dit qu'il ne pouvait pas comprendre comment on assujettissait les contractants en Ontario et ceux en Nouvelle-Écosse à des règles différentes. On donnait de l'aide financière à un homme dans une situation gênante, alors qu'on refusait d'accorder de l'aide à un homme dans les Maritimes qui avait tout perdu. Il n'a aucun problème avec les actions prises par le gouvernement par rapport aux soumissions et aux contrats, mais il ne veut pas qu'il y ait du favoritisme.

L'hon. M. SIMPSON affirme que M. Taylor a vraiment fait tout son possible pour respecter ses engagements. Il a même sacrifié ses biens privés. MM. Hunter et Rose de Toronto ont obtenu au moins 25 pour cent de plus de la part du gouvernement de l'Ontario

que le contractant en question, et ils demandent eux aussi une aide supplémentaire au gouvernement.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST dit que le gouvernement a sa part de responsabilité dans cette situation parce qu'il a nommé les comités et qu'il contrôle la Chambre.

L'hon. M. CAMPBELL dit qu'ils sont tous à blâmer également pour la situation. Les députés de la Chambre ont créé le problème. C'est la mauvaise situation économique qui est responsable de tous les malheurs dont le sénateur de Richmond s'est plaint. Il est clair que le gouvernement n'est pas à blâmer. Son collègue, qui est à sa gauche, a démontré cela de façon très convaincante. Par conséquent, il ne perdra pas son temps en disant d'autres choses à ce sujet. Dans tous les gros contrats ferroviaires et d'impression, la seule manière fiable de s'assurer que le travail est bien fait est de le payer à sa juste valeur. Il (M. Campbell) est d'accord avec son collègue quand il parle de l'importance de ce problème, et maintenant qu'on en a soulevé l'existence, l'imprimeur s'efforcera certainement d'accélérer la publication des lois. Comme tout le monde, le gouvernement désire que les lois soient publiées en temps opportun. Pour prouver cela, le sénateur n'a qu'à lire les rubriques des lois, qui sont publiées de temps en temps dans la *Gazette du Canada* afin de les rendre accessibles le plus rapidement possible à la population canadienne (le sénateur en lit quelques-unes). L'imprimeur doit assumer ses responsabilités en ce qui concerne les retards dont le sénateur s'est plaint.

Après quelques observations des **hon. MM. MILLER, AIKINS et ROBERTSON**, la discussion est close.

La séance est levée.

17 mars 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le lundi 17 mars 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

Plusieurs pétitions sont présentées, y compris une pétition présentée par l'hon. M. Ferrier et signée par presque 5,000 habitants du Québec qui sont en faveur d'une loi interdisant les boissons enivrantes.

* * *

TITRES

L'hon. M. MILLER demande au leader du gouvernement au Sénat si le gouvernement du Canada a reçu des instructions du département des Colonies en ce qui concerne les titres honorifiques des Lieutenant-Gouverneurs de plusieurs des provinces de la Puissance depuis la dépêche envoyée par le duc de Buckingham le 24 juillet 1868, dans laquelle il fait part de la joie de Sa Majesté à l'égard de ses distinctions. Le sénateur explique sa motion en disant qu'il a remarqué que les Lieutenant-Gouverneurs des différentes provinces, à l'exception de la Nouvelle-Écosse, prenaient le titre de « Son Excellence » lors d'événements officiels et non officiels alors qu'ils devraient plutôt adopter le titre de « Son Honneur » conformément à la dépêche en question. Le Lieutenant-Gouverneur de la Nouvelle-Écosse n'a jamais adopté ce titre lorsqu'il agissait en sa qualité officielle, même s'il aurait pu l'utiliser en vertu de son poste comme commandant en chef des Forces de Sa Majesté dans la Puissance.

L'hon. M. CAMPBELL répond qu'on n'a pas reçu de dépêche depuis celle qui a été mentionnée, mais que celle-ci stipulait clairement que le titre « Son Honneur » devrait être utilisé pour les Lieutenant-Gouverneurs. Il ne peut pas concevoir comment une personne occupant le poste de Lieutenant-Gouverneur peut accepter de se faire donner un autre titre que celui que la Reine lui a donné.

* * *

DISTRIBUTION POSTALE

En réponse à l'hon. M. Read,

L'hon. M. CAMPBELL dit que le gouvernement n'a pas

l'intention actuellement d'établir un système de distribution postale dans la Puissance en raison des coûts élevés que cela engendrerait probablement, à savoir entre \$70,000 et \$100,000.

* * *

RÉSIDENCES OFFICIELLES

L'hon. M. READ demande également si le gouvernement a l'intention de construire, dans la capitale, des résidences officielles pour les ministres. Il ajoute qu'il pose cette question dans l'intérêt du pays, car si de telles résidences sont construites, les ministres seraient toujours enclins de rester dans la capitale.

L'hon. M. CAMPBELL répond par la négative; il ajoute que la construction de telles résidences serait très souhaitable.

* * *

COMITÉS PERMANENTS

Sur motion de l'hon. M. CAMPBELL, la constitution des comités permanents de la Chambre est adoptée conformément à l'avis inscrit au *Feuilleton*.

* * *

MESSAGE

Un message est reçu de Son Excellence le Gouverneur-Général:

Honorables Messieurs du Sénat,

Je vous remercie cordialement de votre adresse et des assurances d'appui qu'elle contient. Je compte avec confiance sur votre assistance dans mes efforts pour l'avancement des intérêts de la Puissance.

La séance est levée.

18 mars 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA**Le mardi 18 mars 1873**

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

Les présidents des comités spéciaux présentent leurs rapports d'usage concernant le quorum.

L'hon. M. DICKSON, du Comité des ordres permanents et des bills privés, présente un rapport favorable sur la pétition concernant la compagnie canadienne des terres et de crédit de Glasgow.

* * *

CANAL WELLAND

En réponse à **l'hon. M. BENSON**,

L'hon. M. CAMPBELL déclare que l'ingénieur du

gouvernement a remis depuis peu son rapport sur la construction du canal Welland aux trois ingénieurs, MM. Gzowski, Keefer et McAlpine, qui se sont rendus sur les lieux mêmes où l'on projette de construire le canal pour examiner le tracé entre les lacs Érié et Ontario. Dans l'ensemble, ils ont approuvé le tracé adopté par les ingénieurs du département des Travaux publics, mais ont toutefois proposé une légère déviation près du village de Thorold. Leurs vues et arguments sur ce point ont été soumis au ministre des Travaux publics et l'ingénieur du département a présenté un deuxième rapport dans lequel il a analysé les suggestions des ingénieurs. Le gouvernement ne s'est pas encore prononcé sur l'opportunité d'apporter le changement recommandé par les ingénieurs-conseils.

La séance est levée.

19 mars 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le mercredi 19 mars 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

L'hon. M. CAMPBELL présente un bill visant à modifier l'Acte portant de nouvelles dispositions pour le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. Le bill sera lu pour la deuxième fois, lundi prochain.

* * *

PROPRIÉTÉ LITTÉRAIRE ET ARTISTIQUE

L'hon. M. RYAN demande au gouvernement si l'Acte visant à modifier l'Acte sur le droit d'auteur — adopté au cours de la dernière session et réservé pour la signification de Sa Majesté — a obtenu la sanction royale; dans la négative, le gouvernement a-t-il l'intention d'introduire une mesure similaire au cours de la session actuelle du Parlement? Il ajoute qu'il s'en tiendra à cette question pour l'instant, mais qu'il proposera sans doute plus tard que des documents soient déposés.

L'hon. M. CAMPBELL répond que le gouvernement ne sait pas encore si Sa Majesté a accordé sa sanction ou non au bill et présume qu'elle n'a pas encore été obtenue. Il ajoute avec satisfaction qu'un message a récemment été envoyé au Colonial Office, qui pourrait amener la Couronne à sanctionner le bill.

* * *

PASSAGES GRATUITS

L'hon. M. MILLER propose qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général priant Son Excellence de vouloir bien faire transmettre à cette Chambre un état nominatif de toutes les personnes qui ont circulé gratuitement sur quelque partie des chemins de fer du gouvernement en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick pendant les deux dernières années, et de préciser en vertu de quelles autorisations et pour quelles raisons des passages gratuits ont été accordés à ces personnes. Il ajoute que les employés des compagnies de chemin de fer ont coutume de faire preuve de favoritisme envers leurs amis. Bon nombre savent que les chemins de fer sont utilisés à des fins personnelles. Il a donc l'intention de demander qu'un comité soit constitué pour enquêter sur la question.

L'hon. M. CAMPBELL déclare qu'il serait souhaitable d'obtenir tous les renseignements demandés.

* * *

DES TERRES DANS LE MANITOBA

L'hon. M. AIKINS propose que le bill relatif aux terres dans le Manitoba qui ont été cédées sans lettres patentes soit lu une deuxième fois. Il explique qu'il vise à régler des différends concernant des réclamations relatives à des terres dans le Manitoba en référant les affaires à une commission des héritiers et légataires constituée du juge en chef et de deux juges puînés. Dans l'ancienne partie de la province où le différend a été réglé, il y a environ 2,000 habitants qui n'ont reçu absolument aucun titre. C'est le moment pour le gouvernement de se consacrer à la question des lettres patentes.

L'hon. M. BUREAU regrette vraiment que le bill n'ait pas été imprimé en français pour ceux qui, comme lui, et ils sont nombreux, ne maîtrisent pas aussi bien l'anglais qu'ils le souhaiteraient. Ce bill est un début, il le reconnaît. Mais il y a de nombreux détails auxquels il souhaiterait réfléchir. Il espère que, dans ces circonstances, l'honorable monsieur acceptera de reporter l'étude du bill au lendemain parce qu'il serait imprimé en français et dans les mains de ces messieurs qui seraient alors mieux à même d'en étudier la nature.

L'hon. M. SUTHERLAND accepte le principe général du bill et reconnaît qu'il est vraiment nécessaire. Il s'indigne du fait qu'une des dispositions semble être faite pour ceux des colons qui ont reçu des concessions de feu le comte de Selkirk. Cependant, il croit comprendre que l'honorable secrétaire d'État a l'intention de proposer un amendement qui résoudra probablement le problème.

L'hon. M. MILLER se dit que l'honorable monsieur (M. Bureau) pourrait aussi bien permettre l'adoption du bill étant donné qu'il en accepte le principe.

L'hon. M. BUREAU insiste et affirme de nouveau qu'il lui faut faire cette objection, à moins que le français disparaisse complètement des procédures du Sénat.

L'hon. M. GIRARD dit qu'il vient juste d'arriver du Manitoba et qu'il n'a pas eu le temps d'étudier le bill aussi soigneusement qu'il le voulait, en particulier parce qu'il n'était pas écrit en français. Il admet qu'un tel bill est nécessaire. Mais étant donné les intérêts en jeu, il doit faire l'objet d'une étude minutieuse.

L'hon. M. BOTSFORD demande s'il n'est pas inhabituel de confier de tels dossiers à des juges qui seront peut-être amenés à leur faire face dans un cadre juridique dans le cas d'un appel d'un tribunal inférieur.

L'hon. M. CAMPBELL explique que, depuis 30 ans, en Ontario, les comités de juges se rencontrent deux fois par an pour étudier des réclamations du même genre, et aucun problème n'a

jamais surgi dans cette province, tels que ceux évoqués par l'honorable sénateur. bill est inscrite à l'ordre du jour de jeudi.

La séance est levée.

L'article de l'ordre du jour est biffé et la deuxième lecture du

20 mars 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le jeudi 20 mars 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

L'hon. M. DICKSON, du Comité des ordres permanents et des bills privés, accueille favorablement les pétitions concernant la Banque de Trois-Rivières, la compagnie d'assurance contre les risques isolés, la compagnie de chemin de fer Saint-François et Mégantic, W.B. Howland et d'autres et la compagnie de transport et du chemin de fer de l'Union.

* * *

DES TERRES DANS LE MANITOBA

L'hon. M. AIKINS propose que soit lu pour la deuxième fois le bill concernant les terres non patentées du Manitoba.

L'hon. M. BUREAU, après avoir signalé l'importance du bill, ajoute qu'il souhaite attirer l'attention sur deux points en particulier. D'abord, il souligne que le gouvernement n'a aucun pouvoir en cette matière. Le Manitoba dispose des mêmes droits que l'Ontario et d'autres provinces et peut légiférer sur toutes les questions touchant les droits civils et les droits de propriété de la population. En fait, la situation au Manitoba est bien différente de celle de l'Ontario. Lorsqu'elle a vendu ses droits sur les terres du Nord-Ouest, la Compagnie de la baie d'Hudson a cédé ses droits et ses revendications sur ces terres. En échange, elle a obtenu une somme d'argent ainsi qu'un grand nombre de terrains. Il a maintenant appris, de bonne source, qu'un bon nombre de colons à l'époque du transfert du territoire à la Puissance devaient une partie de leurs terres à la Compagnie de la baie d'Hudson. Cependant, il est d'avis que l'Acte sur le Manitoba n'a jamais prévu que la compagnie recouvre des fonds auprès de ces colons. De fait, l'Acte prévoit que ceux-ci devaient obtenir gratuitement la patente sur leurs terres. Le terme « gratuitement » n'a certes pas été utilisé, mais il était sous-entendu. L'article 18 du bill devrait, à son avis, être abrogé, car il viole l'accord intervenu entre la Compagnie de la baie d'Hudson et le gouvernement de la Puissance. En vertu de cet article, des revendications, une fois enregistrées, pourraient être imposées à l'encontre des Métis, les assujettissant ainsi à la compagnie en dépit des patentes accordées par le gouvernement. Il a parlé de la sphère de compétence l'année dernière, lors de l'adoption du bill sur le droit d'auteur; les événements ont prouvé qu'il avait raison. Il estime également avoir raison dans le cas présent quant au principe qu'il a établi. Il souscrit toutefois au principe général régissant cette mesure, en ce sens qu'elle permet de préserver les droits des colons; cependant, il espère que le Sénat n'outrepasse pas ses pouvoirs légitimes et n'empiétera pas sur les privilèges de l'Assemblée législative du Manitoba.

L'hon. M. AIKINS explique que certaines dispositions du bill visaient simplement à indiquer quelle mesure législative s'imposerait peut-être au Manitoba. Le gouvernement de cette province a reçu une dépêche dans laquelle on déclare qu'il est nécessaire d'adopter une quelconque législation afin de régler les revendications en litige. Certes, nous n'avons nullement le droit d'imposer des peines et des sanctions (comme l'indique l'article 8) en vertu des dispositions de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, mais le bill a été déposé afin que les sénateurs du Manitoba puissent prendre connaissance de la disposition législative permettant de mettre cette mesure en œuvre. Nous n'avons jamais voulu empiéter de quelque façon que ce soit sur les droits de la province. Quant au droit du gouvernement de la Puissance de se pencher sur les questions touchant les terres, ce droit est manifeste et incontestable. Lorsque le pays a été transféré au Canada, nous nous sommes réservé toutes les terres, et il revenait certes à notre province de décider de la disposition de ces terres. Le bill avait uniquement pour objet d'obtenir tous les renseignements voulus pour délivrer des patentes. Quant à l'article 18, et à l'article 23, ils pourraient être supprimés par un comité. Ils signifient simplement qu'une mesure législative s'impose sur le plan local.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST conteste très sérieusement la justesse de la mesure législative, qui semble imposer des préceptes à l'Assemblée législative du Manitoba, mais il reconnaît qu'il est souhaitable d'obtenir des titres de propriété et d'éviter des différends. Il est d'accord avec le principe régissant le bill, mais estime que nous n'avons pas un bon prétexte pour décider de la façon dont les terres doivent être détenues.

L'hon. M. CAMPBELL : Si ceux qui détiennent actuellement des terres désirent obtenir des patentes, il doit y avoir un moyen de se procurer les renseignements nécessaires sur la façon dont elles seront délivrées.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST : C'est l'administration locale qui en est dûment responsable.

L'hon. M. WARK renvoie à l'article 15, déclarant que l'échéance qui y est mentionnée — soit un mois à partir de la décision les commissaires jusqu'à la délivrance des patentes — est trop brève, en ce sens que bon nombre des colons qui sont nomades risquent d'être partis dans les plaines; quelqu'un pourrait alors usurper leurs terres et obtenir les lettres patentes pour celles-ci avant leur retour.

L'hon. M. SUTHERLAND estime que, dans tous les cas, l'échéance est suffisamment longue, car ces colons auraient généralement quelqu'un sur leurs terres pour s'occuper de celles-ci et surveiller leurs intérêts. Plus tôt on réglerait les revendications foncières, mieux ce sera pour toutes les parties intéressées. Faisant allusion aux revendications du groupe qui a obtenu des subventions du comte de Selkirk, il estime que le bill ne protège pas ce groupe. Il parle également du registre lacunaire de la Compagnie de la baie d'Hudson qui a été légalisé par l'Assemblée législative. Ayant vu le registre, il sait que le nom de certaines personnes à qui le comte Selkirk a accordé des terres n'y figure pas. Il s'agit simplement d'une transcription faite à partir d'un album de coupures de journaux. Il croit que le premier arpentage a été effectué en 1818 et, d'après ses renseignements, le registre n'a été établi qu'en 1834. Il estime donc que le bill risque de ne pas traiter amplement de ces subventions. Il lui semble toutefois que l'honorable secrétaire d'État fera tout en son pouvoir pour régler cette question.

L'hon. M. AIKINS déclare qu'il a examiné le libellé de la dépêche que le gouvernement a reçue de son homologue du

Manitoba. Il ajoute que le bill sera amendé de façon à traiter de tous les cas.

L'hon. M. GIRARD déclare qu'il est certes très souhaitable que tous les titres de propriété deviennent inattaquables et que, par la suite, on évite les différends de toutes sortes. Il est fermement convaincu que le gouvernement entend procéder de la façon la plus juste et la plus équitable possible à cet égard. Il exprime des doutes quant au point soulevé à l'égard de la sphère de compétence, mais il souscrit néanmoins d'emblée au principe régissant cette mesure. Il espère qu'elle fera en sorte que le jugement des commissaires dégage entièrement les terres de toute charge. Les dispositions du bill pourraient être mises en oeuvre à des frais minimes et, dans l'ensemble, elles seraient considérées comme une véritable bénédiction pour la population de la nouvelle province.

Le bill est lu pour la deuxième fois.

La séance est levée.

21 mars 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA**Le vendredi 21 mars 1873**

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

Après les affaires courantes,

L'hon. M. AIKINS propose la deuxième lecture du bill prévoyant la réorganisation des secrétariats d'État; ce faisant, il explique que, selon certains, l'intérêt public serait mieux servi si les secrétariats d'État pour les provinces étaient supprimés et qu'un nouveau département de l'Intérieur était créé. À l'heure actuelle, de nombreuses lettres sont adressées au mauvais secrétariat, le public ne pouvant distinguer les fonctions respectives de chacun d'eux. Il

a maintenant été décidé de constituer une section qui se chargerait des terres, de même que des géologues. Ainsi, le secrétariat d'État serait chargé de la correspondance de toute sorte, de même que du registre, de la section de l'Imprimeur de la Reine, et du bureau des fournitures. Ce changement n'entraînerait aucuns frais supplémentaires.

La motion est adoptée.

La séance est levée.

24 mars 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le lundi 24 mars 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

Après les affaires courantes,

INSTRUCTIONS ROYALES

L'hon. M. BUREAU propose qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général le priant d'avoir l'obligeance de déposer devant le Sénat la partie qu'il juge appropriée des Instructions royales qui lui ont été remises à l'occasion de sa nomination à titre de Gouverneur-Général du Canada.

La motion est adoptée.

* * *

DROITS DE TIMBRE

L'hon. M. DICKEY demande si le gouvernement compte présenter au cours de la session une mesure visant à abroger les droits de timbre imposés sur les lettres de change et sur les billets à ordre. Il dit espérer que le gouvernement pourra donner une réponse affirmative, car cette taxe est inacceptable et oppressive.

L'hon. M. CAMPBELL rétorque que le gouvernement n'a pas l'intention d'abroger les droits en question.

* * *

CANAL DE LA BAIE VERTE

L'hon. M. ODELL propose qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général le priant d'avoir l'obligeance de déposer devant le Sénat copies de toutes les instructions données par écrit ou verbalement à MM. Keefer, Page et Baillargé, ou à d'autres, en ce qui a trait aux travaux d'exploration ou d'arpentage liés au canal de la baie Verte.

La motion est adoptée.

* * *

AFFAIRE DE DIVORCE

On présente certains documents et l'on remplit les formalités nécessaires à l'égard de la pétition de John Robert Martin, de la ville de Cayuga, dans le comté de Haldimand, dans la province de

l'Ontario, priant pour l'adoption d'un acte portant dissolution de son mariage avec Sophia Stinson.

La motion portant lecture de la pétition est adoptée à la majorité.

* * *

BILL

L'hon. M. RYAN présente un bill modifiant l'Acte pour incorporer l'Association de placement de Montréal. Le bill sera lu une deuxième fois le jeudi suivant.

* * *

LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

L'hon. M. CHRISTIE propose,

Qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général le priant d'avoir l'obligeance de déposer devant cette Chambre copie de toute correspondance entre le gouvernement, ou quelqu'un de ses membres et sir Hugh Allan, ou toute personne le remplaçant, ou l'un de ses associés, ou toute correspondance adressée à une ou plusieurs personnes, au sujet du chemin de fer canadien du Pacifique, ou de la proposition faite par ces personnes de le construire, équiper et exploiter, et des moyens qu'elles avaient de former une compagnie.

En outre, copie de tout contrat conclu entre sir Hugh Allan et ses associés, et le gouvernement pour la construction, l'équipement et l'exploitation dudit chemin de fer, en vertu de la charte accordée par le Gouverneur-Général en conseil le cinquième jour de février dernier. — Également, copie de la liste d'actions soumise par lui ou ses associés avant la signature de ce contrat.

Des états énonçant les noms des actionnaires du chemin de fer canadien du Pacifique, en vertu de ladite charte du 5 février dernier le nombre d'actions détenues par chacun d'eux, par qui et quand elles ont été souscrites et lorsqu'elles n'ont pas été souscrites personnellement par ces actionnaires, le nom des agents ou procureurs qui les ont souscrites; le montant versé sur la souscription, à qui et par qui il a été versé au crédit du Receveur-Général; en outre, le nom de la banque où ladite souscription est actuellement déposée, la date de ce versement, et s'il a été fait en espèces ou en titres du gouvernement, et les conditions auxquelles ces dépôts ont été reçus.

Aussi une liste des noms de ceux qui ont demandé à prendre des actions de la compagnie à la suite des annonces de la compagnie appelant des demandes de souscription d'actions et datées à Montréal, le 11 février dernier; et dans les cas où les demandes n'ont pas été faites par les souscripteurs en personne, les noms des agents ou procureurs qui les ont faites; le nombre d'actions demandées par chaque personne; le nombre d'actions allouées à chacune, le montant payé sur chaque action ainsi allouée et le nom de la banque où est déposé ce montant; la date du paiement et les conditions auxquelles ces dépôts sont en la possession de telle banque; et dans les cas où il peut y avoir eu transfert d'actions, les noms des personnes auxquelles ont été faits ces transferts.

Aussi le nombre des actions souscrites sur les livres ouverts pour recevoir les demandes de souscription d'actions, par la Compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique dans les capitales des provinces du Canada, en juillet dernier, avec indication du nombre d'actions demandées dans chacune de ces villes; et dans les cas où les demandes n'ont pas été faites par les souscripteurs en personne, les noms des agents et des procureurs qui les ont faites pour eux.

L'hon. M. CAMPBELL : Le gouvernement ne s'oppose pas au dépôt des documents demandés dans les premier, deuxième et troisième paragraphes. En ce qui concerne le quatrième paragraphe, il ne possède pas les renseignements demandés; on veut obtenir des informations au sujet des souscriptions d'actions d'une compagnie privée, ce que le gouvernement ne peut pas fournir, autant que je sache. Il ne dispose pas non plus des renseignements demandés dans le dernier paragraphe.

L'hon. M. CHRISTIE : Je pense que le gouvernement peut parfaitement nous donner les renseignements que nous demandons au quatrième paragraphe.

L'hon. M. CAMPBELL : Si je comprends bien, on demande des renseignements au sujet des souscriptions d'actions reçues par l'actuelle compagnie à charte à la suite des annonces publicitaires qu'elle a faites, depuis qu'elle a obtenu sa charte.

L'hon. M. CHRISTIE : Les allocations ou transferts d'actions ne peuvent se faire sans la sanction du gouvernement. Les journaux publient les avis des secrétaires intérimaires à l'effet ci-après: —

« Les demandes seront adressées à M. W.R. Baker, Ottawa, ou à M. E. Lef, de Bellefeuille, Montréal, secrétaires intérimaires de la compagnie au sujet de l'allocation d'une partie des actions de cette compagnie que les actionnaires acceptent de céder au pair.

Ces demandes doivent être accompagnées d'un certificat attestant du dépôt de 10 pour cent du montant demandé, dans les banques ou succursales ci-après indiquées à cet effet et être envoyées par la poste au plus tard le 7 mars prochain. Selon la troisième clause de la charte, les actions dudit capital social doivent, après leur premier dépôt, être transférées, mais aucun transfert

effectué dans les six ans qui suivent cette date ne sera valide, à moins qu'il ne soit autorisé par le gouvernement et les administrateurs de la compagnie et qu'il ne soit enregistré dans les livres tenus par la compagnie à cet effet. Nous voudrions savoir maintenant si le capital original de la compagnie est transféré avec l'accord du gouvernement. »

L'hon. M. CAMPBELL : Nous ne pouvons donner plus de renseignements que nous n'en possédons. Si le sénateur le souhaite, nous essaierons de les obtenir, mais nous ne les avons pas pour l'instant.

L'hon. M. MACPHERSON : Un certain nombre d'actions ont été allouées à chaque province. Le 11 février, des annonces ont paru sollicitant des demandes d'allocation d'actions. Les transferts ne peuvent se faire sans le consentement du gouvernement.

L'hon. M. CAMPBELL : Le sénateur comprend peut-être mieux le sens du paragraphe que le motionnaire.

L'hon. M. CHRISTIE : Le gouvernement peut également, je pense, obtenir les renseignements demandés au dernier paragraphe.

L'hon. M. CAMPBELL : Nous ne savons rien des résultats qu'on a obtenus après cela.

L'hon. M. CHRISTIE : Il est quand même possible de se renseigner.

L'hon. M. CAMPBELL : Nous ne possédons pas ces renseignements, mais nous essaierons de les obtenir.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST : À défaut de disposer de ces renseignements, le gouvernement doit pouvoir les obtenir. Il les conserve pour ses propres besoins.

L'hon. M. CAMPBELL : Je rappelle le sénateur à l'ordre. Je ne crois pas que mon honorable collègue ait le droit de dire que le gouvernement garde ces renseignements pour ses propres besoins, après qu'un membre du gouvernement eut dit au Sénat que les autorités fourniraient tous les renseignements dont elles disposent.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST : Je n'ai rien dit de répréhensible. Le gouvernement devrait disposer de ces renseignements.

L'hon. M. CAMPBELL : C'est une autre histoire.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST : La troisième disposition de ce contrat stipule que le transfert ne sera valide qu'avec le consentement du gouvernement ou des directeurs. Si un tel transfert a été effectué, le gouvernement devrait en être informé et devrait pouvoir fournir cette information.

L'hon. M. CAMPBELL : Quand la motion a été présentée, j'ai immédiatement consenti et promis de fournir tous les

24 mars 1873

renseignements que nous possédons. Quand mon honorable ami dit que nous faisons de la rétention d'information, il enfreint le Règlement parce qu'il affirme quelque chose qui est en parfaite contradiction avec l'information donnée à la Chambre par un membre du gouvernement. Dans ces conditions, l'honorable monsieur représentant la circonscription de Grandville devrait retirer cette assertion injustifiée. Je la rejette catégoriquement.

L'hon. M. WILMOT : Si je le comprends bien, mon honorable ami affirme que c'est le devoir du gouvernement de détenir toutes les informations possibles et imaginables relatives à une entreprise mettant en jeu de telles dépenses.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST : Je disais juste que c'est le devoir du gouvernement d'avoir une telle information ou de tenter de l'avoir.

L'hon. M. CAMPBELL : Si l'honorable sénateur s'était exprimé de cette façon la première fois, je ne me serais pas plaint.

La motion est adoptée.

* * *

LE NORD-OUEST

L'hon. M. CAMPBELL propose que le bill visant à amender l'Acte portant de nouvelles dispositions pour le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest soit lu une seconde fois. Il explique qu'il s'agit de donner au gouvernement le pouvoir de nommer un conseil formé de 7 personnes au minimum et de 21 personnes au maximum. Il est aussi proposé que les réunions puissent se tenir ailleurs qu'à Winnipeg, et ce, en accord avec la suggestion de l'honorable monsieur (M. Girard) — du Manitoba.

La motion est adoptée.

En réponse à l'interpellation de **l'hon. M. LETELLIER de ST-JUST** quant à la question de la juridiction dans le dossier des terres concédées sans lettres patentes,

L'hon. M. CAMPBELL répond que, quand le bill fera l'objet d'une présentation en bonne et due forme, il fera une déclaration à cet égard. Certaines dispositions devraient être supprimées.

La Chambre s'ajourne jusqu'à mercredi.

26 mars 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le mercredi 26 mars 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

* * *

* * *

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR

La Chambre se constitue en comité et, l'**hon. M. HAMILTON** occupant le fauteuil, adopte le bill relatif au département de l'Intérieur avec des amendements. Le rapport est reçu et les amendements sont adoptés. La troisième lecture est reportée à demain.

AFFAIRE DE DIVORCE

L'**hon. M. DICKEY** introduit un bill pour faire droit à John Robert Martin, de Cayuga. La deuxième lecture est reportée au seizième jour d'avril. Les motions officielles habituelles sont adoptées avec dissidence.

La séance est levée.

27 mars 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le jeudi 27 mars 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

La motion est adoptée.

Après les affaires courantes,

ATTEINTE AU PRIVILÈGE

L'hon. M. BUREAU attire l'attention de la Chambre sur une atteinte au privilège du Sénat. Un sous-comité du Comité des impressions a été très récemment nommé et a tenu une session qui n'a encore fait l'objet d'aucun rapport à la Chambre. Cependant, à sa grande surprise, il a pu lire un compte rendu des activités de ce comité dans l'un des journaux de la ville. Il est certes en faveur de la liberté de la presse, mais les droits et privilèges du Sénat l'emportent sur tout le reste, selon lui. Il a lu un passage de l'Erskine May à ce sujet pour dénoncer l'inconvenance de la chose et émettre le souhait qu'une telle situation ne se répète jamais.

L'hon. M. CAMPBELL réplique qu'il n'est absolument pas au courant de la situation.

L'hon. M. MILLER et l'hon. M. BOTSFORD attirent aussi l'attention de la Chambre sur ce qui constitue une atteinte sérieuse des droits et privilèges du Sénat et espèrent que la désapprobation qui se manifeste empêchera qu'une telle chose se reproduise à l'avenir.

* * *

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL

L'hon. M. MILLER propose qu'il soit présenté une humble adresse à son Excellence le Gouverneur-Général, priant son Excellence de vouloir bien transmettre à cette Chambre un état indiquant les soumissions reçues, avec les noms des personnes qui ont fait ces soumissions et ceux de leurs cautions, pour la pose des rails et le ballastage dans les divisions suivantes du chemin de fer Intercolonial, suivant avis donné par les commissaires dudit chemin de fer en date du 30 novembre 1872, savoir : 1° : Sur les sections 3, 6, 9, 15, étendue d'environ 78 milles. 2° : Sur les sections 18, 10 et 20, étendue d'environ 46 milles. 3° : Sur les sections 21, 22, et 23 de la rivière Miramichi à Moncton, environ 72 milles ; ainsi que tous les papiers et la correspondance ayant rapport à ce sujet.

L'hon. M. CAMPBELL ne voit aucune objection à ce que la motion soit adoptée.

* * *

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR

Sur la motion de l'hon. M. CAMPBELL, le bill visant à pourvoir à la création d'un département de l'Intérieur a été lu une troisième fois et renvoyé aux Communes afin d'obtenir leur accord.

* * *

PROCÉDURES DANS LES CAUSES CRIMINELLES

L'hon. M. CAMPBELL propose que le bill relatif aux procédures dans les causes criminelles soit lu une deuxième fois. Il explique que, selon la loi actuelle, un juge n'est pas obligé de faire rapport des faits entourant la condamnation à mort d'un prisonnier qu'il a prononcée. Certains juges pensaient qu'il n'était pas de leur ressort d'envoyer un tel rapport. On propose aujourd'hui de rendre ces rapports obligatoires. La seconde disposition propose de supprimer une disposition des statuts consolidés qui est maintenant obsolète. La troisième disposition permet de lever le doute quant aux jurés dans les affaires criminelles.

L'hon. M. LETTELIER de ST-JUST demande s'il ne serait pas mieux que les juges prennent des notes complètes en ce qui concerne les preuves.

L'hon. M. CAMPBELL répond que c'est de cette manière que les choses se passent aujourd'hui, mais qu'il n'y a pas de raison de ne pas demander la publication d'un rapport complet.

Le bill est lu une deuxième fois.

* * *

PÉTITIONS RELATIVES À DES BILLS PRIVÉS

Le temps limité pour la présentation des bills privés est prolongé jusqu'à mercredi le seizième jour d'avril prochain.

Plusieurs pétitions en faveur d'un Acte prohibant la vente de boissons enivrantes sont présentées.

La séance est levée.

28 mars 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le vendredi 28 mars 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

* * *

COMPAGNIE D'ASSURANCE

L'hon. M. BLAKE présente un bill pour amender l'Acte 32 et 33, Vict., chap. 70, intitulé : « Acte pour unir les compagnies d'assurance mutuelle du Castor et de Toronto contre l'incendie. » Ledit bill est lu une première fois et il est ordonné qu'il soit lu la seconde fois mercredi.

* * *

CONSEIL DU NORD-OUEST

Sur une motion de **l'hon. M. CAMPBELL**, le bill donnant au gouvernement le droit de faire passer le nombre de membres du Conseil du Nord-Ouest de 15 à 21 est lu une seconde fois. Il est ordonné qu'il soit référé au Comité général lundi prochain.

En réponse à la question de **l'hon. M. MILLER**,

L'hon. M. CAMPBELL déclare qu'il n'est pas prévu aujourd'hui de rémunérer la charge de conseiller. Cela sera probablement nécessaire quand ses responsabilités augmenteront.

* * *

TERRES AU MANITOBA

En accord avec le deuxième point à l'ordre du jour, la Chambre se constitue en comité relativement au bill portant sur les terres concédées sans lettres patentes au Manitoba. **L'hon. M. CHAPAIS** occupe le fauteuil.

L'hon. M. CAMPBELL explique que les objections soulevées par son honorable ami de Montréal (M. Bureau) à propos de plusieurs détails qui semblent montrer que le Parlement fait de l'usurpation de pouvoir, sont considérées comme très solides par le gouvernement. Le secrétaire d'État pour le Canada, qui ne se sent malheureusement pas bien et ne peut pas être présent, a dit très justement, l'autre jour, que bon nombre des détails qui ont été précisés dans le bill l'ont été dans le but de montrer aux gens du Manitoba quel genre de législation est nécessaire dans ce cas-là. Il n'a jamais été question — la Chambre le sait parfaitement bien — d'imposer quoi que ce soit au Manitoba. Le bill permet simplement aux gens qui le souhaitent, d'obtenir une lettre patente. Il s'agit seulement de prendre en considération le cas des personnes qui souhaitent affranchir leurs titres de la Couronne en obtenant une lettre patente. Le bill prévoit la nomination d'une commission afin de guider la Couronne dans l'octroi de lettres patentes. Il tient dans sa main une dépêche du Gouverneur du Manitoba — l'honorable

monsieur lit la dépêche avec la permission de la Chambre — qui illustre bien la nécessité qu'il y a d'avoir une telle législation. Il propose de supprimer certaines clauses auxquelles son honorable ami (M. Bureau) s'opposait et il ne doute pas un instant que l'Assemblée législative du Manitoba elle-même proposera la mesure législative permettant de rendre cette autre mesure opérationnelle. La 8^e clause, par exemple, qui prévoit une certaine peine, était nécessaire pour que la loi fonctionne de manière satisfaisante. Depuis que le bill a été proposé, il a eu la possibilité de consulter différents membres du gouvernement du Manitoba et de leur demander leurs avis sur la mesure. Leur suggestion a été prise en compte et il est maintenant proposé que deux des trois commissaires soient des profanes très au courant de toutes ces questions. En plus de cela, il est prévu que si l'opinion du juge diffère de celles des commissaires non professionnels, la personne que cela intéresse a le droit d'interjeter appel auprès de la cour à Winnipeg qui compte trois juges, et une décision ne s'impose que si une majorité se dégage à la cour. Il est aussi prévu que les audiences de la cour se tiennent en différents endroits, et pourquoi pas en Ontario, et que le greffier du comté devienne automatiquement le greffier de la cour. Les listes de toutes les personnes possédant des terres devraient être copiées et fournies au bureau de tous les registraires dans la province. Ces listes devraient être lues lors d'audiences publiques, d'un jour à l'autre, les commissaires ne devraient entendre aucune réclamation à moins qu'elle n'ait été attestée. Nous jetons ainsi les fondations de notre système de titres de terres, en ce qui concerne les occupants actuels en tout cas. Il n'a été fait aucune mention, cependant, des terres faisant l'objet d'une étude en ce moment en ce qui concerne celles-ci après qui ont été octroyées. Il propose de supprimer les 14^e et 17^e clauses ainsi que les clauses allant de la 20^e à la 25^e inclusivement. Il est aussi prévu de prolonger la durée d'un à trois mois dans la 15^e clause. Le gouvernement n'a d'autre désir que celui d'élaborer un bill qui serait acceptable généralement au Manitoba.

L'hon. M. ALLAN doute qu'il soit nécessaire de supprimer la 14^e clause qui dit ceci :

« De telles lettres patentes devraient avoir le même effet, s'il en est, sur le prix des terres ainsi octroyées ainsi que sur le titre ou le privilège qui y sont rattachés que les lettres patentes octroyées pour les mêmes terres à l'époque où le titre original a été acquis auraient eu, sauf dans le cas où la personne à qui ces lettres auxquelles ces terres sont rattachées en ont fait la réclamation. »

L'hon. M. BUREAU déclare encore une fois qu'il n'est pas sage d'étendre notre pouvoir au-delà de notre juridiction. C'est l'Assemblée législative locale seule qui détient l'autorité en matière de droits civils et de propriétés. La clause en question pourrait devenir problématique dans les cas où la Compagnie de la baie

d'Hudson détient des privilèges et des hypothèques sur des propriétés. Dans la province de Québec, une hypothèque donnée par une personne occupant un terrain dont elle ne possède pas le titre n'est pas valable. Par contre, elle le devient dès que la personne reçoit un titre. À son avis, il serait plus sage de laisser l'Assemblée législative locale régler le problème.

L'hon. M. GIRARD pense qu'une telle mesure législative pourrait présenter quelques dangers. Actuellement, le Manitoba peut tout de même se prévaloir de quelques clauses dans ce domaine. Il a lui-même proposé pendant la dernière session une loi sur les propriétaires de biens immobiliers dans certains cas. Il a de sérieux doutes quant aux compétences de la Chambre dans de tels cas, et étant donné les circonstances, il pense qu'il serait sage de supprimer la clause en question.

L'hon. M. ALLAN dit qu'il croyait juste que, s'ils ont compétence dans des questions de ce genre, ils ont compétence pour déterminer les effets de la lettre patente. Mais après avoir entendu les remarques qui ont été faites, il dit qu'il ne maintiendra pas son objection.

La clause a donc été supprimée.

La séance du comité est levée et fait rapport du bill tel qu'amendé. Le rapport est adopté et le bill envoyé à l'impression tel qu'amendé avant la troisième lecture lundi prochain.

Un message de la Chambre des communes informe le Sénat de la nomination d'un comité de ce corps en vue de faciliter la gestion de la Bibliothèque du Parlement.

La séance est levée.

31 mars 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le lundi 31 mars 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

* * *

AFFAIRES COURANTES

Plusieurs pétitions, dont une en faveur d'un Acte prohibant les boissons enivrantes, sont présentées. Parmi les avis de motion, il s'en trouvait plusieurs concernant une longue série de résolutions de l'hon. M. Macpherson relatives à la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique. L'hon. M. Aikins a apporté une copie des instructions royales en réponse à une adresse.

* * *

PASSAGES GRATUITS

L'hon. M. MILLER aborde encore une fois la question des laissez-passer sur les lignes de chemin de fer des provinces maritimes. S'il ne doute pas que le gouvernement ne sache rien de cette affaire, il est bien connu que les responsables font preuve du favoritisme le plus choquant. Il faudrait dresser une liste des laissez-passer distribués et les fonctionnaires des compagnies ferroviaires ne devraient pas autoriser, selon leur bon vouloir, certaines personnes à voyager gratuitement. Depuis qu'il a présenté une motion à cet effet, plusieurs membres des deux Chambres lui ont dit que des changements leur semblaient également nécessaires. Les membres de l'Assemblée législative ont obtenu des laissez-passer gratuits donnant droit au double du millage qu'accorde le Parlement. Certains membres des Communes et du Sénat ont également obtenu le même privilège, mais non pas tous. Les laissez-passer devraient être accordés en fonction de certains principes établis et approuvés par le gouvernement. Il pose ensuite au gouvernement les questions suivantes.

Premièrement. A-t-on donné des instructions aux dirigeants des chemins de fer gouvernementaux en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick en ce qui concerne les laissez-passer gratuits et, le cas échéant, quelles sont-elles?

Deuxièmement. Tient-on un registre de tous les laissez-passer distribués et les responsables sont-ils tenus de les inscrire?

Troisièmement. L'officier en charge desdits chemins de fer est-il autorisé à faire monter gratuitement des personnes à bord d'un train en donnant oralement des ordres aux conducteurs, sans que ces ordres soient consignés quelque part?

L'hon. M. CAMPBELL répond qu'on s'occupait actuellement à préparer le compte rendu demandé précédemment par le sénateur. Il se dit également d'avis qu'il faudrait vérifier s'il y a eu abus et, le cas échéant, y remédier. Pour ce qui est de la première question, il répond que le système de délivrance des laissez-passer se maintient, à quelques exceptions près, dans les limites prescrites par les compagnies de chemin de fer. Il croit comprendre que les compagnies de chemin de fer se sont entendues afin que leurs présidents, leurs directeurs et leurs officiers respectifs puissent voyager gratuitement. Pour ce qui est de la deuxième question, le département des Travaux publics ne sait pas, malheureusement, s'il existe un registre des laissez-passer distribués. Troisièmement, aucune autorisation de ce genre n'a été accordée à un officier responsable de ladite charge. Le gouvernement veut seulement que les chemins de fer soient administrés de manière satisfaisante.

L'hon. M. BOTSFORD fait remarquer qu'il a proposé un tel rapport lors de la dernière session, mais que l'adresse adoptée alors n'a pas encore reçu de réponse. Il appuie les remarques de l'intervenant précédent (M. Miller) quant au système d'octroi de laissez-passer et il évoque aussi la gestion insatisfaisante des lignes de chemin de fer. Il espère, maintenant que le sujet est au centre des débats, que des améliorations seront apportées au système en cours aux chemins de fer des provinces maritimes.

L'hon. M. AIKINS dit qu'il est tout à fait possible que le rapport en question ait été envoyé par le département des Travaux publics à des officiers en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick et qu'il ait, par conséquent, du retard.

L'hon. M. BOTSFORD dit que l'adresse en question a été adoptée au début de la dernière session.

* * *

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

L'hon. M. CHRISTIE veut savoir à quel moment on lui fournira les renseignements qu'il a demandés la veille.

L'hon. M. AIKINS répond que le gouvernement les déposera aussitôt qu'il aura tous ces renseignements en main. Le sénateur se rappellera qu'il a demandé des renseignements que le gouvernement ne possédait pas.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST dit que le gouvernement pourrait bien fournir les renseignements dont il dispose déjà.

L'hon. M. CHRISTIE serait fort satisfait que l'on procède ainsi.

L'hon. M. AIKINS déposera tous les renseignements aussitôt qu'ils seront prêts.

* * *

PROCÉDURE CRIMINELLE

La Chambre se forme en comité, sous la présidence de l'hon. M. Botsford, et adopte avec modifications le bill intitulé « Acte pour amender l'acte concernant la procédure dans les causes criminelles ». On s'entend sur les amendements et sur la lecture du bill pour la troisième fois, le lendemain.

* * *

TERRITOIRES DU NORD-OUEST

La Chambre se constitue une nouvelle fois en comité — l'honorable M. Ferrier est dans le fauteuil — pour débattre du bill relatif au nombre de membres du Conseil du Nord-Ouest, etc.

L'hon. M. GIRARD espère que le gouvernement veillera à ce qu'on tienne dûment compte de la diversité raciale et religieuse locale et qu'il donnera certaines garanties à cet égard. Personnellement, il ne craint nullement pour l'avenir, mais les habitants de la province sont extrêmement soucieux de leurs lendemains.

L'hon. M. CAMPBELL rétorque que toutes les nominations faites en vertu du bill prendront en considération les différences de race et de religion. Il ne devrait pas en être autrement quel que soit le gouvernement au pouvoir. Un esprit de justice et des raisons

motivées par l'intérêt propre de tous et chacun devrait en conduire à l'adoption de cette politique.

L'hon. M. LETELLIER DE ST-JUST déclare que plus tôt nous cesserons de pratiquer toute discrimination, et mieux ce sera pour le Dominion. Nous devons ne former qu'un seul peuple et nous devrions éviter de créer des divisions entre les confessions religieuses et les diverses nationalités. Il faudrait réprimer pareilles rivalités et juger chaque groupe pour ce qu'il vaut. C'est le devoir du Parlement de légiférer pour le bien-être de la communauté dans son ensemble et non pas pour une catégorie particulière. (*Applaudissements.*)

Le Comité s'ajourne et fait rapport du bill qui est alors lu une troisième fois et adopté.

* * *

MAÎTRES DE HAVRE

Sur la motion de l'hon. M. CAMPBELL, le bill relatif aux maîtres de havre pour Halifax — qui vise à imposer une pénalité dans certains cas — a été lu une deuxième fois.

La Chambre s'est ensuite constituée en comité et a adopté le bill. L'hon. M. Dickey occupe le fauteuil.

La troisième lecture est reportée à demain.

* * *

IMPRESSIONS

L'hon. M. SIMPSON présente deux rapports du Comité des impressions — dont l'étude est prévue mercredi.

La séance est levée.

1 avril 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le mardi 1 avril 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

* * *

Après les affaires courantes,

PÊCHE DANS LES EAUX INTÉRIEURES

L'hon. M. KAULBACK: Alors que j'interviens afin de poser au gouvernement la question pour laquelle un avis a été donné, je ferai appel à votre indulgence pendant que je fais quelques remarques pertinentes. Vous savez que nos lois sur la pêche stipulent que les barrages ou les rivières contenant des poissons doivent avoir une écluse assez large pour permettre aux poissons de se rendre à leur lieu de ponte et de le quitter, et pour s'assurer qu'il n'y a aucune accumulation ou aucun déversement de déchets provenant d'usines. Ces dispositions sont essentielles à la préservation de nos pêches en rivière. Je suis heureux de dire que la plupart des petits propriétaires d'usines veulent se conformer et se conforment aux dispositions de la loi, sauf dans les cas où ils deviennent démoralisés par le mauvais exemple qui leur est donné par les riches propriétaires d'usines. Ces derniers ont déjà gaspillé les ressources de nos nobles forêts et détruit nos pins géants, et maintenant ils veulent sacrifier l'industrie de la pêche à leur plaisir afin de satisfaire leur cupidité insatiable. Mes remarques portent plus particulièrement sur les rivières en Nouvelle-Écosse que je connais très bien. Les riches propriétaires d'usines construisent des barrages sur les rivières sans s'assurer qu'il y ait un passage assez large pour les poissons. Les saumons, les aloses et d'autres poissons se retrouvent coincés sous les barrages sans aucune chance de traverser le ruisseau. Ces poissons sont expulsés des rivières, et ils s'épuisent en raison de leurs efforts constants pour surmonter les obstacles devant eux. Ils s'étouffent dans la sciure ou d'autres déchets ou ils deviennent malades et meurent. Les colons travailleurs, qui habitent le long des rivières, sont naturellement tentés de capturer quelques poissons pour les manger. Ils se disent qu'il est préférable qu'ils en profitent plutôt que de les voir être détruits. Même si les gardiens de pêche ne le disent pas ouvertement, leur conduite montre qu'ils n'ont pas reçu de consignes les obligeant à poursuivre les propriétaires de passes à poissons trop petites ou à prendre les mesures appropriées pour réduire l'obstruction. Ils ne prennent pas de mesures contre les propriétaires d'usines influents, mais ils harcèlent les pauvres personnes qui osent tenter de capturer quelques poissons pour leur famille ou d'en pêcher et ils les poursuivent avec toute la rigueur de la loi. On ne doit pas se surprendre ensuite qu'ils ne reçoivent pas le soutien moral de la population pour les aider dans l'exercice de leurs fonctions. La valeur de nos exportations provenant des pêches en rivière est, je crois, de plus de \$300,000 par année, sans mentionner le rôle important que joue le sprat dans la préservation

de nos pêches côtières. Je veux donc poser la question suivante : — Les gardiens de pêche ont-ils reçu d'autres consignes que celles contenues dans les lois sur la protection de nos pêches en rivière ou des directives visant à restreindre l'application des dispositions de ces lois exigeant la mise en place de passes à poissons assez larges dans les barrages et la prise de mesures pour empêcher le déversement de déchets dans les rivières?

L'hon. M. CAMPBELL : Pour répondre à la question du sénateur, je dirais que le département a l'habitude de donner des consignes visant à faire appliquer les règlements relatifs aux barrages, aux déchets et aux autres obstructions dans les rivières. Cependant, comme on ne trouve pas des poissons dans tous les barrages, le département détermine dans quels barrages on fera appliquer les règlements. On n'a pas donné de consignes visant à exempter les rivières de la Nouvelle-Écosse ou du Nouveau-Brunswick. Bien que ce ne soit pas vraiment conforme aux règles, un rapport rédigé par une commission, qui a été nommée pour enquêter sur les effets du déversement des déchets des usines dans les ruisseaux et les rivières, vient d'être déposé à la Chambre des communes.

L'hon. M. SKEAD : Je suis content que le sénateur ait abordé ce sujet, et que ces remarques aient porté sur les ruisseaux dans l'est de la Puissance. Certaines parties de ces remarques, cependant, s'appliquent à cette section de la Puissance. Il faut dire qu'il y a eu beaucoup d'améliorations apportées à ce secteur au cours des récentes années. Les plaintes concernant la sciure et les déchets d'usine ne sont pas aussi fréquentes qu'elles ne l'étaient auparavant. En effet, un grand nombre de propriétaires d'usines détruisent maintenant les déchets de leurs établissements. Le rapport que nous venons de mentionner permettra probablement de régler la question une fois pour toutes. Je dois dire toutefois qu'une usine vaut plus pour cette section que tous les poissons pêchés dans la rivière des Outaouais. C'est différent, cependant, dans le cas des rivières des Basses provinces où évidemment des règles plus rigoureuses sont nécessaires.

* * *

LEVÉS DU CANADIEN DU PACIFIQUE

L'hon. M. MACPHERSON demande au gouvernement de lui dire qui est l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique ou qui est la personne chargée d'effectuer les levés pour le gouvernement. Le gouvernement a-t-il reçu un rapport sur l'exploration et le levé de la ligne? Sinon, quand ce rapport sera-t-il déposé au Sénat?

L'hon. M. CAMPBELL répond qu'il n'y a pas encore d'ingénieur pour le chemin de fer canadien du Pacifique. La

personne chargée des levés était l'un des directeurs de la compagnie engagée pour construire la route. Tous les arpenteurs avaient déposé des rapports, à l'exception de celui qui travaille dans la chaîne des Cascades. Dès que le rapport sera déposé, le gouvernement déposera un rapport décrivant le parcours complet au Parlement.

* * *

PROCÉDURE DANS LES CAUSES CRIMINELLES

Le bill concernant la procédure dans les causes criminelles a été lu pour la troisième fois, et renvoyé à la Chambre des communes.

* * *

MAÎTRE DE HAVRE

Le bill (de la Chambre des communes) pour amender l'Acte pour pourvoir à la nomination d'un maître de havre pour le port de Halifax a été lu pour la troisième fois et renvoyé à la Chambre des communes, sans amendement.

* * *

ASSOCIATION DE PLACEMENT DE MONTRÉAL

L'hon. M. RYAN propose la deuxième lecture du bill pour amender l'Acte pour incorporer l'Association de placement de

Montréal. L'Acte original a été adopté par l'Assemblée législative du Québec. Le bill actuel lui demande d'étendre les pouvoirs de l'Association dans l'ensemble de la Puissance.

L'hon. M. DICKEY ne sait pas si cette législation est une bonne idée. La compagnie a été constituée en société par les autorités compétentes au Québec, et il ne croit pas que le Parlement a le droit d'intervenir. Des questions de ce genre sont constamment soumises à la Chambre, et il est temps de prendre une bonne décision à cet égard.

L'hon. M. RYAN affirme que les pouvoirs en vertu de l'acte initial se limitaient au Québec, et on désire les élargir et permettre à l'association d'étendre ses opérations dans l'ensemble de la Puissance. Il serait peut-être préférable de changer le terme « amendant » pour « étendant ».

L'hon. M. MILLER dit que le problème est que le bill semble porter atteinte aux droits de l'Assemblée législative locale.

L'hon. M. RYAN ne voit pas la question sous cet angle. Il croit que le Parlement doit adopter les mesures législatives nécessaires.

Le bill a été renvoyé au Comité des bills privés.

La séance est levée.

2 avril 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le mercredi 2 avril 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

L'hon. M. FERRIER présente une pétition signée par plus de 2,000 personnes au Québec en faveur d'une loi interdisant les boissons enivrantes.

* * *

EXPOSITION DE VIENNE

L'hon. M. CARRALL demande au gouvernement s'il a l'intention de prendre des mesures pour assurer la représentation appropriée des produits de la Puissance à l'Exposition de Vienne? Il a entendu dire que la Puissance ne sera probablement pas représentée à l'exposition, et il le regrette parce qu'il croit que cela serait la meilleure publicité que ce pays pourrait avoir.

L'hon. M. CAMPBELL répond que la Puissance a été informée trop tard de la tenue de cette exposition et que, pour cette raison, le gouvernement n'a pas pu prendre des mesures pour s'assurer que les produits de la Puissance étaient correctement représentés à Vienne. Tout ce que le département de l'Agriculture a pu faire dans ces circonstances est de publier les règlements sur l'exposition et d'informer les personnes qui voulaient envoyer des articles là-bas que le Canada serait représenté par les commissaires de la Grande-Bretagne.

* * *

LA COMMISSION DES PÊCHERIES

L'hon. M. CARRALL fait allusion à l'importance de la Commission, qui se réunira bientôt à Halifax afin de déterminer quelles indemnités devraient être données au Canada, en plus des concessions qu'il reçoit en vertu du Traité de Washington, et il dit qu'il espère qu'il n'y aura aucun retard dans la formation de cette importante commission. Il demande ensuite si des commissaires ont été nommés aux termes du vingt-deuxième article du Traité de Washington afin de régler les revendications des sujets de Sa Majesté contre le gouvernement des États-Unis, qui sont définies dans le même article. Dans l'affirmative, quels sont les noms des commissaires et quelles mesures a-t-on prises en ce qui concerne ces revendications du gouvernement de la Puissance?

L'hon. M. CAMPBELL répond que c'est le gouvernement impérial qui se chargera des nominations. Aucune nomination n'a été faite jusqu'à présent, mais le gouvernement croit qu'il est préférable de ne pas faire de déclarations officielles sur le sujet jusqu'à ce que le commissaire soit nommé par le gouvernement de Washington.

L'hon. M. MILLER dit que, comme on pouvait s'y attendre, cette question suscite beaucoup d'intérêt dans les Maritimes. Toutes les mesures législatives nécessaires relatives au traité ayant été adoptées, le commissaire devrait être nommé sans retard inutile. Le Sénat espère qu'il ne verra pas une répétition du traitement injuste que l'Amérique britannique a reçu par le passé dans tous les cas d'arbitrage. Il y a beaucoup de mécontentement en Angleterre en raison des décisions prises dans le cadre de la Convention de Genève, et, en Nouvelle-Écosse, en raison des arrangements pris à Washington. Le sénateur ne nie pas que le Canada ait obtenu des privilèges importants dans le cadre du traité, mais ces privilèges ne sont pas aussi importants que ceux que le Canada a concédés aux États-Unis. Il croit que la commission s'assurera de rendre justice au Canada.

* * *

AJOURNEMENT

L'hon. M. SKEAD propose que, lorsque le Sénat s'ajournera aujourd'hui, il demeure ajourné jusqu'au jeudi 17 avril, à sept heures du soir. Il dit que le Sénat a l'habitude de s'ajourner lors de la saison de Pâques et, puisque cela peut être fait sans nuire aux intérêts du public, il n'hésite pas à présenter cette motion.

L'hon. M. FERRIER appuie la motion.

L'hon. M. CAMPBELL croit que, étant donné l'état des travaux de la Chambre des communes, un bref ajournement n'aurait pas d'inconvénients. Toutefois, c'est l'ensemble de la Chambre qui doit prendre cette décision. Il n'a pas vraiment d'opinions à cet égard.

L'hon. M. MILLER dit que la motion n'est pas recommandable d'un point de vue public. La Chambre devrait considérer si l'adoption de cette motion donnerait une mauvaise impression sur son utilité. Si la Chambre n'a pas d'affaires à traiter, elle devrait en avoir. Le Parlement a retardé sa réunion d'un mois, et cela ne donnerait pas une bonne impression si le Sénat s'ajournait un mois après qu'il a été convoqué. Le Sénat ne peut pas se permettre de perdre la confiance du public en prenant des vacances inutiles. Si les sénateurs veulent retourner chez eux, on devrait les laisser faire et leur retirer leurs indemnités. Le sénateur propose un amendement selon lequel l'ajournement aura lieu du mercredi 9 avril jusqu'au soir du 16 avril.

L'hon. M. CARRALL appuie l'amendement et dit que le Sénat préservera davantage sa dignité et démontrera mieux son utilité en adoptant cet amendement au lieu de voter en faveur d'une résolution qui lui donnera une mauvaise image. Il sait que certaines personnes n'ont pas une très bonne opinion de l'influence du Sénat

dans les affaires publiques. En effet, une personne a affirmé préférer sarcler des pommes de terre que siéger parmi des vieilles femmes. Si le Sénat traitait plus d'affaires, il y aurait moins de plaintes sur l'utilité du Sénat.

L'hon. M. SKEAD dit que si les sénateurs ne sont pas satisfaits de la quantité de travail à faire, ils devraient présenter plus de mesures législatives eux-mêmes et ne pas laisser tout le travail au gouvernement.

L'hon. M. WILMOT signale, comme il l'a fait fréquemment par le passé, que le Sénat est le gardien des petites provinces et que celles-ci, plus que toutes les autres provinces, devraient s'opposer aux politiques qui réduiraient l'influence de cette Chambre. Quand une question aussi importante que celle du chemin de fer canadien du Pacifique doit être examinée, il serait évidemment inapproprié que le Sénat s'ajourne.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST espère que l'amendement sera adopté parce qu'un ajournement de 15 jours serait très désavantageux. Des documents importants ont été demandés, et l'approbation de l'ajournement entraînerait des retards non voulus. Le Sénat est actuellement saisi d'une motion importante sur le chemin de fer canadien du Pacifique, et l'examen de celle-ci prendra quelques jours.

L'hon. M. RYAN affirme qu'il ne croit pas que la Chambre ou le gouvernement est vraiment à blâmer pour le manque de mesures législatives présentées. Le fait est que les fonctions du Sénat consistent essentiellement à superviser et, au besoin, à modifier les mesures de la Chambre des communes et à lui servir de contrepoids. C'est la même chose avec toutes les Chambres similaires dans les pays britanniques. La Chambre des communes n'a pas envoyé beaucoup d'initiatives au Sénat parce que c'est une nouvelle session. Il ne comprend pas pourquoi le Sénat ne peut pas s'ajourner pendant quelques jours au lieu de se réunir pendant quelques minutes et de s'ajourner immédiatement.

L'hon. M. DICKSON est en faveur de l'amendement et espère que la Chambre l'adoptera. Une motion très importante est maintenant inscrite au *Feuilleton* et devrait être présentée d'ici mercredi prochain.

L'hon. M. MILLER affirme qu'il n'est pas du tout d'accord avec son collègue d'en face (M. Ryan) quand il affirme que le Sénat est seulement un organe de révision.

L'hon. M. RYAN ne voulait pas dire que le Sénat était seulement un organe de révision, mais plutôt que la révision faisait partie de ses fonctions légitimes.

L'hon. M. MILLER parle de l'importance de la mesure législative que le Sénat, en vertu de notre Constitution, peut adopter. Il répète à quel point il est déçu du fait que le gouvernement n'a pas présenté plus de mesures. Pour ce qui est de la question de l'ajournement, il dit de nouveau que cela entraînera beaucoup de malentendus dans l'ensemble du pays. Les gens ne pourraient-ils pas dire que vu que le Sénat n'a pas de comptes à rendre à la population, il fait passer les désirs de ses membres avant

ses obligations publiques? La Chambre des communes enverra certainement des mesures au Sénat. De plus, le Sénat sera bientôt appelé à envisager des questions extrêmement graves et s'ajourner pendant 15 jours dans ces circonstances semblerait inapproprié.

L'hon. M. CAMPBELL fait référence au discours du Trône et aux mesures qui y sont mentionnées. La première question à laquelle on fait allusion est celle du recensement. Le ministre de l'Agriculture, qui siégeait à la Chambre des communes, a bien réglé cette question quand elle a été soulevée.

L'hon. M. MILLER : C'est l'une des raisons pour lesquelles nous devrions avoir plus de ministres au Sénat.

L'hon. M. CAMPBELL : Pour ce qui est du nombre de ministres au Sénat, c'est une question qui se règle elle-même. Il est certainement plus utile que les membres des deux Chambres s'occupent de questions qui sont liées à leur département. Les questions liées aux pilotes et au pilotage, ainsi qu'à d'autres intérêts nautiques, relevaient naturellement de la compétence du ministre, qui est maintenant à la Chambre des communes. Il est certainement approprié que la Chambre des communes s'occupe des élections contestées et d'autres questions qui la concernent. Le bill concernant les poids et mesures a été confié au ministre des Douanes. De plus, les bills concernant les terres dans le Manitoba pour lesquelles il n'a pas été accordé de lettres patentes, le département de l'Intérieur et la procédure dans les causes criminelles ont déjà été étudiés par le Sénat. Naturellement, la Chambre des communes a présenté les mesures les plus importantes, comme c'est le cas dans tous les pays gouvernés par des institutions britanniques. Le sénateur désire autant que tout le monde préserver la dignité du Sénat. Il ne sait pas ce que le gouvernement a fait de mal. Il n'a rien à dire à propos de l'ajournement, à part qu'il ne comprend pas comment cela pourrait nuire aux intérêts du public.

L'hon. M. WARK affirme que le pays ne verra pas un ajournement prolongé de bon œil.

L'hon. M. ARMAND ne croit pas que cela causera des inconvénients au public.

La motion est adoptée avec dissidence. Pour : 27. Contre : 24.

* * *

TERRES DANS LE MANITOBA

Le bill concernant les réclamations relatives à des terres dans le Manitoba pour lesquelles il n'a pas été accordé de lettres patentes est lu pour la troisième fois, adopté et renvoyé à la Chambre des communes.

* * *

IMPRESSIONS

Le rapport du comité conjoint est remis à vendredi.

L'hon. M. SIMPSON dit que le retard concernant le procès-verbal de lundi a été expliqué de façon satisfaisante.

2 avril 1873

La séance est levée.

3 avril 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le jeudi 3 avril 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

Après la discussion de quelques affaires courantes, la séance est levée.

4 avril 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le vendredi 4 avril 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

Après les affaires courantes,

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE

L'hon. M. CHRISTIE demande au gouvernement: Quand les documents demandés précédemment seront-ils prêts? J'aimerais les obtenir le plus tôt possible.

L'hon. M. AIKINS: Ils vous seront remis dès que le gouvernement aura reçu tous les documents demandés. N'oublions pas que le sénateur a demandé certains documents qui ne sont pas en notre possession.

L'hon. M. CHRISTIE: J'ai accepté la suggestion de mon honorable collègue d'en face, soit qu'une partie des documents déjà prêts soit distribuée immédiatement et que le reste soit déposé devant le Sénat à titre de documents supplémentaires.

L'hon. M. AIKINS: Le sénateur pourrait-il nous préciser quels documents il aimerait avoir tout de suite?

L'hon. M. CHRISTIE: Tous ceux que le gouvernement a déjà en sa possession.

L'hon. M. AIKINS: Je donnerai l'ordre de dépôt de documents approprié.

* * *

AJOURNEMENT

L'hon. M. CAMPBELL: Une motion a été adoptée il y a un jour ou deux voulant que lorsque la Chambre s'ajournera mercredi, elle reste ajournée à mercredi le seizième jour du dit mois. J'avais alors déclaré que l'ajournement n'irait pas à l'encontre de l'intérêt

public. J'ai depuis appris que les députés de la Chambre des communes n'avaient pas l'intention d'étudier d'autres questions lundi ni mardi. En conséquence, il serait peut-être inutile de demander aux sénateurs de rester ici à ne rien faire au lieu d'ajourner. Les journaux de ce matin indiquaient de plus que, hier, les membres du Sénat n'avaient fait que se rencontrer avant de lever la séance. De nombreux sénateurs vivent tout près d'ici, et il est tout à fait naturel qu'ils désirent profiter de toutes les occasions qui leur sont offertes pour visiter leur famille. Je crois donc que la plupart des sénateurs souhaitent — et un bon nombre d'entre eux m'en ont fait la demande — que le Sénat s'ajourne jusqu'au 17 avril. L'ordre du jour ne renferme que la motion de mon honorable collègue. Nous pouvons en discuter s'il le désire ou nous pouvons remettre cette question à plus tard, jusqu'à ce que les documents demandés soient présentés au Sénat. Nous le laissons libre de choisir.

L'hon. M. MACPHERSON: Je me suis présenté avec la ferme intention de discuter de ma résolution, mais je croyais alors que les documents dont nous avons parlé auraient été déposés pour la gouverne des sénateurs. Je ne désire aucunement contrarier les sénateurs qui désirent ajourner et je ne ferai donc pas opposition à cette motion. Je suis toutefois surpris que les documents n'aient pas encore été présentés — j'espère qu'ils le seront avant notre retour.

Les hon. MM. LETELLIER de ST-JUST, MILLER ET AUTRES consentent à l'ajournement parce que les documents n'ont pas encore été présentés et que l'auteur de la motion accède aux désirs des sénateurs qui souhaitent l'ajournement.

L'hon. M. CAMPBELL: Je veillerai à ce que les documents soient prêts et publiés.

Les sénateurs acceptent de révoquer la motion précédente, et le Sénat s'ajourne jusqu'au 17 avril courant.

La séance est ensuite levée jusqu'au 17 avril courant.

17 avril 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le jeudi 17 avril 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à sept heures et demie lorsque les membres du Sénat sont réunis.

Les hon. MM. CAMPBELL et ARMAND présentent le nouveau sénateur du district du Golfe, **l'hon. M. EUGÈNE CHINIC** qui, après les procédures habituelles, est conduit à son siège.

Un certain nombre de pétitions sont présentées, y compris une pétition déposée par l'hon. M. Ferrier de la ville de Trois-Rivières. Elle contient 2,140 signatures en faveur d'un acte prohibant la fabrication et la vente de boissons enivrantes comme breuvage en Canada.

En réponse à plusieurs demandes, un certain nombre de documents sont également déposés.

Son Honneur le Président présente des pétitions de la Banque Nationale, du Séminaire de Québec et d'autres parties concernant la Commission du havre de Québec.

* * *

NOUVEAU BILL

Un Acte concernant les étrangers et leur naturalisation dans les provinces de la Colombie-Britannique et du Manitoba.

* * *

CHEMIN DE FER DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE

En réponse à la question de l'hon. M. Miller posée par l'hon. M. LeTellier de St-Just.

L'hon. M. CAMPBELL déclare que le gouvernement n'a pas l'intention de proposer au Parlement, au cours de la présente session, de transférer à quiconque la section Truro et Pictou des chemins de fer de la Nouvelle-Écosse qui appartiennent à la Puissance, et ce, pour quelle que raison que ce soit.

* * *

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

L'hon. M. MACPHERSON, avant de proposer des résolutions relatives au chemin de fer canadien du Pacifique, dont il a saisi la Chambre, affirme ce qui suit: — Avant de délibérer des résolutions dont je vous ai saisi, je demanderai à la Chambre de m'autoriser à vous dire quelques mots au sujet de la loi portant sur le chemin de fer canadien du Pacifique et présentée lors de la dernière session,

car il est nécessaire d'en prendre connaissance avant de se prononcer sur la résolution dont je viens de vous parler. Les sénateurs n'ignorent sans doute pas que pendant la dernière session, lorsqu'on a adopté cet acte qui autorise certaines parties à construire le chemin de fer canadien du Pacifique, l'une des entreprises en question, l'Interocéanique a demandé d'être constituée en société afin que ce grand projet national demeure entre les mains de Canadiens et de Britanniques. En effet, cette compagnie apprit — car on ne le cachait pas, c'était chose bien connue dont on allait jusqu'à se vanter — que des capitalistes américains, surtout connus pour leur engagement dans l'entreprise du Northern Pacific Railway, étaient sur le point de conclure ou avaient déjà conclu une alliance avec sir Hugh Allan et quelques autres Canadiens représentés par lui afin de construire ensemble puis d'être les copropriétaires du chemin de fer canadien du Pacifique et des vastes concessions de terres qu'on s'attendait à recevoir du Parlement en guise d'appui au projet. Les hommes d'affaires de la Compagnie Interocéanique s'attendaient avec raison à un accueil favorable de la part des Canadiens auxquels ils se sont adressés, estimant qu'il serait très malheureux pour le pays de voir un tel projet tomber entre les mains de nos rivaux dans le domaine des chemins de fer, c'est-à-dire les propriétaires du Northern Pacific. Ces derniers nous feraient en effet concurrence pour ce qui est du transport de biens et personnes depuis les pays d'Asie jusqu'à l'Europe sur le continent américain. Il est bien connu que, plus les voies sont situées au nord, plus le trajet sera court, et plus les rampes seront d'un accès facile. C'est ainsi que le trajet du Northern Pacific est plus avantageux que celui de l'Union Pacific. On croit aussi que les dénivellements sur le trajet du Canadien Pacifique seront beaucoup plus avantageux que ceux du Northern Pacific. En conséquence, les véritables rivaux et concurrents de la compagnie du Canadien Pacifique seront sans doute les propriétaires du Northern Pacific Company. On a donc estimé qu'il serait tout à fait souhaitable d'empêcher la mainmise de la Northern Pacific Company sur la compagnie du Canadien Pacifique, non seulement pour des considérations liées au transport, ce qui est déjà très important, mais aussi par rapport à ce qui l'est encore plus, à savoir l'établissement de colons dans nos nouveaux Territoires du Nord-Ouest.

Les États-Unis, tout comme nous-mêmes, possèdent un vaste territoire inhabité, que traversera le chemin de fer Northern Pacific, entre autres à des fins de colonisation de ces contrées par des immigrants. Le trajet a donc été accordé à titre de subvention par le gouvernement des États-Unis afin qu'on établisse des populations dans ce vaste territoire. La compagnie n'a cependant reçu aucune subvention monétaire, et dépend donc tout à fait de la vente des terres pour financer la construction du chemin de fer. Les Américains ne seront donc pas seulement nos rivaux et concurrents par rapport au commerce ferroviaire une fois que le chemin de fer

sera terminé, mais aussi pour ce qui est de l'établissement de nouveaux immigrants sur leurs terres, et il est donc extrêmement important pour eux d'offrir des terres sans concurrence et dans des conditions avantageuses. Il n'est donc nullement surprenant que ces derniers souhaitent obtenir la mainmise sur le chemin de fer canadien du Pacifique et sur les terres qui y appartiennent afin d'être mieux placés pour obtenir la venue d'immigrants, c'est-à-dire de pouvoir aller en Europe et affirmer qu'ils sont non seulement les propriétaires du Northern Pacific Railway, leur entreprise reconnue aux États-Unis, mais qu'en outre, le gouvernement canadien s'est senti obligé de s'en remettre à eux pour l'avenir du chemin de fer canadien du Pacifique, entreprise assortie de généreuses subventions et de nombreuses terres. Ils feraient sans doute valoir le fait que leurs propres terres (celles appartenant à la Northern Pacific Company), étant donné leur situation plus au sud que les nôtres sont bien plus avantageuses, et ils feraient tout en leur pouvoir pour empêcher les nouveaux colons de traverser la frontière et de s'établir en territoire canadien. Il est donc du devoir des Canadiens de tout faire pour empêcher un tel dénouement. Il est bien connu que la cession du chemin de fer canadien du Pacifique aux Américains ne déplaisait pas même aux membres du gouvernement à un moment donné — probablement parce qu'on supposait que c'était le seul moyen à notre disposition pour faire construire cette voie ferroviaire. Je dois avouer moi-même être très étonné devant le fait que le gouvernement, ou même un certain nombre de Canadiens patriotes aient pu nourrir de telles idées. À mon avis, il serait bien préférable pour notre pays d'attendre bon nombre d'années avant la construction d'un chemin de fer plutôt que de s'en remettre à nos opposants et nos concurrents en cette matière. C'est pour cela, honorables sénateurs, et afin de conserver l'entreprise entre les mains d'intérêts canadiens que la Compagnie Interocéanique a demandé d'être constituée en société. Une autre entreprise, connue en général sous le nom de la compagnie de sir Hugh Allan, a également été constituée en société. L'Interocéanique compte 107 membres, et la compagnie de M. Allan, 18. J'ose affirmer devant la Chambre qu'aucune association aussi influente, aussi respectable et aussi prospère n'a jamais été constituée en société par ce parlement ou n'importe quel autre parlement des provinces de la Puissance que l'entreprise Interocéanique. Dès que la compagnie a été constituée, elle a laissé savoir qu'elle était disposée à présenter une soumission liée à ce projet de construction. Après avoir répété cela à maintes reprises, le gouvernement l'a avisée qu'il n'avait pas l'intention d'accorder de contrat à l'une ou l'autre entreprise mais qu'il pressait toutes les deux à fusionner. Après avoir longuement réfléchi, les directeurs de l'Interocéanique ont estimé qu'une telle fusion n'était pas à l'avantage de leur entreprise ni de notre pays et n'ont donc pas donné suite à cette proposition. À leurs yeux, les objectifs des deux sociétés étaient tout à fait différents et irréconciliables, et bien que la compagnie Allan avait affirmé n'avoir plus de liens avec les Américains et leur entreprise Northern Pacific, et bien que l'Interocéanique était forcée de la reconnaître, ses membres savaient quand même que les représentants de la Northern Pacific avec lesquels sir Hugh Allan avait été en contact s'attendaient encore à ce que les arrangements auxquels ils étaient arrivés avec lui se

concrétisent. Nous avons de bonnes raisons d'affirmer que ces représentants américains ont dit ouvertement s'attendre à ce que les arrangements auxquels ils sont arrivés l'hiver dernier, soit il y a plus d'un an, soient mis en œuvre. Or, les membres de la Compagnie Interocéanique étaient convaincus de pouvoir créer une entreprise véritablement britannique, et plutôt que de voir leur projet compromis par des liens avec des Américains, ils ont préféré rester tout à fait à l'écart. Ce n'est pas une absurde objection à l'entrée de capitaux américains qui les a incités à prendre une telle position. En effet, les membres de la Compagnie Interocéanique sont suffisamment intelligents pour accueillir de bonne grâce tous les capitaux qui peuvent légitimement entrer dans notre pays, et s'ils avaient été persuadés que les Américains étaient disposés à investir de leur argent de bonne foi dans une entreprise canadienne, ils ne se seraient certainement pas opposés à un tel geste; cependant, ils savaient très bien que les représentants du Northern Pacific Railway, quel que soit le nombre de leurs millions ou de leurs centaines de millions, n'avaient nullement l'intention d'en investir même la part la plus minime dans l'entreprise du chemin de fer canadien du Pacifique. Ils savaient pertinent qu'ils n'investissaient même pas leur propre argent dans le chemin de fer Northern Pacific, qui leur importait davantage, mais qu'ils s'étaient adressés à l'étranger pour obtenir de l'argent, et que malgré leur réputation de prospérité, ces promoteurs du Northern Pacific, malgré tout leur prestige, avaient eu beaucoup de difficulté à vendre leurs actions, et cela s'était même révélé impossible. La Compagnie Interocéanique estimait que l'objectif de ces représentants américains était d'acquérir une ligne rivale ainsi que les immenses concessions territoriales qui lui appartenaient afin de contrôler l'établissement des immigrants dans le pays, et de rehausser leur crédit et leur importance en se présentant comme les agents du gouvernement du Canada, ce qui les aiderait à emprunter des capitaux afin d'étendre les travaux de construction de leurs propres voies du Northern Pacific. On a donc estimé que ces derniers retarderaient le plus possible la construction du chemin de fer canadien du Pacifique si cela ne correspondait pas à leurs intérêts particuliers, et partant aussi, l'implantation de nouvelles populations dans notre pays. En l'occurrence, ce n'est pas comme si le chemin de fer canadien du Pacifique était un tronçon ordinaire, construit entre deux points pour répondre aux besoins spéciaux des populations qui vivent le long des voies (*Bravo!*). Ce n'est pas comme s'il s'agissait d'une entreprise privée. Si tel était le cas, l'origine des capitaux ne serait d'aucune conséquence, et la construction du réseau serait prioritaire. Cependant, il s'agit ici d'une voie nationale, et la remise de la propriété d'une telle entreprise entre les mains de tout autre que nos propres citoyens nuirait à l'intérêt de la Puissance. Je viens d'expliquer les raisons du refus signifié par la Compagnie Interocéanique de fusionner avec la compagnie Allan. Le gouvernement a alors déclaré qu'il ne ferait affaire ni avec l'une ou l'autre des deux entreprises séparément, et que s'il n'y avait pas fusion, en vertu des pouvoirs que lui reconnaissait le Parlement, il allait créer une nouvelle compagnie. Eh bien, je ne comprends vraiment pas pourquoi le gouvernement ne voulait pas avoir de lien avec l'une ou l'autre des deux entreprises constituées par le Parlement lors de la dernière session, ni pourquoi il ne voulait pas

17 avril 1873

recevoir de soumission de la part de ces deux dernières. Il serait impossible de trouver un représentant d'entreprise ou d'association plus solide que ces deux compagnies pour présenter un projet de construction de chemin de fer. Je ne cherche pas ici à m'en prendre à la compagnie canadienne du Pacifique, lorsque je reprends à mon compte l'avis exprimé par la compagnie Interocéanique, d'après lequel son importance tient vraiment aux liens qu'elle entretient avec deux ou trois personnes. C'est aussi l'avis de notre pays. Lorsque le gouvernement a refusé de faire affaire avec une entreprise qui ne comptait pas sir Hugh Allan parmi ses membres éminents, par rapport à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, je ne comprends vraiment pas pourquoi il n'a pas assujéti la nouvelle organisation aux dispositions de l'Acte d'incorporation obtenu en faveur de la compagnie Allan l'année dernière. Lorsque le gouvernement a demandé de pouvoir créer une nouvelle entreprise, Sir George-É. Cartier, lors de la présentation du bill à l'autre endroit, citait les raisons suivantes comme exemple de ce qui avait incité le gouvernement à demander des pouvoirs extraordinaires afin de créer une nouvelle entreprise par décret :

« Il se peut que plusieurs compagnies se constituent en société au cours de la présente session parlementaire et qu'elles se fusionnent en exigeant quelque condition que ce soit de sorte que le gouvernement s'est demandé comment réagir à cet état de choses et il a proposé que le bill prévoie une disposition autorisant le gouvernement, au cas où il ne s'entendrait pas avec une compagnie pour la construction de toute la ligne, ou avec une compagnie formée de plusieurs autres fusionnées, à accepter la proposition d'investisseurs de construire le chemin de fer, en leur accordant une charte en vertu d'un décret du Conseil. »

Vous devez bien comprendre, honorables sénateurs, que le gouvernement a demandé ce pouvoir au Parlement afin de ne l'utiliser que s'il ne peut s'entendre avec une ou plusieurs compagnies fusionnées. Il a eu recours à ce pouvoir pour une raison tout à fait différente. Il a refusé de recevoir des soumissions — en tout cas d'une compagnie privée — et des deux compagnies en vertu de son décret du Conseil. En arrivant à cette détermination, le gouvernement aurait dû lancer un appel d'offres à toutes les compagnies en mesure d'exécuter les travaux, compte tenu de la politique bien établie au pays en vue de susciter la concurrence. Contrairement à cela, il a créé une compagnie regroupant quelques personnes de chacune des compagnies constituées en société lors de la dernière session et avec un nombre suffisant de personnes n'ayant pas de lien avec une compagnie, pour en arriver aux 13 personnes exigées. Si, lors de la dernière session, le gouvernement avait demandé au Parlement de lui donner le pouvoir d'accorder une charte à une compagnie sans s'assurer de la concurrence pour ce grand ouvrage, et en l'excluant même, comment aurait-on réagi? Je suis sûr qu'aucune assemblée parlementaire n'aurait jamais accordé un tel pouvoir; or c'est ce qu'a fait le gouvernement. Il est allé même plus loin en demandant le pouvoir d'assurer la concurrence, qu'il a exercé pour créer un monopole. (*Bravo!*) Sir George-É. Cartier a dit à la Chambre des communes en se présentant au Comité général le 28 mai dernier.

« Il a un autre amendement à proposer au sujet de la société que le gouvernement pourrait constituer s'il n'est pas possible de conclure aucun accord avec une société constituée par le Parlement pendant la session en cours ou un regroupement de sociétés. L'amendement porte que toute société avec laquelle le Parlement peut traiter et qui peut recevoir ensuite une charte doit avoir des capitaux d'au moins 10 millions de dollars, dont 10 p. 100 seront remis au gouvernement. Comme dans l'autre cas, il a proposé cet amendement à cause d'une observation qu'il a lue dans un journal, le *Montréal Gazette*, croit-il, disant très justement que le gouvernement, s'il accordait une charte à une société non autorisée par le Parlement pendant la session en cours, ne devrait pas conclure avec elle une entente plus favorable que ce qu'il serait disposé à accorder à une société ou à un regroupement de sociétés autorisées par le Parlement. »

« L'une des conditions sur lesquelles le gouvernement devra insister sera que toute compagnie à être constituée en société à cette fin dispose d'un capital d'au moins \$10,000,000, dont elle devra verser 10 p. 100. Ce paiement ne devra pas être un paiement fictif déposé dans une banque mais un dépôt fait en bonne et due forme auprès du Receveur-Général et ce avant que le gouvernement n'ait conclu d'entente avec la compagnie en question. »

« Le gouvernement a l'obligation de veiller à ce que des arrangements soient pris avec une société de bonne foi, composée d'actionnaires authentiques. »

L'hon. M. MACPHERSON : Chacune des compagnies constituées en société est tenue de disposer d'un capital souscrit de dix millions de dollars et en versant un million. Elles peuvent être tenues de payer le solde des neuf millions, mais elles doivent payer un million de dollars avant que le gouvernement ne traite avec elles. Elles devront être responsables envers leurs créanciers pour le capital non versé. La présente compagnie dispose d'un capital de seulement un million de dollars, les dix ayant été réduits à un. Il s'agit effectivement de dix millions de dollars mais en vertu de la charte, seuls 10 pour cent seront appelés, les actionnaires n'ayant pas de responsabilité envers leurs créanciers pour leur capital souscrit non versé, comme les autres compagnies. Un Acte du Parlement les protège des appels de fonds dépassant 10 pour cent ou un million de dollars — je peux dire que c'est la première fois qu'une compagnie est protégée par une charte ayant l'effet d'un Acte du Parlement, de sorte qu'elle ne doit payer que 10 pour cent du capital souscrit en attendant d'obtenir ce dernier au moyen d'emprunts sur obligation ou autrement. En d'autres termes, la compagnie est autorisée à dépenser tout l'argent qu'elle peut obtenir, sauf le sien, sans avoir d'obligations autres que les 10 pour cent qui sont versés, et d'après les déclarations présentées ce soir au Sénat, nous voyons comment les dépôts ont été faits. Il reste à savoir si le pays considérera ce dépôt comme réel ou fictif. Les dix pour cent dont la charte exige le versement sont investis, le solde devant être constitué comme garantie envers le gouvernement.

L'hon. M. CAMPBELL : Bravo! Bravo!

L'hon. M. MACPHERSON : Les sénateurs qui ont lu la charte devront dire comme moi qu'il n'existe pas vraiment de garantie. Il est vrai qu'aucun transfert n'est possible pendant six ans au cours desquels ces messieurs ne peuvent pas céder leurs actions en les reportant sur le registre de la compagnie. Mais nous savons tous que le chemin de fer ne sera pas construit dans six ans. Nous savons qu'un délai de dix ans a été autorisé. Cependant, au bout de six années et par conséquent avant la construction du chemin de fer, sans l'autorisation du gouvernement, les actionnaires peuvent céder 90 pour cent de leurs actions à qui ils veulent, ces 90 pour cent que le gouvernement considère représenter leur garantie. J'estime pour ma part qu'il n'existe aucune garantie à cet égard. Si des messieurs de New York souhaitent acquérir le contrôle de ce chemin de fer et si la compagnie ou ses administrateurs, ce qui revient au même, y consentent, rien ne les empêche de vendre maintenant leur intérêt et de le céder à d'autres dès qu'ils peuvent légalement le faire. C'est indéniable, et j'estime donc comme l'a dit sir George-É. Cartier qu'il ne faudrait pas accorder cette charte par décret du Conseil, c'est-à-dire en vertu de modalités plus favorables que celles que prévoient les actes de constitution en société que le Parlement a adoptés lors de la dernière session. A-t-il jamais été question de limiter le montant de capital qu'une compagnie est censée investir dans ses propres affaires? Lorsque des compagnies empruntent, elles essaient de prouver en général que les capitaux qu'elles investissent sont les plus grands possible, ce qui offre une bonne source de garantie; mais dans ce cas-ci, il ne s'agit que d'un montant nominal qui ne représente aucune garantie. L'on me dira peut-être que la subvention constitue une base, mais nul ne peut nier qu'il vaut mieux se présenter à Londres avec dix millions plutôt qu'un. La disposition de la charte qui empêche les administrateurs de procéder à d'autres appels de fonds n'est pas seulement injuste envers les créanciers: elle semble davantage protéger les administrateurs de la compagnie les uns des autres. C'est indéniablement l'effet qui en découle. Nous avons tous vu, lorsque des animaux sont exposés, que les petits accompagnent les plus grands, tous étant en principe une « heureuse famille », et nous connaissons tous les moyens qui sont pris pour empêcher les plus grands et les plus prédateurs de s'en prendre aux plus faibles. Je pense que cette disposition a été présentée ici pour la même raison justement. Chaque sénateur qui a lu la charte a dû être frappé au plus haut point qu'aucune précaution, aucune garantie n'ait été prise pour faire en sorte que le chemin de fer soit terminé, et surtout soit à même d'être utilisé. Dans les motions que j'ai présentées, j'ai dit que 10 pour cent représenterait un montant modéré de subventions d'argent et de terre à mettre de côté à cette fin. Si j'avais dit 25 pour cent des terres, cela n'aurait pas été exagéré. Cette réserve ne lésera pas la compagnie tout en constituant une garantie pour le pays. Il est tout à fait impossible qu'avant que le chemin de fer ne soit terminé conformément aux modalités établies avec la Colombie-Britannique, la compagnie puisse vendre 75 pour cent de ses terres, par conséquent réserver 25 pour cent des terres et 10 pour cent des fonds ne représenterait ni préjudice ni gêne pour la compagnie; or, aucune garantie de ce genre n'est prévue. On n'a pas donné non plus de détails quant à la construction de ce chemin de fer. Je puis dire que cette situation est des plus exceptionnelles. La compagnie

se propose de construire un chemin de fer sans procéder à des levés. En cas de différend avec le gouvernement, il faut qu'il y ait arbitrage, ce qui devra se faire sans tarder à moins que les deux parties ne puissent s'entendre, sans l'intervention d'un ingénieur, et l'Union pacifique représente le chemin de fer utilisé comme modèle ou norme. Je doute que quiconque associé à la Compagnie du Canadien Pacifique sache quoi que ce soit de ce chemin de fer. Il n'est pas prévu d'ingénieur ici, et en l'absence de son agrément, l'entente me semble avoir été prise tout à fait à la légère. Des subventions de terres et de fonds vont être remis sans certificats d'un ingénieur du gouvernement. Si le gouvernement et la compagnie ne s'entendent pas à propos du tracé, les litiges seront confiés à trois ingénieurs. Est-il normal de mettre le pays dans une telle situation pour une question d'aussi grande importance? Je ne le pense pas, et je suis persuadé que lorsque le pays se rendra compte de l'importance de cette question et de la place qu'elle occupe, les gens se rendront compte qu'ils ne sont pas liés par cette charte; rien ne garantit le fonctionnement du chemin de fer qui n'est en fait pas mentionné dans l'entente conclue entre le gouvernement et la compagnie, entente dont est saisi le Sénat aujourd'hui. Il ne s'agit que de la construction. Je crains que le pays ne reçoive pas grand-chose en échange de ces énormes subventions. Le mieux que l'on puisse espérer d'après le plan actuel sera un semblant de chemin de fer. Dès qu'il sera terminé, la compagnie aura droit à toutes ses terres. Si le chemin de fer ne s'avère pas rentable, la compagnie laissera sa gestion au gouvernement, comme cela aurait dû être le cas. Le gouvernement devrait de plus selon toute probabilité reconstruire le chemin de fer en puisant au Trésor de la Puissance. En ce qui concerne les obligations, le pouvoir d'emprunter diffère de celui que prévoyaient les Actes lors de la dernière session. Le montant était alors limité à \$40,000 le mille. En vertu de la charte, ce montant peut être dépassé moyennant l'autorisation du gouvernement. De la sorte, la situation offre toute latitude à la compagnie. Il me paraît hors de question que ceux qui sont allés en Angleterre réussissent à persuader des capitalistes sérieux à investir le moins dans ce projet, en vertu de l'entente actuelle, mais il me paraît qu'il y a tant d'argent en jeu et une telle marge de manœuvre à cet égard qu'il existe un danger, celui que des agents financiers puissent être incités ou tentés à investir l'argent de leurs clients, dans l'espoir que tout ira bien. Nous savons qu'il y a toujours en Angleterre des millions susceptibles d'être investis de cette façon. Les intéressés peuvent se laisser tenter par toutes les subventions pour les terres en espérant que tout se passera bien. Il est possible de concevoir que la construction du chemin de fer pourra se faire pour une certaine somme. En fait, ce que je puis qualifier de « crédit mobilier » du chemin de fer canadien du Pacifique existe déjà sous l'intitulé Compagnie de construction du chemin de fer canadien du Pacifique. J'espère que cela ne se fera pas selon le modèle des États-Unis, mais le danger est très grand à cet égard. L'on peut montrer que la compagnie de construction du chemin de fer canadien du Pacifique est prête à effectuer des travaux à un certain prix — que les obligations peuvent être émises à concurrence non pas simplement de \$40,000 mais de \$50,000 ou \$60,000 le mille. La principale ligne, avec ses embranchements, représentera quelque 3,000 milles. L'on pourra donc dépenser ainsi

17 avril 1873

120, 150 ou 180 millions de dollars dont, semble-t-il, dix ou quinze millions seront versés aux parties intéressées comme administrateurs ou agents, après le paiement des entrepreneurs. En fait, la compagnie de chemin de fer pourrait passer un contrat avec elle-même pour la construction du chemin. Le gouvernement étant très intéressé à ce projet, puisque, non sans grande difficulté, ce sont des ministres qui ont créé la compagnie, des agents ayant été envoyés à l'étranger, ce qui montre les liens intimes entre le gouvernement et la compagnie de chemin de fer — ce qui montre bien que ce pays est normalement lié par les engagements pris par ces envoyés en Angleterre — je demande au Sénat de se demander dans quelle grave mesure les intérêts du pays peuvent être compromis par les agissements de ces personnes. Elles ont le pouvoir d'émettre des débetures de \$40,000 le mille, sans et avec le consentement du gouvernement, et en quantité qu'ils établissent comme bon leur semble. Ils ont donc ce pouvoir, et celui de mettre les produits entre les mains de fiduciaires; et quelle que soit l'interprétation stricte de l'Acte — que les terres lors de l'émission des débetures appartiennent ou non aux détenteurs de ces obligations — c'est là une question sur laquelle il y a lieu de se pencher, et c'est un beau problème juridique.

L'hon. M. CAMPBELL: Bravo, bravo! (*Rires.*)

L'hon. M. MACPHERSON : Le fait qu'il peut y avoir une différence d'opinion sur cette question est remarquable mais il n'y a pas lieu de s'en vanter; mais quelle que soit l'interprétation juridique, l'obligation morale envers les détenteurs de débetures est indéniable, et il serait impossible que le gouvernement méconnaisse leur privilège ou leur hypothèque sur les terres, pourvu qu'ils paient l'argent exigé. La charte prévoit que les fiduciaires doivent être nommés en vertu des règlements de la compagnie; un par cette dernière, un par les détenteurs de débetures et un par le gouvernement; et la compagnie a le pouvoir de se défaire de tous les fiduciaires, même celui du gouvernement. Il est tout à fait vrai que le gouvernement peut nommer à nouveau le même fiduciaire, mais il en découlerait une impasse. La compagnie a le pouvoir de se défaire aussi du fiduciaire des détenteurs de débetures aussi bien que de son propre fiduciaire, naturellement. Ces fiduciaires sont tenus de faire exécuter les règlements de la compagnie et une majorité peut agir comme peut le faire l'ensemble. Nonobstant la façon dont le pays est lié pour ce chemin de fer, les fiduciaires de la compagnie et des détenteurs de débetures peuvent faire ce qu'ils veulent, sans que le gouvernement n'ait à les sanctionner. Honorables messieurs, j'en arrive maintenant à la question des terres, et à celles qui ne sont pas attribuées à la compagnie mais réservées par le gouvernement qui pourra les vendre pour récupérer l'argent qu'il a dépensé sur le chemin de fer. Le Parlement n'a jamais autorisé que soient mis de côté 50 millions d'acres de terre réservés par le gouvernement, en les laissant à la merci des souhaits et des politiques de la compagnie, pas plus qu'il n'a autorisé que leur soit attribué un prix excessif de \$2.50 l'acre. Cette disposition est des plus mal venue et elle a été conçue pour léser considérablement cette Puissance. Il y a un autre aspect où la charte diffère de l'Acte de la session précédente, nonobstant la déclaration de sir George-É.

Cartier voulant que la charte ne soit pas différente des Actes. Environ 107.5 millions d'acres sont immobilisés, au prix de \$2.50 l'acre, ce qui revient à les retirer entièrement du marché et à dire qu'elles ne sont pas libres pour la colonisation. Avec la réserve de vingt millions d'acres de la Compagnie de la baie d'Hudson, cela représente 127,500,000 acres, ou toutes les terres arables et peut-être beaucoup plus entre la limite ouest de l'Ontario et l'océan Pacifique. Nous ignorons ce que sont ces terres, et où elles se situent, mais nous devrions le savoir. On sait bien que celui qui était ingénieur en chef de la compagnie jusqu'à ce qu'il devienne administrateur s'est rendu sur le territoire pour obtenir des renseignements précieux qui auraient dû nous être communiqués. De toute évidence nous y avons droit. Je présume que ceux qui sont allés en Angleterre ne sont pas partis sans ces renseignements. Quoi qu'il en soit, ils sont partis mal préparés, et encore davantage que je ne le pensais, puisqu'ils ne disposaient pas de ces renseignements. Il existe certaines rumeurs sur la nature du pays traversé, que l'on devrait confirmer ou infirmer à notre intention. On a dit, et j'ignore dans quelle mesure c'est vrai, que le monsieur dont j'ai parlé a été très déçu par le pays à l'ouest de Fort Garry; que nombre de sources et de rivières, dont certaines se jettent dans le lac Manitoba sont salées et que l'eau de ce lac est saumâtre, que les forêts sont très rares et qu'elles ne suffisent pas à la construction du chemin de fer et que l'on n'est pas sûr de pouvoir trouver d'eau douce le long de la ligne proposée. Nous ne devons pas être laissés dans l'incertitude quant à la véracité de ces affirmations et les personnes se rendant en Angleterre devraient avoir des renseignements précis sur ces terres, leurs richesses naturelles, leurs ressources, leurs caractéristiques et ainsi de suite. Si les faits que j'ai cités sont vrais, cette région ne doit sans doute pas être décrite comme étant une prairie d'excellente qualité, propice à la colonisation. Après avoir immobilisé ainsi 107.5 millions d'acres de terre, les seules à placer sur le marché sont celles de la Compagnie de la baie d'Hudson. Je vais parler de terres cultivées de la Puissance. Nous savons tous que la colonisation remonte à plus de 100 ans sur des terres situées à plusieurs centaines de milles d'un marché plus proche que celui de nos Territoires du Nord-Ouest, qu'une grande partie des terres se situent le long de la côte et que ce pays compte beaucoup de grandes rivières, ce qui facilite le transport des produits agricoles volumineux à destination du marché. Nonobstant tous ces avantages et la durée de la colonisation, toute la superficie de terres arables de la Puissance représente moins de six millions d'acres avec une population légèrement inférieure à quatre millions d'habitants. En chiffres ronds, cela représente seulement un acre et demi par homme, femme et enfant dans la Puissance. Les États-Unis possèdent des avantages par rapport à la Puissance; leurs terres se situent plus au sud avec un climat plus doux, une plus grande diversité de terrains et de productions, productions plus précieuses par leur volume et un coût de transport moindre que les produits agricoles. Selon le dernier recensement, la population des États-Unis était légèrement inférieure à trente-neuf millions d'habitants. D'après les données les plus récentes, les terres cultivées représentaient cent huit millions et demi d'acres. Pour faciliter le calcul, supposons que la population soit de quarante millions d'habitants et que la terre arable représente

cent vingt millions d'acres ce qui donne quatre acres par homme, femme et enfants dans ce pays. L'État de l'Illinois qui intéresse peut-être le plus les colons avec ses vastes prairies, son sol fertile, compte aussi beaucoup d'autres attraits indéniables. Sa population est d'environ deux millions et demi d'habitants et ses terres arables ont une superficie de dix millions d'acres soit environ quatre acres par homme, femme et enfant de cet État. Dans notre Territoire du Nord-Ouest, nous avons donc plus de terres propices à la colonisation que toutes les terres arables des États-Unis et de la Puissance ensemble. Ce calcul donne une idée de l'ampleur de l'entreprise que nous nous proposons pour assurer la colonisation de ce pays. Si le gouvernement a mis de côté 25 pour cent des terres de la compagnie en guise de garantie pour la construction du chemin de fer, il ne la lèse nullement, pas plus qu'il ne lui porte préjudice. En évaluant la population requise selon les normes indiquées, on aboutit à ce résultat. En adoptant la proportion de l'Illinois, de quatre acres par personne, notre territoire devra compter trente millions d'habitants, quarante millions en adoptant la proportion de l'ensemble des États-Unis, et selon celle de la Puissance, il nous faudrait quatre-vingts millions d'habitants. Le prix moyen des terres vendues en Ontario et au Québec ces dernières années est inférieur au prix minimum établi pour ces terres du Nord-Ouest. Il est vrai qu'elles sont loin du chemin de fer, ce qui est vrai aussi de celles des Territoires du Nord-Ouest, alors qu'en Ontario la proximité du chemin représente un avantage de même que la meilleure voie de communication par eau au monde, que ne possèdent pas les terres du Nord-Ouest. En 1871, le prix moyen des terres vendues en Ontario était de \$1.72 l'acre et en 1872 \$1.36; au Québec, en 1869 et pour les six mois se terminant au 30 juin, le prix était de 30 sous l'acre et de 40 sous pour les douze mois se terminant au 30 juin 1870; il était de 36 sous pour les dix-huit mois se terminant le 30 juin 1870, et du 1^{er} juillet 1870 au 30 juin 1872 il était d'environ 35 sous l'acre. En plus de leur plus grande proximité par rapport au marché, ces terres possèdent des forêts de plus ou moins grande valeur. Elles sont réservées exclusivement à la colonisation. Dans ces conditions, comment peut-on obtenir des terres pour \$2.50 au Manitoba et au-delà? Comme je l'ai dit précédemment, c'est retirer complètement les terres du marché. Dans son discours de Peterboro, sir Hugh Allan semblait prendre à la légère la colonisation de ces terres. Il a dit : « le chemin de fer du Pacifique va nous faire découvrir un pays dont nous n'avons pas la moindre idée. Ce chemin va ouvrir et rendre accessibles des centaines de milles carrés — des millions d'acres — de riches terres dans la vallée de la Saskatchewan. La façon dont les gens parlent de ces terres est presque incroyable; mais comment douter des faits lorsque des dizaines de personnes qui se sont rendues à divers moments et en diverses circonstances dans ce pays disent que sa terre est extrêmement riche, que son climat n'est pas insupportable et qu'un chemin de fer peut se construire dans cette région de façon relativement facile, un tel chemin étant d'ailleurs souhaitable. Une fois que cette région sera rendue accessible, sa colonisation se fera relativement vite. »

L'hon. M. MACPHERSON : Est-il possible de vendre nos terres pour \$2.50 l'acre alors que le gouvernement s'est ôté toute

liberté d'action en fixant un tel prix? S'il s'aperçoit qu'il empêche la colonisation, il ne pourra pas corriger son erreur — ce sera trop tard — et il ne pourra pas réduire le prix: les porteurs d'obligations protesteront vigoureusement contre une telle perspective. On a dit que le gouvernement ne peut pas réduire le prix, et qu'il peut offrir les terres gratuitement — en d'autres termes, il ne peut pas porter atteinte à la garantie mais il peut quand même la détruire. J'espère que ce n'est pas demain qu'un tel code d'éthique prévaudra dans ce pays. Le plan que je propose ici, l'abrogation du traité, est draconien, et seul l'intérêt du public me pousse à le recommander. Mais dans ce cas-ci, l'intérêt du public me paraît suffisamment important et pressant pour justifier cette solution qui est d'ailleurs la seule possible et celle qui s'impose dans ces circonstances. Elle n'est pas illégale car le Parlement s'est réservé le pouvoir, qu'il a exercé, d'abroger les chartes. Le paragraphe 7 de l'art. 34 de l'Acte d'interprétation de 1867 réserve ce pouvoir lorsque l'intérêt général l'exige, comme le prévoit l'Acte général de 1862 sur les chemins de fer, et l'Acte sur les compagnies par actions. Ce principe est énoncé aussi dans le droit constitutionnel britannique. Il a été appliqué en 1835 dans le cas de la législation concernant les corporations municipales, mais seul l'intérêt public exige son application. Au Canada, les chartes de certaines banques ont été abrogées, et c'est ce qu'il y a lieu de faire pour cette charte-ci. Une autre raison pour laquelle il faudrait remettre à plus tard, sinon éviter à tout jamais de confier ce chemin de fer à une compagnie, c'est la nécessité de voir quelle politique adopteront l'Angleterre et d'autres pays sur les chemins de fer. On débat partout de la question de leur propriété par l'État. Dans la plupart des pays continentaux, l'État est propriétaire des chemins de fer, à moins qu'il ne le devienne à une date fixée. La Belgique a accordé des concessions, mais dans 90 ans elle deviendra propriétaire des chemins de fer. Le matériel roulant doit être payé à un prix fixé par des arbitres. Les modalités sont pratiquement les mêmes en France et dans d'autres pays d'Europe. En Belgique, le gouvernement est propriétaire de certaines des routes. Dans pratiquement tous les pays du continent, l'État est déjà propriétaire de ces biens à moins qu'il ne le devienne au bout d'un certain nombre d'années. En Allemagne du Nord, le délai est même plus court qu'en Angleterre et la question fait l'objet de discussions; l'inspecteur des chemins de fer s'est dit en faveur de l'acquisition des chemins de fer par l'État, ce qui représente le seul moyen de contrôler le monopole des compagnies. Un grand nombre des plus grandes d'entre elles ont déjà fusionné, et on craint qu'elles ne contrôlent toute l'activité ferroviaire dans les parties les plus importantes du pays, au détriment des citoyens.

Nous voyons ce qui se passe aux États-Unis en raison du monopole des chemins de fer. Dans ces conditions, il serait donc avisé et il conviendrait sur le plan constitutionnel ainsi qu'à d'autres égards que le gouvernement du Canada attende et réfléchisse soigneusement avant de prendre de telles mesures. Il est tout à fait extraordinaire de rendre cette charte définitive sans la soumettre au Parlement, après que ce dernier a été convoqué, ce qui est d'autant plus grave. Lorsque le pays verra et comprendra l'importance de cette mesure, il verra que la façon dont le gouvernement a accordé

17 avril 1873

cette charte a mis à très rude épreuve notre système constitutionnel et parlementaire.

Honorables messieurs, j'ai pris la parole plus longtemps que je ne pensais le faire, mon excuse étant l'importance de cette question, que j'aurais voulu voir confiée à des gens plus compétents. Je propose donc l'abrogation de la charte et plus vite ce sera fait, mieux le pays s'en portera. Je ne dis pas qu'il faille abroger la charte sans indemniser les parties intéressées, en cas de pertes, si on peut prouver qu'elles en ont subi. Mais jusqu'à présent, il me paraît impossible de prouver la nécessité de cette indemnisation; il est donc important d'abroger la charte sans tarder afin qu'elle ne puisse donner lieu à aucune demande d'indemnité. On peut nous dire que de grands profits découleront de ce projet, ce qui ne fait que prouver que plus l'abrogation est rapide moins le pays devra en pâtir. La proposition faite en Angleterre est en fait de construire le chemin à l'intention des porteurs d'obligations. La compagnie dispose d'un capital nominal d'un million de piastres. Étant donné le manque d'informations qui sont si nécessaires, comment peut-on s'attendre à ce que des gens investissent des capitaux dans des obligations en vue de construire un chemin de fer qui traverse le continent? Dans le discours qu'il a prononcé en décembre dernier à Peterboro, sir Hugh Allan a dit qu'il espérait se rendre bientôt en Angleterre, « afin de recueillir des fonds garantis par la Puissance ». Il avait tout à fait raison, une fois souscrit, cet argent le serait avec la garantie de la Puissance. Sir Hugh Allan a dit aussi « qu'il avait fait la promotion d'autres chemins de fer partant de Carleton Place, du côté sud d'Ottawa, à Sault Ste. Marie, traversant la baie Georgienne vers l'embouchure de la rivière Trent. Cette ligne a beaucoup d'importance car elle desservira tout le commerce de l'ouest et du nord-ouest grâce à la jonction avec le chemin de fer Northern Pacific. Ce sera donc une sorte de ligne aérienne que devra emprunter une partie considérable du commerce avec l'Ouest, car il est impossible d'atteindre autrement et aussi rapidement le rivage ». On n'intéresse pas les capitalistes à investir dans la construction du chemin de fer canadien du Pacifique en leur disant que son principal promoteur s'intéresse à un autre chemin qui desservira tout le commerce qui pourrait circuler sur une partie importante du chemin de fer canadien du Pacifique. Il (sir Hugh) dit ensuite « qu'il propose de construire une ligne de chemin de fer depuis Ottonabee (sur les rives où Peterboro a été construit) jusqu'au Pacifique. Il propose que le chemin de fer commence à Montréal en empruntant les mêmes voies que l'Ontario et le Québec pour diverger ensuite plus loin et atteindre le Pacifique par une voie ou l'autre ou probablement les deux. »

L'hon. M. MACPHERSON : Je ne veux sans doute pas parler de deux chemins de fer qui traverseraient le Canada jusqu'au Pacifique. Je présume que l'un d'eux est le Northern Pacific, traversant les États-Unis. Sir Hugh mentionne ensuite les difficultés que soulèverait la construction dans les Rocheuses du chemin de fer canadien du Pacifique. Il a dit :

« La voie (du chemin de fer canadien du Pacifique) soulèverait de grandes difficultés à l'ouest des Rocheuses en raison des canyons

et des chaînes de montagnes; il faut se demander aussi si l'on a trouvé une voie vraiment praticable par laquelle le chemin irait jusqu'à l'océan Pacifique. Ils n'ont pas la moindre idée des difficultés que présentent ces montagnes qui s'élèvent jusqu'à 9,000 à 10,000 pieds, avec à leur base d'énormes golfes où s'engouffrent des rivières rapides et profondes. Il est par conséquent très difficile de trouver le tracé qui convient. Il faut persévérer dans cette tâche, ne pas l'abandonner et si l'on ne veut pas établir de tracé tout de suite, il faut le chercher jusqu'à ce qu'on l'ait trouvé. Il ne doute nullement de l'issue favorable de cette entreprise. »

L'hon. M. MACPHERSON : Cela montre qu'en décembre dernier, sir Hugh Allan ne savait pas s'il existait un tracé de chemin de fer praticable à travers le territoire de la Colombie-Britannique jusqu'au Pacifique. À ma connaissance, aucun renseignement supplémentaire n'a été obtenu depuis, et le Sénat n'en a pas reçu. Comment est-il possible qu'à la lumière de ces faits sir Hugh puisse s'attendre à ce que des capitalistes investissent leur propre argent dans ce projet? C'est hors de question. S'il réussit à confier ce projet, ce doit être ceux qui, comme ces messieurs de New York, tenaient particulièrement à en prendre possession et à le contrôler. Si c'est ce que l'on souhaite faire, il faut leur confier cette tâche, et c'est aussi facile à Londres qu'à New York, à Lombard Street qu'à Wall Street. On me dira très vraisemblablement que si la Compagnie Interocéanique avait obtenu le contrat, tout se serait arrangé et tout se ferait comme à présent à la différence près que je serais en train de défendre la transaction plutôt que de la condamner.

L'hon. M. CAMPBELL : Bravo, bravo!

L'hon. M. MACPHERSON : Ce n'est pas le cas, honorables sénateurs. Je m'en voudrais d'être de ceux qui proposent un projet à Lombard Street avec aussi peu de renseignements sur le chemin de fer canadien du Pacifique que ceux dont nous disposons, et ceux dont disposent, du moins je le présume, ceux qui se sont rendus en Angleterre. Certains sénateurs peuvent penser que je tiens beaucoup à ce que la Compagnie Interocéanique obtienne le contrat. Je n'y tiens pas pour des raisons personnelles, mais je souhaite que cette compagnie se voie confier le projet afin qu'il reste entre les mains de Canadiens. Si la compagnie Interocéanique obtient le contrat et que j'ai un certain pouvoir au sein de ses conseils d'administration, je m'opposerai à ce qu'elle propose un mauvais programme en Angleterre, et si je n'arrive pas à l'en convaincre, je me retirerai de la compagnie. J'aurais conseillé à la compagnie de faire ce que je conseille maintenant au gouvernement, c'est-à-dire de construire le chemin de fer à partir de la frontière nord-ouest — à Pembina, jusqu'à Fort Garry et plus loin. La construction d'un chemin de fer est tout aussi importante que l'approvisionnement d'une armée. Dans ce pays, le chemin de fer pourrait être construit à peu de frais et permettrait aux colons de s'y installer. J'aurais aussi commencé à le construire sur la côte du Pacifique pour ne pas laisser tomber la Colombie-Britannique, et ce faisant, je continuerais d'explorer le reste du pays du lac Nipissing à l'océan Pacifique en vue de pouvoir dire à nos bailleurs de fonds quel serait

le coût de construction de ce chemin de fer, quelles seraient ses déclivités, et quelle serait la topographie des lieux touchés par l'octroi de terres. Ainsi, un tronçon de deux cents milles pourrait être construit — en partie dans les Prairies, en partie sur la côte du Pacifique — en trois ans, peut-être, à un coût de huit à neuf millions de piastres. Si la charte est annulée et si le gouvernement adopte mes recommandations, cet argent pourrait être prélevé à même le Trésor, sans imposer une trop grande charge à nos concitoyens s'il en est une. Mon seul but est de récupérer les terres octroyées. Si tel est le cas, le gouvernement ne s'en départira plus jamais. Après avoir recueilli tous ces renseignements, le gouvernement pourrait décider s'il vaut mieux faire construire le chemin de fer par l'État ou par une ou plusieurs compagnies privées. La construction de ce chemin de fer pourrait être divisée en deux ou trois tronçons et devenir la propriété d'intérêts régionaux. Les habitants de la Colombie-Britannique pourraient même posséder leur propre partie de la ligne, ce qu'ils demandaient à cor et à cri à un moment donné (*Bravo!*). Le pays devra assumer le coût tout entier du chemin de fer — tout le monde s'y attend. Par conséquent, il est important qu'il soit construit au prix le plus économique possible. Si la ligne de chemin de fer devait être divisée en plusieurs parties, au lieu de répartir les subventions entre les compagnies privées, le gouvernement estimerait peut-être plus économique de négocier les titres et de payer les compagnies à mesure qu'elles auraient droit à leurs parts.

Ces questions peuvent être étudiées plus tard; cependant, entre-temps, nous devrions déterminer le coût de construction de ce chemin de fer, son tracé et planifier la colonisation du pays. Il faudrait également essayer à tout prix d'ouvrir une voie du Lac Supérieur jusqu'au Manitoba, pour que des immigrants puissent s'installer dans les Territoires du Nord-Ouest sans avoir à passer par un pays étranger. À l'heure actuelle, rien ne permet de croire que la construction du chemin de fer pourra commencer en juillet, c'est tout à fait impossible. Permettez-moi de préciser que je ne détiens aucun titre de la Compagnie de chemin de fer du Pacifique et je n'en aurai jamais. La Compagnie du chemin de fer Interocéanique est dissoute. Je n'ai donc qu'un objectif en vue, celui de récupérer les subventions ou terres octroyées. J'ai entendu dire qu'il était peu patriotique de faire quoi que ce soit pour empêcher que l'argent mobilisé au Royaume-Uni soit dépensé ici, que dépenser cet argent ici était très important et que le reste importait peu. Pour le bien du pays, j'espère que ce sentiment n'est pas partagé par beaucoup; de toute façon, il appartient au Parlement de ne présenter que les faits aux bailleurs de fonds qu'il invitera à participer à cette entreprise nationale et d'être honnête avec eux. J'espère que cette Chambre se souviendra de ses responsabilités lorsqu'elle votera ces résolutions; la charge des sénateurs est spéciale et unique — les scrutins du Sénat n'ont pas la même portée politique que ceux de l'autre Chambre. Adopter ces résolutions n'entraînera pas nécessairement la chute du gouvernement.

L'hon. M. CAMPBELL : Il n'y a pas de crainte à avoir là-dessus. (*Rires.*)

L'hon. M. MACPHERSON : En aucun cas. Le gouvernement a déjà fait machine arrière par le passé — comme dans le cas du grand projet national. Cette Chambre a presque renversé le gouvernement. À cette occasion, j'ai eu le malheur, comme aujourd'hui, de m'opposer au projet prôné par le ministre des Postes. Je crois que cette mesure suivra le même chemin. Le gouvernement s'y opposera et devra faire marche arrière lors de la session suivante. Je suis sûr que ces résolutions seront un jour adoptées par le Parlement et que cette charte sera annulée. En adoptant ces résolutions, cette Chambre ne peut qu'aider le pays et rehausser son image publique. Je ne m'attarderai pas plus longtemps et je propose, appuyé par l'hon. M. Wilmot, l'adoption de la première résolution. (*Bravo!*)

Qu'il soit résolu — Que par le statut 35 Vict., chap. 72 et 73, deux compagnies — la compagnie du chemin de fer Interocéanique et la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada — ont été incorporées avec plein pouvoir de construire et d'exploiter le chemin de fer canadien de Pacifique, suivant les conditions et stipulations arrêtées lors de l'union de la Colombie-Britannique avec le Canada.

Les résolutions suivantes sont proposées *seriatim* par **l'hon. M. MACPHERSON :**

Qu'il soit résolu, Que par le statut 35 Vict., chap. 71, la compagnie du chemin de fer Interocéanique et la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada ont reçu la faculté de se fusionner pour ne former qu'une compagnie, et que le gouvernement a été autorisé à s'en entendre avec l'une ou l'autre desdites compagnies, ou, si elles opéraient une fusion, avec la compagnie ainsi fusionnée, pour la construction et l'exploitation dudit chemin de fer canadien du Pacifique.

Qu'il soit résolu, Que les pouvoirs conférés au gouvernement par la quinzième clause du statut 35 Vict., chap. 71, ne devaient, dans l'intention de l'acte, être exercés que dans le cas où la compagnie du chemin de fer Interocéanique et la compagnie de chemin de fer du Pacifique du Canada manqueraient ou refuseraient respectivement et conjointement de s'entendre avec le gouvernement pour construire et exploiter le chemin de fer canadien du Pacifique; que la conclusion d'une convention pour construire et exploiter ce chemin de fer avec des personnes non incorporées par le Parlement, sans qu'il ait été demandé des soumissions par avis public à aucune association de sujets de Sa Majesté ayant la capacité et la volonté de former une compagnie et d'accepter une charte sous l'empire des dispositions du statut 35 Vict., chap. 71, n'a pas été conforme à l'esprit et à l'objet dudit statut; qu'un tel acte est grandement sujet à objection et contraire au mode ordinaire bien connu que l'on suit dans l'adjudication des travaux publics en Canada.

Qu'il soit résolu, Que la charte accordée par ordre de Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil le cinquième jour de février 1873, constituant en corporation sir Hugh Allan et autres,

17 avril 1873

sous le nom de Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, confère à cette compagnie des droits, pouvoirs et privilèges extraordinaires et dangereux.

Qu'il soit résolu, Que la quatrième clause de ladite charte présente de graves objections; que cette clause pourvoit en fait à ce que tout le capital disponible de la compagnie sera seulement d'un million de piastres ou dix pour cent du montant nominal de dix millions; lequel million doit être placé par le receveur-général, et l'intérêt payé à ladite compagnie comme il sera reçu. Que les quatre-vingt-dix pour cent mentionnés dans ladite quatrième clause sont illusoire; qu'ils ne donnent au gouvernement aucune garantie réelle, tandis que les dispositions de cette clause mettent seulement les actionnaires de la compagnie à l'abri contre de nouveaux appels de fonds et contre la responsabilité envers les créanciers de la compagnie qui résulterait de ces appels.

Qu'il soit résolu, Que ladite charte ne contient pas de garanties suffisantes pour l'achèvement et l'équipement de toute l'étendue de la ligne; qu'elle aurait dû pourvoir que le gouvernement retiendrait, sur les parties des terres accordées et sur les sommes stipulées devoir être payées par les quatorzième et dix-huitième clauses, au moins dix pour cent comme garantie et sûreté de l'achèvement et de l'équipement du chemin; que ce pourcentage devrait être payé à la compagnie seulement six mois après l'achèvement, l'équipement et la mise en activité du chemin, et sur le certificat de l'ingénieur du gouvernement constatant que tous les travaux dépendant du chemin ont été dûment exécutés; que l'équipement est suffisant et que, suivant son opinion, la compagnie a les moyens et le matériel nécessaires à l'exploitation efficace du chemin de fer.

Qu'il soit résolu, Que le gouvernement n'aurait pas dû accorder à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, le pouvoir d'émettre des obligations jusqu'à concurrence de \$40,000 par mille pour toute l'étendue du chemin de fer, avec la stipulation inusitée que ces obligations emporteraient première hypothèque sur les terres que la compagnie acquerrait ensuite, ce qui a pour résultat de charger, de ces obligations les cinquante millions d'acres donnés à titre de subvention pour la construction du chemin de fer, avant que la compagnie soit en droit de les recevoir; qu'un tel pouvoir, sanctionné par une telle autorité, est de nature à entraîner de grandes et graves conséquences et à porter très sensiblement atteinte au crédit de la Puissance; que sanctionner un tel pouvoir, c'est engager la foi de la Puissance envers les porteurs des obligations, à qui l'on donne par là l'assurance que les terres, quel que soit le sort de la compagnie, seront et demeureront une sûreté pour eux.

Qu'il soit résolu, Que la quinzième clause de la charte soulève de grandes objections; que si l'on permet qu'elle ait son effet, elle sera une grande cause de découragement et un grand obstacle à l'établissement de la région située entre le lac Nipissing et l'océan Pacifique, que la colonisation et le prix des terres publiques sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique qui n'ont pas été données en partage à la compagnie, ne devaient pas être

subordonnés aux intérêts ni aux opérations de cette compagnie; qu'il importe extrêmement, dans l'intérêt de la prospérité future de la Puissance, que le gouvernement demeure en possession de toutes les terres que traversera le chemin de fer, et conserve un contrôle absolu sur leur colonisation; que ladite quinzième clause remet entièrement entre les mains de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique l'établissement de ce vaste territoire; que les immigrants, qui sur leur chemin rencontreront les terres à bon marché et les homesteads gratuits qu'on leur offre dans les provinces de l'est et du centre du Canada et aux États-Unis, ne seront point portés à s'éloigner encore de plusieurs centaines de milles du marché pour acheter des terres à des prix exorbitants; que le prix minimum de \$2.50 l'acre, fixé par la charte, est excessif; que par une condition, un marché de cette sorte, le gouvernement donne sa sanction et son autorisation à une mise en valeur fictive de ces terres; qu'une telle sanction, très propre à induire en erreur les capitalistes, permet à la compagnie du chemin de fer de tirer parti de cette valeur fictive pour le succès d'opérations financières, et de se procurer ainsi des capitaux, dont on peut croire le remboursement bien garanti par ces terres, ce qui donnerait lieu à des embarras par la suite, comme à des accusations de mauvaise foi contre le gouvernement de la Puissance.

Qu'il soit résolu, Que, selon l'opinion de cette honorable Chambre, l'abrogation immédiate de la charte accordée à sir Hugh Allan et à d'autres personnes, et qui les incorpore sous le nom de Compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique, est essentielle au succès de l'exécution de la grande entreprise où la foi de la Puissance a été solennellement engagée.

Qu'il soit résolu, Qu'en vue de hâter le commencement du chemin de fer canadien du Pacifique et afin de tenir la promesse faite à la Colombie-Britannique, et d'observer les conditions dont il a été convenu lors de l'union de cette province avec le Canada, et d'assurer à une époque prochaine par un chemin de fer la jonction de toutes les provinces de la Puissance, le gouvernement devrait déterminer tout de suite les points extrêmes de la ligne sur la côte du Pacifique et à l'est des montagnes Rocheuses, et commencer et poursuivre sans retard la construction du chemin de fer par l'intermédiaire du département des Travaux publics ou par les soins d'un bureau de commissaires compétents nommés à cette fin.

Qu'il soit résolu, Que tout en commençant la construction du chemin de fer, le gouvernement devrait en même temps prendre des mesures pour se procurer une exploration et des études très exactes et très complètes de la ligne entière entre les points extrêmes sur la côte du Pacifique et sur le côté sud du lac Nipissing, afin de s'assurer de la configuration et de la formation physique du pays, de déterminer le tracé de l'échelle des hauteurs du chemin, et de former une juste estimation des frais de sa construction, pour l'information du parlement et du pays.

L'hon. M. CAMPBELL déclare qu'il pensait que la Chambre désirait voter toutes ces résolutions ensemble. À moins que mon collègue d'en face ne s'y oppose vivement, cette manière de

procéder serait plus satisfaisante puisque toutes ces résolutions tournent autour du même thème. Il serait préférable d'adopter l'ensemble de ces résolutions pour que chacun sache ce qui est véritablement adopté vu que celui qui les a proposées a préféré les présenter ensemble.

L'hon. M. MACPHERSON : Je crois qu'il serait préférable de voter chacune de ces résolutions séparément. Il se peut que certaines soient approuvées alors que d'autres seront rejetées, comme le montant des obligations à hypothéquer, la manière de procéder et ainsi de suite. Si la résolution sur les terres est présentée séparément, je ne vois pas comment quiconque pourrait s'y opposer.

L'hon. M. CAMPBELL : Je crois que je vais demander à la Chambre de les adopter toutes ensemble; mais comme il se fait tard, il me semble qu'il vaut mieux ne pas en discuter maintenant. Je crois également que nous devons tenir compte des observations faites par mon collègue en face; ainsi, je propose que ce débat soit remis à plus tard.

La motion est adoptée et il est convenu de reprendre le débat vendredi et de l'inscrire au premier point à l'ordre du jour.

L'hon. M. WILMOT appuie la motion.

Sur la motion de **l'hon. M. CAMPBELL**, le débat est remis à plus tard.

ORDRE DU JOUR

Sur la motion de **l'hon. M. SIMPSON**, le premier point à l'ordre du jour, soit l'étude du deuxième rapport du Comité conjoint des impressions, est remis.

L'hon. M. BLAKE propose la deuxième lecture du bill modifiant l'Acte pour incorporer les compagnies d'assurance du Beaver et de United contre le feu. Ce bill a pour objet de l'harmoniser avec celui adopté par l'Assemblée législative de l'Ontario lors de sa dernière séance.

La motion est adoptée.

* * *

BILL POUR FAIRE DROIT À M. MARTIN

Sur la motion de **l'hon. M. DICKEY**, Richard Martin est appelé à témoigner et est assermenté. Un certain nombre de questions lui sont posées auxquelles il donne réponse; le sénateur propose ensuite la deuxième lecture du bill pour faire droit à M. Martin et le renvoie en comité spécial.

* * *

CHAMBRE DES COMMUNES

Un certain nombre de bills envoyés au Sénat par la Chambre des Communes sont lus une première fois.

Sur la motion de **l'hon. M. CAMPBELL**, le Sénat s'ajourne jusqu'à vendredi à trois heures.

18 avril 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le vendredi 18 avril 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

* * *

**RÉSOLUTIONS PORTANT SUR LE CHEMIN DE FER
CANADIEN DU PACIFIQUE**

Après les affaires courantes,

L'hon. M. CAMPBELL reprend le débat sur les résolutions proposées par l'hon. M. Macpherson relativement au chemin de fer du Pacifique. Il dit : En réponse au discours prononcé par mon collègue, le sénateur de Toronto, hier soir, je n'entends pas m'attarder trop longtemps. Les observations que mon collègue a faites lorsqu'il a proposé sa motion ont été très longues et étaient nécessairement, et je ne dis pas cela méchamment, quelque peu décousues. À l'époque et un peu plus tard, je me suis rendu compte qu'il était un peu difficile de regrouper ses arguments en vue d'y répliquer, sans me lancer dans un débat très long. J'essaierai donc, dans la mesure du possible, de ne pas discourir longuement et inutilement, mais il est de mon devoir de répondre aux critiques adressées par mon collègue à propos de l'option retenue par le gouvernement en ce qui a trait au chemin de fer canadien du Pacifique. Le prestige dont jouit mon collègue à la Chambre et dans le pays exige que je m'explique sans parler du poste qu'il occupe au sein du gouvernement, poste qu'il continuera d'occuper pendant encore longtemps, nous l'espérons. (*Bravo!*) Lors de la discussion de ces résolutions, il a vivement critiqué le gouvernement et la voie que ce dernier a décidé de suivre eu égard à ce chemin de fer. J'espère qu'il comprendra, ainsi que la Chambre, qu'il est beaucoup plus facile de critiquer une décision prise que de prendre cette même décision. Il est manifeste que n'importe qui pourrait trouver de nombreux défauts à la voie suivie par le gouvernement, ou par une grosse compagnie ou par n'importe qui lorsqu'il s'agit d'une grosse transaction. Les injustices relevées dans ces dix ou onze résolutions et qui n'ont pas été présentées hier, portent sur le tout début de cette affaire, sur la manière dont nous avons écarté ce que demandait la compagnie Interocéanique, dont mon collègue fait partie, sur la manière dont nous avons créé une nouvelle compagnie, sur la charte qui lui a été accordée, sur la nature de cette charte, sur les diverses dispositions relatives à la mobilisation de fonds, sur l'octroi de terres devant servir à obtenir un emprunt en Angleterre, et sur de nombreux autres points qu'il a développés. Ce que vous nous reprochez est très sérieux et ces reproches sont plus longs que les dix commandements; on en compte onze et non pas dix. On nous reproche d'avoir enfreint les dix commandements, mais aussi le onzième que nous voyons parfois dans les grosses productions américaines. (*Rires.*) Mais je

crains qu'au fond nous ayons commis un péché plus grand encore, qui n'a jamais été dit, c'est que nous n'avons pas accordé ce contrat à la compagnie Interocéanique. (*Redoublement de rires.*) Si c'est ce que nous avons fait — si nous avons eu le bonheur de profiter de l'aide de mon collègue de Toronto — et nous aurions dû nous considérer heureux, car nous savons qu'il jouit d'une grande réputation et que son influence est grande en Ontario, car sa richesse n'a d'égale que son rang social élevé, et nous n'aurions pas dû nous farcir ces résolutions. Je ne veux pas me montrer trop critique, mais nous aurions échappé au très long discours que nous a imposé mon collègue et nous n'aurions pas eu à écouter la suggestion qui a été faite selon laquelle cette Chambre devrait, en adoptant une résolution, s'écarter de la ligne de conduite décidée lors d'une législature antérieure, par la Chambre des communes en 1871 et en 1872, par décision des deux Chambres avec le consentement de la Couronne. À l'époque, le gouvernement avait décidé que ce chemin de fer ne devrait pas être construit par les pouvoirs publics, mais par le secteur privé à qui une aide financière assez généreuse et des terres seraient accordées. Personne n'a insisté autant pour que le gouvernement suive cette voie et que ces travaux ne soient pas effectués par les pouvoirs publics afin d'éviter une nouvelle affaire de chemin de fer Intercolonial; personne n'a insisté autant pour que le gouvernement suive cette voie que l'opposition, avec laquelle mon collègue est maintenant associé (*rires*). Je ne crois pas que la Chambre veuille examiner dans le détail les diverses objections que soulève telle ou telle caractéristique de la charte de la Compagnie de chemin de fer du Pacifique. Je suppose que la Chambre voudra l'examiner dans son ensemble, et voir si le principe adopté par le Parlement a été enfreint ou non. Je crois que ce n'est pas le cas. Or, si nous avions écouté notre collègue, cette charte devrait être la même, mot pour mot ou presque. S'il avait répondu favorablement aux propositions que lui avait faites le gouvernement et si son entreprise avait fusionné avec celle de M. Allan, les travaux n'auraient pas été entrepris en vertu de la charte de l'une ou l'autre compagnie, mais une nouvelle entreprise aurait été créée. Il n'aurait pas craint d'accepter des modalités moins favorables, au contraire, et en tout état de cause, au lieu de trouver à redire à notre charte et à la critiquer dans tous les sens, et au lieu de dire que les travaux devraient être faits non pas par une entreprise privée mais par le gouvernement, il serait à l'heure actuelle en Angleterre avec sir Hugh Allan et essaierait par tous les moyens de mobiliser l'argent nécessaire à la construction de ce chemin de fer, et sans vouloir le blesser, permettez-moi d'ajouter qu'il aurait été plus utile s'il avait été là-bas au lieu d'essayer ici d'empêcher la réussite de ceux qui sont en Angleterre. D'autres connaissent le sujet mieux à fond que moi, mais je me demande s'il peut dorénavant parler au nom de la compagnie Interocéanique. (*Bravo!*) Beaucoup sont ceux, y compris certains qui peuvent m'entendre et qui appartiennent à cette

compagnie, qui pensent qu'il ne parle pas au nom de tous ceux, respectables et riches, qui ont, à un moment donné, fait partie de cette compagnie, mais plutôt en son nom propre ou au nom d'une ou deux autres personnes tout au plus — au nom d'une personne en particulier qui détient un poste important dans le monde des affaires et qui, d'après ce qu'on en dit, possède un immense talent, de brillantes perspectives d'avenir et qui a, dit-on, l'oreille de mon collègue. Il a dit que, à son avis, l'objet même de l'octroi des deux chartes lors de la dernière session ne tenait plus; que le Parlement avait pour but d'encourager la concurrence entre la compagnie du Pacifique du Canada et la compagnie Interocéanique et ne devait intervenir et accorder une charte en vertu de l'Acte que si cette concurrence ne voyait pas le jour. Pour essayer de nous convaincre, il a même cité un passage du discours de sir Georges-É. Cartier. Je ne doute pas que M. Cartier ait prononcé ces mots. Mais la Chambre doit être guidée par l'assemblée elle-même, non pas par les discours d'un de ses membres, mais par les débats et les lois adoptées en Parlement; et je dis que la loi adoptée lors de la dernière session, permet au gouvernement d'intervenir librement, et l'Acte est on ne peut plus clair et explicite à ce sujet, et ne dit nulle part que la concurrence doit précéder toute action par le gouvernement, mais précise tout ce qui doit l'influencer. L'Acte dit, et aucune autre interprétation ne peut lui être donnée :

Article 15, Acte sur le chemin de fer canadien du Pacifique — « S'il n'y a pas de compagnie, soit primitivement incorporée pour la construction de toute la ligne du chemin de fer, soit formée de la fusion de deux compagnies ou plus à cette fin, ou si le gouvernement ne peut ou ne croit pas devoir entrer en arrangement avec cette compagnie pour la construction et l'exploitation de toute la ligne de chemin de fer en vertu du présent Acte, — ou s'il est d'opinion qu'il serait plus avantageux pour la Puissance et que les fins du présent Acte en seront plus facilement atteintes, qu'une compagnie soit incorporée, alors s'il se trouve des personnes capables et désireuses de former une telle compagnie et ayant un capital souscrit d'au moins dix millions de piastres, le gouvernement pourra accorder une charte, etc., etc. ».

N'est-ce pas assez clair? Y est-il question de concurrence? Et une grosse entreprise de ce genre, où des millions de piastres et des millions d'acres de terres sont en jeu, devrait-elle être soumise à la concurrence et au marchandage? Ce n'était pas là l'objectif désiré. Le but recherché était de trouver l'alliance la plus solide possible, réunir les plus influents de ce monde et non pas s'abaisser à des niveaux jamais atteints, se demander si ce chemin de fer serait construit pour une piastre ou pour un acre de terre en moins. Si c'est ce que pensait mon collègue, pourquoi ne l'a-t-il pas dit lors de la dernière session? L'Acte accordait ce pouvoir au gouvernement de façon explicite.

La charte accordée dit ceci : « Nous n'avons pas réussi à faire fusionner ces compagnies et nous avons jugé qu'il serait préférable pour la nation de préparer ce contrat conformément aux intentions et au but recherché de l'Assemblée législative sans les outrepasser de quelque manière que ce soit. » Permettez-moi de vous renvoyer

à un document que beaucoup d'entre vous ont peut-être lu dans le « Canadian Monthly »; cet article a été écrit par un écrivain qui ne fait pas de politique et qui a analysé le sujet en question d'un œil critique et du point de vue d'un profane; il dit exactement ce que je dis, à savoir, que la charte n'outrepasse pas les pouvoirs accordés par l'Assemblée législative. Mon collègue de l'autre côté prétend que nous aurions dû accorder cette charte ou ce contrat au moins-disant.

L'hon. M. MACPHERSON : À n'importe quelle association.

L'hon. M. CAMPBELL : Oui, et si une association comme celle de M. Koesterman avait été créée, et si l'offre qu'elle avait faite avait été moins élevée que celle faite par une compagnie regroupant celle de sir Hugh Allan et celle du sénateur de Toronto, nous aurions octroyé le contrat au moins-disant. Le pays en aurait pâti. L'objectif de ce bill n'était pas de faire une transaction de ce genre. Chacun estimait qu'il était capital de s'unir et de coopérer, et c'est l'hon. sénateur de Toronto lui-même qui l'a dit très éloquemment, que tout devrait être fait pour réunir énergie, compétence et capital pour pouvoir construire ce chemin de fer. Le sénateur prétend-il que si cette subvention de trente millions avait été réduite, après appel d'offres, il était disposé à construire tout de même ce chemin de fer? Se serait-il contenté d'une somme inférieure? Je crois que c'est plutôt le contraire, je crois qu'il pensait qu'il était impossible de continuer les travaux et de les achever. Sa compagnie, ou lui-même en son nom, a dit que « cette subvention, bien qu'importante, demeure négligeable, par opposition aux énormes dépenses qu'entraîneront les travaux de construction de chemin de fer ». Cette phrase est tirée d'une des dernières lettres que le sénateur a écrites à ce sujet. Il n'était pas question d'appel d'offres et il n'était pas disposé non plus à construire ce chemin de fer pour moins cher. Dire le contraire serait de la pure folie, et il est surprenant qu'un homme dont le jugement et l'expérience sont énormes puisse mettre en doute le caractère approprié de l'appel d'offres. Il n'est pas question de construire ce chemin de fer en émettant des actions, gardons bien cela à l'esprit. Mon collègue de l'autre côté s'est vanté, avec raison, de la solidité de sa compagnie et l'a comparé de façon quelque peu injuste, je crois, au chemin de fer canadien du Pacifique. Il ne fait aucun doute que les hommes de la compagnie Interocéanique méritent tout le respect qui leur est dû. L'hommage qu'il leur a rendu est tout à fait justifié. Je crois, et non seulement dans le milieu des affaires et dans le monde politique — si je puis dire — mais aussi au sein de la société tout entière — partout en fait — que ceux de la compagnie Interocéanique. À la compagnie du Pacifique du Canada, je retrouve mon collègue du district d'Érié, l'hon. M. Skead, d'Ottawa, mes amis d'Inkerman, de Belleville et d'autres sénateurs importants. Mon honorable collègue de Toronto dit que le but principal de cette compagnie, sa raison d'être, était d'empêcher que la construction de ce chemin de fer se fasse par les Américains. Pourquoi supposerait-il que ces membres influents de la compagnie du Pacifique, des Canadiens comme lui-même, qui occupent le même poste que lui, n'auraient pas droit au même respect et au même hommage que lui, qu'ils seraient tout aussi

18 avril 1873

patriotes que lui. Pourquoi ne désireraient-ils pas tout autant préserver cette subvention foncière entre les mains de Canadiens — pourquoi devrait-il douter de ces personnes tout en se targuant de vouloir faire de cette entreprise une entreprise canadienne? (*Bravo!*) Il se fait des illusions depuis des mois — il pense que tout le monde veut faire construire ce chemin de fer par les Américains, sauf lui-même. Je crois que personne ne veut empêcher les Américains qui le désirent d'investir dans la construction de ce chemin de fer, mais cela ne veut pas dire pour autant que ce chemin de fer sera construit par les Américains, car cela pourrait entraîner des retards et l'adoption d'objectifs qui ne seraient pas canadiens, et nos terres risqueraient d'être colonisées pour que d'autres en profitent. Pourquoi pense-t-il qu'il est le seul vertueux? Je concède qu'il ne manque pas de vertus (*rires*). « Est-ce parce que mon ami est vertueux que nous ne devons plus être joyeux? » (*Redoublement de rires*). Il semble penser que lui seul peut être vertueux. Je ne crois pas qu'il existe le moindre risque que la compagnie du Pacifique du Canada change la charte et la remette entre les mains de la compagnie du Pacifique du Nord. Mon ami a fait valoir, sans trop insister, et je l'en remercie, qu'à Londres, où les intéressés sont plus nombreux qu'à New York, ils ont peut-être tort de faire entièrement confiance à ceux qui ont été chargés de mobiliser des fonds, et je dois dire que les rapports présentés sur leur échec éventuel sont faux. Je puis vous dire avec confiance que les rapports que nous avons reçus jusqu'à présent nous amènent à croire le contraire. Ils avancent et pensent pouvoir réussir (*Bravo!*). Mon collègue de l'autre côté craignait que cela ne soit repris par des intérêts américains. Peut-être pensait-il, avec preuves à l'appui, que sir Hugh Allan le ferait, mais pourquoi pense-t-il que les membres actuels de cette compagnie se prêteraient à une transaction si peu patriotique, comme il le dit lui-même et dont il ne veut rien savoir? Les sénateurs connaissent ces messieurs en Angleterre, ceux qui viennent du Québec, de l'Ontario, des provinces maritimes et d'ailleurs sont tous bien connus; vont-ils tous se transformer en traîtres — vont-ils tous céder leur argent et leurs terres afin de promouvoir les intérêts du chemin de fer Northern Pacific? Le sénateur de Toronto critique également le capital souscrit comme étant tout à fait insuffisant. Je constate que la compagnie de chemin de fer Interocéanique devait avoir exactement la même somme — dix millions — et le montant souscrit lors du premier appel de fonds était le même, un million. Les directeurs se réservaient le droit de lancer d'autres appels de fonds.

L'hon. M. MACPHERSON : Ce n'est pas le cas ici.

L'hon. M. CAMPBELL : Je pense pouvoir donner une explication satisfaisante. La différence favorise cette compagnie. Tout d'abord, en ce qui concerne le capital-actions — dix millions — le sénateur a dû reconnaître qu'on n'avait pas envisagé de financer la construction de ce chemin de fer à même le capital ni à même l'argent emprunté en Angleterre sur le capital-actions. C'est en se fondant sur les trente millions souscrits par le Parlement et les cinquante millions d'acres autorisés également par le Parlement, qui représente la population, que ces hommes devaient aller en Angleterre pour trouver les capitaux nécessaires et ce,

indépendamment des dix millions de capital-actions. Quel chemin de fer avons-nous construit à même le capital-actions souscrit ici? Au pays, nous ne détenons pas d'actions. Mon bon ami m'excusera si je m'ingère dans ses affaires privées en lui demandant : détient-il des actions dans le Grand-Tronc?

L'hon. M. MACPHERSON : Il en a un grand nombre.

L'hon. M. CAMPBELL : Je me permets de supposer, d'après ce que j'ai entendu dire, que si quelqu'un devait se faire une obligation de détenir des actions dans ce chemin de fer, c'est mon bon ami, puisque si la rumeur est juste, il a tiré grand profit de sa construction. (*Bravo! et rires.*) Mais personne ici n'a d'actions dans cette compagnie ni dans celle du Grand Occidental. On trouve peut-être un ou deux sénateurs qui détiennent des actions afin de se qualifier comme directeur. A-t-on financé la construction du chemin de fer Northern à même du capital-actions? Et le chemin de fer Brockville et Ottawa? Non. Pas du tout.

L'hon. M. MACPHERSON : Le capital-actions a servi de base au financement.

L'hon. M. CAMPBELL : Quel capital-actions a financé le Grand-Tronc et le Grand Occidental? Aucun. Mon bon ami est beaucoup mieux nanti que nombre d'entre nous. En réalité, nous n'avons pas les moyens de souscrire le capital nécessaire à la construction du chemin de fer et donc il revient à la collectivité dans son ensemble, d'aider au financement des chemins de fer tout comme nous venons de le faire pour la construction du chemin de fer canadien du Pacifique pour lequel on a souscrit trente millions de piastres et donné 50,000,000 d'acres de terrain. Lorsqu'aucun individu ne pouvait le faire, nos municipalités ont souscrit le capital-actions nécessaire à la construction de nos chemins de fer. Mon bon ami pense-t-il pouvoir convaincre cette Chambre et le pays que la grosse part du chemin de fer canadien du Pacifique provient du capital-actions? Même si on avait souscrit deux fois le capital, cela n'aurait constitué qu'une partie infime des fonds nécessaires à la construction de ce chemin de fer. Mon bon ami de Grandville semble tout à fait sincère lorsqu'il déclare que ce chemin de fer coûtera 150 millions de piastres. Dans un tel cas, que représentent les dix millions souscrits et non versés par la compagnie de chemin de fer Interocéanique du Canada et le million de piastres dont on a demandé le versement par rapport au coût global? Le capital souscrit et versé n'a rien à voir avec la construction du chemin de fer ni son avancement; il s'agit de constituer une compagnie dont le financement et la réputation au pays soient suffisants pour attirer à sa tête des hommes solides, vigoureux et expérimentés qui consacreront leurs énergies, leurs capacités et leur temps à la construction du chemin de fer. Il est fait mention de cette idée d'associer des hommes forts dans la correspondance et les lettres des deux compagnies. Dans une note de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, il y est fait allusion en termes vigoureux et presque éloquentes. Je vais vous lire cet extrait :

« Ils voient avec regret la décision de la compagnie de l'Interocéanique, mais comme ils conçoivent qu'elle repose des erreurs de faits, ils espèrent qu'on la prendra peut-être de nouveau en considération. »

« En proposant une fusion, la compagnie du Canada obéissait à la conviction qu'une entreprise aussi vaste avait besoin de tous les éléments de force qu'elle pouvait réunir. Les membres de cette compagnie pensaient que l'aide et tous les avantages que le gouvernement est autorisé à donner, n'excéderaient pas les besoins de l'entreprise et qu'il n'y avait pas raison de chercher à amoindrir ces avantages et cette aide par la concurrence. Ils considéraient que le gouvernement avait adopté une politique sage en s'efforçant d'organiser, par une fusion, la plus forte compagnie possible, plutôt que de chercher à réaliser une économie insignifiante en mettant les deux compagnies en concurrence. Ils ont pensé que la seule ligne de conduite patriotique et inspirée par l'esprit public qu'ils avaient à suivre, consistait à satisfaire les vues du gouvernement avec franchise et de consentir à une fusion, sans essayer indûment d'en poser les conditions. Ils croyaient que les messieurs qui représentaient la compagnie de l'Interocéanique seraient disposés, comme eux-mêmes, à faire taire tout sentiment de rivalité qui pouvait exister, et à agir vigoureusement de concert avec eux dans l'intérêt de l'entreprise. Mais en même temps ils étaient, comme ils le sont aujourd'hui, prêts à se charger seuls de cette entreprise et à l'exécuter, vu qu'ils se sont déjà assurés, en communiquant avec des capitalistes anglais, que le plan sur lequel ils avaient basé leurs arrangements financiers réussirait très probablement. »

« Quant aux propositions que la compagnie de l'Interocéanique cherche à établir dans la première partie de son mémoire, à savoir : que l'on devrait donner à la compagnie et l'entreprise un caractère essentiellement national et qu'elle prendra les capitaux nécessaires d'abord en Canada et en second lieu chez les capitalistes anglais principalement, les soussignés y répondent tout simplement que tout argument destiné à appuyer cette proposition est superflu. Bien qu'il puisse arriver qu'on soit obligé de recourir aux capitalistes européens, en dehors de la Grande-Bretagne, personne ne contestera qu'il soit avantageux de confier la construction et l'exploitation du chemin du Pacifique à une compagnie d'origine canadienne et composée de sujets britanniques, et chacun admettra les conséquences désastreuses auxquelles on pourrait s'attendre si on mettait cette entreprise sous le contrôle de la compagnie américaine du chemin de fer du Pacifique du Nord. La compagnie du Canada a toujours partagé les opinions énoncées dans leur mémoire à ce sujet. »

Je vais vous donner une preuve que mon bon ami ne contredira pas, je pense. Je le prie de se rappeler les termes qu'il a utilisés lui-même hier soir. Il a dit, en encourageant le Sénat à abroger la charte, et le gouvernement ou le pays à entreprendre la construction de ce chemin de fer que : « aucun homme d'expérience d'investira son argent dans ce chemin de fer et que le gouvernement devra fournir l'argent. »

L'hon. M. MACPHERSON : Ce n'est pas ainsi que je l'entendais. J'ai dit qu'à la lumière des renseignements dont dispose actuellement sir Hugh Allan, il lui est impossible de convaincre qui que ce soit d'investir son capital.

L'hon. M. CAMPBELL : J'ai interprété vos propos comme je l'ai indiqué. Mon bon ami ne parlait pas de sir Hugh Allan; il débattait des résolutions prévoyant l'abrogation de la charte et la construction du chemin de fer par le gouvernement; c'est dans cette optique qu'il a formulé ces remarques.

L'hon. M. MACPHERSON : Si l'on abrogeait la charte, il va de soi que le gouvernement devrait entreprendre le travail et c'est pour cette raison que j'ai mentionné ce que pourraient représenter la dépense et les sommes à souscrire.

L'hon. M. CAMPBELL : Mon bon ami n'a fait aucun lien entre ces sujets dans ses remarques. Il a dit, que clairement personne n'investirait son capital dans ce projet et que le gouvernement devrait donc fournir le financement. Je sais qu'il n'investirait pas lui-même et qu'il n'y a même pas songé. Il songe à contribuer son expérience et son influence, mais pas son argent. Il envisage de trouver l'argent en Angleterre. Au nombre de nos autres crimes, on a mentionné le pouvoir d'emprunt le plus impressionnant, soit \$40,000 du mille, avec possibilité d'augmentation selon les besoins du gouvernement. Ce pouvoir, essentiellement, est exactement le même que celui qui avait été accordé à la compagnie de chemin de fer Interocéanique du Canada.

L'hon. M. MACPHERSON : Il n'y a aucune élasticité.

L'hon. M. CAMPBELL : Si seulement le sénateur était membre de la compagnie, associé à sir Hugh Allan, toute l'élasticité y serait. (*Rires.*) Il aurait pu garder ses économies, emprunter et construire le chemin de fer. Il a déclaré que le pouvoir d'emprunt était non seulement trop vaste en soi, mais que le don de terrain allait entraîner le pays dans des négociations et des difficultés et que, quelles que soient les circonstances, il fallait prévoir suffisamment de temps pour remédier aux erreurs et s'assurer certaines garanties. Si nous n'avions pas connu toute l'histoire, ni la nature de cet acte, je me serais inquiété, mais je me suis rappelé les paroles exactes que le sénateur a utilisées en parlant du terrain. Il a dit que les obligations à être accordées devraient consister en une hypothèque sur les terres présentes ou futures de la compagnie. Il s'agit dans les deux cas de la même exactement, sauf que les mots diffèrent. Cela montre bien dans quelle difficile position le gouvernement est placé. En essayant de faire son devoir, on est critiqué et par ses amis et par ses ennemis. Dans un numéro récent du journal le *Globe* qui se réjouit maintenant de la conduite de mon bon ami, bien qu'il n'en ait pas toujours été ainsi, le gouvernement est accusé de manquer à son devoir parce qu'il n'a pas prévu suffisamment de souplesse dans l'octroi de ces terrains. On y prédit que la mission de sir Hugh Allan sera un échec parce que les conditions de l'octroi de terres ne sont pas suffisamment claires et parce que nous n'avons pas suffisamment défini les conditions.

18 avril 1873

Mon bon ami prétend par ailleurs que nous sommes allés trop loin. Or, nous avons étudié très attentivement le libellé de cette charte; si nous n'avons pas suffisamment tenu compte des circonstances et décrit assez minutieusement tous les aspects comme il se doit, ce n'est pas parce que les responsables dotés de ces connaissances pertinentes et d'une expérience de telles questions, du moins peut-on le présumer, n'y ont pas prêté toute leur attention. Le texte de la charte a été examiné très attentivement et, s'il ne correspond pas exactement aux circonstances et ne décrit pas précisément tous les aspects que l'on prétend, ce n'est pas parce que les intéressés, qui, vraisemblablement, ont certaines connaissances et une certaine expérience à ce sujet, n'y ont pas accordé toute l'attention voulue. Dès que la compagnie acquiert les terrains, ceux-ci sont visés par les obligations. La charte précise de quelle façon et dans quelles circonstances les terrains deviennent la propriété de la compagnie. L'Acte stipule que l'argent et les terrains seront octroyés au fur et à mesure des travaux, proportionnellement aux résultats obtenus et au coût de la construction. Nous nous sommes trop soucieux des termes employés par le Parlement pour nous éloigner de cette disposition. Nous avons repris les termes employés dans l'Acte. En supposant que la ligne de chemin de fer aura 2,700 milles de longueur, une bonne partie de la voie sera construite en terrain plat et une autre partie en terrain rocailleux et montagneux. Nous ne comptons pas octroyer la même quantité de terrain et le même montant le mille pour chaque mille du chemin de fer. On tiendra compte du coût total et des caractéristiques du pays traversé et le rapport entre le coût des travaux accomplis et le coût probable de l'ensemble déterminera l'octroi d'argent et de terrain. C'est très clair. Personne qui compte acquérir ces obligations en Angleterre ne peut se tromper. Tout le monde peut examiner la charte. Nous disons donc que, au fur et à mesure où les terrains deviennent la propriété de la compagnie, ils deviennent visés par les privilèges octroyés par la compagnie à l'égard de ces obligations. C'est exactement ce que font les compagnies auxquelles appartiennent mon honorable ami de Toronto et sir Hugh Allan.

L'hon. M. MACPHERSON : Pourquoi les termes utilisés ne sont-ils pas les mêmes que dans l'Acte?

L'hon. M. CAMPBELL : Les termes employés dans la charte de mon honorable ami ne sont pas aussi exacts — et ne seraient pas considérés comme aussi précis par un avocat.

L'hon. M. MACPHERSON : Les deux textes ont été rédigés par le même avocat.

L'hon. M. CAMPBELL : Les termes dans l'Acte de l'honorable représentant stipulent que les obligations seront imputées aux terrains que possède ou que possédera la compagnie.

L'hon. M. MACPHERSON : Les mots sont les mêmes dans les deux Actes adoptés pendant la dernière session.

L'hon. M. CAMPBELL : La phrase se lit ainsi : « les obligations seront imputables aux terrains que possède ou possédera

la compagnie. » Le libellé de notre bill est plus précis. Toute personne qui veut parler une langue précise en conviendra. Ceux qui décrivent l'emprunt préféreront qu'il soit imputable à des terrains que la compagnie « a acquis ou acquerra » plutôt qu'à des terrains « possédés ou à être possédés ». Certains voudront peut-être s'interroger sur ce qui constitue la possession. Il peut y avoir des gens ou non sur ces terrains et il s'agit alors de savoir qui possède les terrains. Comme nous voulons être précis, nous préférons parler « d'acquisitions passées ou futures » et expliquer dans un autre article comment les terrains devaient être acquis. Quant au pouvoir d'emprunt, d'abord nous avons obtenu quarante millions avec la possibilité d'obtenir davantage, et mon honorable ami craint que les terrains ne soient assujettis à une obligation, que nous obtenions l'argent ou non. Je ne vois pas comment mon honorable ami, qui est très sensé et qui possède beaucoup d'expérience, peut croire que l'on pourrait convaincre à tort des hommes en Angleterre qu'ils obtiendront des terrains comme caution pour des obligations d'avance et en contradiction de la charte. Je doute fort que mon honorable ami se laisse lui-même convaincre d'une telle chose. Il se renseignerait pour savoir si les terrains ont été acquis ou non avant de prêter son argent. Sa deuxième objection a trait au prix des terrains. Selon lui, le montant de \$2.50 l'acre est exorbitant et empêchera la colonisation du pays. De toute évidence, il oublie qu'il s'agit du prix moyen. Bon nombre de terrains seront sans doute vendus \$1 ou \$1.50 l'acre et même moins cher. À bien des endroits, le terrain recèle du charbon et d'autres minéraux, y compris de l'or. Certains terrains ont plus de valeur à cause des ressources hydrauliques, du bois ou d'autres ressources qu'ils renferment. Nous parlons d'une énorme superficie. Qui peut prédire combien toute parcelle de ce terrain vaudra dans dix ou quinze ans vu la colonisation et le développement que nous espérons? A-t-il raison de nous blâmer d'attribuer une telle valeur moyenne à ces terrains vu les extraordinaires perspectives de notre pays? Est-ce que quelqu'un a parlé au Lieutenant-Gouverneur de ce Territoire du Nord-Ouest, qui connaît tellement bien le Québec et l'Ontario, depuis sa venue ici et l'a-t-il entendu parler de la fertilité et des autres richesses naturelles de ces territoires ou encore de leurs possibilités d'avenir? Si nous parvenons à exploiter ces ressources au maximum et à construire un chemin de fer d'un bout à l'autre du pays, d'énormes progrès seront accomplis du point de vue de la colonisation et de la civilisation. La valeur de tout augmentera énormément dans l'espace de dix ans et l'on considérera alors que le montant de \$2.50 était un prix moyen insignifiant pour les terrains.

L'hon. M. MACPHERSON : Où est-il question d'un prix moyen?

L'hon. M. CAMPBELL : Dans le corps de la mesure, à l'article 15.

L'hon. M. MACPHERSON : Le texte stipule que le prix demandé ne sera pas inférieur à \$2.50.

L'hon. M. CARRALL : Non. Le prix moyen sera de \$2.50.

L'hon. M. CAMPBELL signale qu'il s'agit d'une moyenne et que, tout bien considéré, cette moyenne est très basse. On dit que la région est beaucoup plus fertile que les terres plus au sud.

L'hon. M. MACPHERSON : Le sénateur ne donne pas une explication juste de cet article. Ce qui me déplaît, c'est que la compagnie aura la maîtrise de tout le terrain, celui qui appartient au gouvernement aussi bien que le sien.

L'hon. M. CAMPBELL : Cela m'étonne que mon honorable ami soit en proie à des fantômes qui n'existent pour personne d'autre. Il est bien évident que le gouvernement établit quel sera le prix moyen et que la compagnie pourra vendre ses terrains au prix qu'elle veut, tant qu'elle maintient un prix moyen de \$2.50, et c'est la même chose pour nous. Certains des terrains de la compagnie seront sans doute vendus plus cher que \$2.50 l'acre, mais d'autres seront vendus moins cher. Est-ce que la compagnie ne tiendra pas autant que le gouvernement à vendre les terrains? Qu'est-ce que le sénateur lui-même dit dans sa lettre à ce sujet? Que le « montant de la subvention est, en soi, insignifiant, vu l'énorme dépense nécessaire et vu que la compagnie devra compter sur la vente des terrains pour recouvrer la plus grande partie de ses frais. » Il est donc tout à fait opportun de vendre les terrains. N'est-ce pas, selon toute probabilité, ce qui se produira? La compagnie va-t-elle refuser de vendre des terrains si sa survie même dépend de leur vente? Tout le monde voit la logique de ce raisonnement sauf mon honorable ami. Les dispositions de la mesure sont les mêmes que dans celle du chemin de fer Northern Pacific, sauf que cette deuxième mesure ne contient aucune des garanties que nous avons prévues. Il est clair que les lots appartenant au gouvernement des États-Unis ne peuvent être vendus moins de \$2.50 en moyenne et, d'après tout ce que nous savons, ces lots sont situés dans une région infiniment inférieure aux nôtres. Il suffit de demander à nos amis du Manitoba de comparer les caractéristiques de la région traversée par le chemin de fer Northern Pacific à la région que traversera notre propre chemin de fer, qui comprend mille milles entre la rivière Rouge et les montagnes Rocheuses de belles prairies. Les Américains peuvent-ils en dire autant? Pourtant, le prix fixé pour les terrains était le même dans la charte du chemin de fer Northern Pacific. Mon honorable ami s'est aussi opposé au projet lui-même en disant que la région n'était pas appropriée du point de vue géographique pour construire un chemin de fer. Apparemment, M. Fleming est très déçu de la région — parce que bon nombre des lacs et des cours d'eau renferment de l'eau salée. Le sénateur a aussi comparé la superficie des terres cultivées de la Puissance et celle des terres aux États-Unis et il a déclaré que, puisque le Canada avait mis 100 ans et les États-Unis 200 ans à coloniser les régions cultivées, nous ne réussirions jamais à coloniser notre territoire autant que prévu et que l'ère du chemin de fer se terminerait de façon désastreuse. Eh bien, la superficie des terres cultivées était à peu près la même dans chaque pays l'année dernière que maintenant. Pourquoi ne nous a-t-il pas présenté ces mêmes arguments l'année dernière avant que nous ayons engagé la foi et l'honneur du pays pour cette entreprise et avant que nous affirmions au monde entier que nous pouvions mener ce projet à bien. Notre

situation n'est pas moins bonne maintenant qu'à ce moment-là. Il parle de nos difficultés et des dangers qui existent maintenant qu'il est trop tard. Il se trompe cependant tout à fait en ce qui concerne M. Fleming. La meilleure preuve de ce qu'il pense — et c'est un homme prudent qui a voyagé dans tout le pays et qui est plus compétent que la plupart des hommes pour se faire une idée des possibilités réelles de la région — est le fait, non pas qu'il ait présenté un rapport professionnel ou une évaluation, mais qu'il ait souscrit un montant considérable pour acheter des actions dans la compagnie. Il a montré qu'il était prêt à s'associer au projet et à prendre des risques, et je sais qu'il est convaincu que notre pays a un bel avenir devant lui et qu'il a une excellente opinion de sa fertilité et de ses richesses minérales et ne doute nullement que la Puissance puisse construire le chemin de fer, et qu'il n'y aura pas de difficultés insurmontables si nous sommes unis et si nous nous mettons à la tâche avec la même énergie et la même prudence dont nous avons si bien su faire preuve dans le passé.

L'hon. M. MACPHERSON : Les rumeurs relatives aux caractéristiques de la région n'avaient pas commencé à circuler l'année dernière. Si je proteste, c'est parce que les renseignements obtenus par les représentants du gouvernement qui ont traversé le pays ne nous ont pas été fournis.

L'hon. M. CAMPBELL : Vu ce que nous savons du passé, les critiques de mon honorable ami tiennent au fait qu'il aurait réservé 25 pour cent du territoire et qu'il considère une affectation de neuf millions de piastres comme irréaliste. Supposons que le chemin de fer soit terminé dans dix ou quinze ans; il est impossible que ce vaste territoire soit déjà à moitié colonisé. Qui s'intéressera le plus à la colonisation? Les porteurs d'obligations, ceux qui détiennent le terrain. Vous avez là la meilleure garantie possible. Les porteurs d'obligations, dans leur propre intérêt, en récupérant leur argent de la vente des terrains restants, auront, avec les neuf millions réservés dans la charte, suffisamment de capital pour terminer et exploiter le chemin de fer. Le projet du sénateur aurait diminué le pouvoir d'emprunt de la compagnie de 25 pour cent, et aurait réduit la garantie des obligations. Il souhaiterait en outre abroger la charte et faire construire le chemin de fer par le gouvernement, nonobstant la résolution de 1871 de l'autre Chambre et l'Acte du Parlement de 1872 qui prévoient le contraire. Il prétend que nous nous sommes tous trompés, lui compris, au cours des deux dernières sessions. Il n'a pas obtenu le contrat, alors il voudrait qu'il tombe à l'eau, et que le gouvernement intervienne. Le pays n'est pas prêt à accepter cette proposition et le Parlement n'est pas désireux d'y donner son assentiment. Qui plus est, le sénateur nous demande de faire quelque chose que nous ne pouvons pas faire. Cette Chambre ne peut pas être d'accord avec lui. Elle y perdrait en dignité et en efficacité. Au lieu de demander à la Chambre de décider que le chemin de fer soit construit par le gouvernement, il aurait dû présenter un bill abrogeant la réglementation adoptée l'année dernière. Tant et aussi longtemps qu'il y a un Acte du Parlement qui prévoit que ce chemin de fer ne doit pas être construit par le gouvernement, ces résolutions ne peuvent pas être adoptées. Il parle de son désir de conserver la bonne foi des parties privées et de

18 avril 1873

satisfaire leurs droits si cette motion est adoptée — mais cette motion est absurde et contraire au bon sens. L'adoption de ces résolutions serait-elle une manifestation de bonne foi à l'endroit de ces messieurs qui négocient les garanties actuellement? Une forte somme d'argent est sur le point d'être investie dans ce chemin de fer, ou du moins des dispositions sont prises en ce sens actuellement. L'abrogation ne serait certainement pas une preuve de bonne foi à l'endroit de toutes les parties, y compris le Manitoba et la Colombie-Britannique, qui avaient établi que la construction devait être entreprise et terminée dans les plus brefs délais. Nous sommes en présence ici non pas seulement d'une charte, mais d'une charte contrat, une charte qui sert de contrat.

Nous aurions pu éviter ce mécontentement ou cette discussion au sujet de l'abrogation du contrat si nous avions eu la bonne fortune de pouvoir nous assurer l'appui du sénateur au préalable. J'admets notre responsabilité à cet égard. Nous avons cependant agi pour le mieux tout au long de cette affaire. Nous avons essayé d'obtenir la fusion des deux compagnies de façon à nous adjoindre les meilleurs éléments au pays. Nous aurions été heureux de recevoir l'aide du sénateur, mais nous n'avons pas voulu traiter avec une seule compagnie de préférence à l'autre. L'une avait plus ou moins le caractère d'une compagnie de l'Ontario et l'autre celui d'une compagnie du Québec. Nous avons voulu nous entourer d'hommes déterminés, fortunés et talentueux de toutes les provinces, croyant que c'était la meilleure pratique à suivre pour le pays. J'ai demandé, hier soir, à mon honorable ami s'il acceptait de présenter ces résolutions en bloc, mais il a refusé. Je propose donc à la Chambre une marche à suivre qui permette d'en arriver à une solution satisfaisante globalement. Tous les sénateurs sont sans doute d'accord avec moi pour dire que ces résolutions auraient dû être présentées et mises aux voix en bloc. Pourquoi décider d'un ou de deux articles, comme le premier puis le deuxième, concernant un certain Acte du Parlement existant actuellement, si cette décision ne mène à rien? Ces résolutions représentent une série de mesures traduisant le cheminement du sénateur en vue de la conclusion à laquelle il en arrive aux trois derniers paragraphes, c'est-à-dire que la charte doit être abrogée et que l'ouvrage doit être réalisé par le gouvernement. Aussi, pour permettre au sénateur de faire adopter ces résolutions en bloc, je propose l'amendement suivant, appuyé de l'hon. M. Aikins :

Qu'il soit résolu, Qu'en vertu des pouvoirs conférés par le Parlement à sa dernière session, le Gouverneur-Général en conseil ayant accordé une charte contrat à une compagnie en vue de la construction du chemin de fer du Pacifique, laquelle charte-contrat est pleinement en vigueur, il est inopportun, vu le commencement prochain des travaux et le maintien de la bonne foi envers la Colombie-Britannique, pour ce qui est des conditions auxquelles cette province s'est jointe à la Puissance, d'examiner l'une quelconque des résolutions qui se trouvent actuellement sur la table de la Chambre, et que la Chambre passe à l'article suivant de l'ordre du jour.

(L'hon. ministre des Postes, ayant parlé pendant près de deux heures, reprend son fauteuil au milieu des acclamations.)

Aux cris de « aux voix », et après que le président eût demandé s'il devait mettre l'amendement aux voix.

L'hon. M. CARRALL indique son désir de prendre la parole avant la décision finale.

Son Honneur le PRÉSIDENT réplique que l'amendement était sur le point d'être mis aux voix et que rien n'empêche le sénateur de prendre la parole sur la motion principale. Donc, il doit en avoir l'occasion.

Le vote s'établit comme suit :

Pour: Les hon. MM. Aikins, Archibald, Armand, Benson, Botsford, Burnham, Campbell, Carrall, Chapais, Chauveau, Chinic, Cochrane, Dickey, Dumouchel, Ferguson, Ferrier, Flint, Girard, Guévremont, Hamilton (Inkerman), Kaulback, Kenny, Lacoste, McClelan (Hopewell), McDonald (Toronto), McLellan (Londonderry), Macdonald (Victoria), MacFarlane, Muirhead, Northup, Olivier, Panet, Perry, Price, Read, Robertson, Ryan, Shaw, Skead, Smith, Sutherland, Vidal, Mark, Wilson. En faveur, — 44.

Contre: Les hon. MM. Blake, Bureau, Chaffers, Christie, Cormier, Dickson, Letellier de St-Just, Locke, McMaster, Macpherson, Malliot, Reesor, Simpson. Contre — 13.

Son Honneur le PRÉSIDENT indique que le vote porte maintenant sur la motion principale telle qu'amendée.

L'hon. M. CAMPBELL fait valoir que l'adoption de l'amendement met fin à tout autre débat puisqu'elle a pour effet de mettre de côté la motion principale.

L'hon. M. BUREAU déclare qu'il avait été entendu qu'il serait possible de prendre de nouveau la parole, et pour ce faire, il donne avis pour le lendemain.

L'hon. M. CHRISTIE revient sur la promesse qu'a faite le Président en vue de poursuivre le débat sur la motion telle qu'amendée, lequel débat avait été engagé par l'hon. M. Carrall et d'autres sénateurs avant que l'amendement ne soit présenté. Il (l'hon. M. Christie) estime que l'amendement ne respectait ni son honorable ami de Toronto ni le Sénat.

L'hon. M. DICKIE ne veut pas que le débat se termine sur cette note. Le sénateur (M. Christie) aurait mieux fait de ne pas intervenir. Il ne peut pas prêter de telles intentions au leader du gouvernement. Le ministre des Postes aurait très bien pu proposer la question précédente et mettre fin ainsi à tout débat. L'observation du Président confirmait cette interprétation; si l'amendement était rejeté, la question pouvait continuer d'être débattue; cependant, il

n'était pas décidé pour autant, au cas où l'amendement était adopté, que le débat pouvait se poursuivre.

Son Honneur le PRÉSIDENT en toute déférence reprend le sénateur. Il avait compris (le Président) que la question était de savoir si le débat pouvait se poursuivre sur la motion principale telle qu'amendée et il avait émis l'avis que c'était le cas.

L'hon. M. CARRALL ne veut pas profiter de l'erreur, si erreur il y a eu, mais pense que le gouvernement aurait de toute façon donné l'occasion aux sénateurs de faire connaître leur avis.

Son Honneur le PRÉSIDENT n'admet pas avoir commis d'erreur. Il estime que de façon générale toutes les motions doivent être présentées telles qu'amendées et qu'il peut y avoir un débat sur toutes les motions présentées par la présidence, excepté les motions sur une question précédente.

L'hon. M. MACPHERSON est d'avis qu'il ne faudrait pas essayer de profiter du malentendu.

L'hon. M. CAMPBELL se défend bien d'une telle accusation. Il n'a pas essayé d'empêcher qui que ce soit de prendre la parole avant le vote. Il y a eu une pause et n'importe quel sénateur pouvait avoir la parole.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST déclare que selon lui la seule façon de respecter la justice et d'accorder leurs droits aux sénateurs de ce côté de la Chambre est de proposer l'ajournement de façon à ce que ceux qui désirent encore prendre la parole puissent le faire.

Après délibération,

L'hon. M. MACPHERSON déclare qu'il est évident que le gouvernement est désireux d'éviter un débat sur ce sujet. Il réplique au discours du ministre des Postes. Il fait valoir que même si le gouvernement désire éviter la concurrence, il n'a quand même pas à accorder à la compagnie les pouvoirs extraordinaires qu'il lui accorde. Ladite compagnie, même si elle est canadienne, n'est que fictive et n'a pas la confiance du peuple canadien. Ses principaux dirigeants sont ceux-là mêmes qui avaient conclu une entente en vue de remettre le chemin de fer aux mains des Américains.

L'hon. M. CAMPBELL demande le vote sur l'ajournement.

L'hon. M. MACPHERSON déclare qu'il est tout à fait dans les règles et que le sénateur ne doit pas manifester une telle impatience après avoir empêché la Chambre de voter sur ses résolutions *seriatim*.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST fait valoir que le ministre des Postes désire maintenant que son amendement soit considéré comme une motion sur la question précédente, alors qu'elle n'était pas considérée comme telle lorsqu'elle a fait l'objet du vote. Il est évident, selon lui, que le gouvernement désire éviter le débat. Le Président a déjà statué que la question est toujours devant la Chambre et le gouvernement ne devrait pas résister plus longtemps à l'idée d'en débattre.

L'hon. M. CHRISTIE indique que le gouvernement se trompe s'il désire faire de la motion d'amendement elle-même le sujet du débat. Le pays pourrait croire que le gouvernement a quelque chose à cacher à en juger par son désir d'empêcher le débat. Cette question sera néanmoins abordée à une autre occasion, que cela plaise ou non au gouvernement.

L'hon. M. CAMPBELL juge les observations du sénateur totalement injustifiées. Il n'a nullement essayé d'empêcher la tenue d'un débat. Chaque sénateur a eu l'occasion de s'exprimer, mais aucun ne l'a fait. Voilà qu'on lui demande l'autorisation de prendre la parole. Il n'y est pour rien.

L'hon. M. CHRISTIE se plaint à nouveau de l'injustice du gouvernement qu'il accuse de vouloir étouffer le débat sur une question au sujet de laquelle il éprouve des appréhensions. Il reproche également au gouvernement de ne pas vouloir fournir les renseignements que demandent les sénateurs. Lui-même a dû demander deux fois certains documents; même si le gouvernement est majoritaire, ce genre d'attitude ne sert pas ses intérêts.

L'hon. M. FERRIER ne comprend pas la raison de ces reproches. Pourquoi cette question n'a-t-elle pas été abordée lorsque l'amendement a été mis aux voix? Les sénateurs n'avaient qu'à se faire entendre à ce moment-là. Ils se plaignent une fois la décision prise. Ce n'est plus du ressort de la Chambre. Les sénateurs auraient dû s'opposer à l'amendement quand il en était temps.

Les hon. MM. Letellier de St-Just, Aikins, Christie, Campbell et Wark poursuivent la discussion après quoi,

L'hon. M. CHRISTIE informe la Chambre que lundi, il proposera la création d'un comité pour étudier toutes les questions concernant l'octroi du contrat du chemin de fer du Pacifique, avant et après sa signature. Le comité aura pleins pouvoirs pour citer des témoins à comparaître et faire produire des documents et des dossiers.

La motion d'ajournement de **l'hon. M. LETELLIER de ST-JUST** est déclarée adoptée.

21 avril 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le lundi 21 avril 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

La Chambre discute pendant plus d'une heure d'une question de règlement en rapport avec la décision du Président concernant le droit d'un sénateur de parler d'une question une fois un amendement adopté, comme l'hon. M. Campbell l'a fait au sujet des résolutions de l'hon. M. Macpherson relatives au chemin de fer du Pacifique, vendredi dernier. Cette question reste en suspens.

Après les affaires courantes,

L'hon. M. AIKINS dépose le rapport du ministre de la Marine et des Pêcheries pour l'année dernière.

L'hon. M. DICKEY donne un avis de motion par lequel il demande si le gouvernement ou le département des Travaux publics a conclu avec sir Hugh Allan ou la Compagnie de télégraphe de Montréal une entente lui accordant le droit exclusif d'installer et d'exploiter des lignes télégraphiques le long du chemin de fer Intercolonial et demande également qui assume les frais d'installation d'une ligne de télégraphe entre Truro et Amherst, qui paie les messages, etc.

* * *

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS

L'hon. M. WILMOT rappelle aux sénateurs qu'un bill a été adopté à l'autre endroit au cours de la dernière session et présenté ensuite au Sénat en vue d'abroger la loi sur la faillite, mais que la majorité des sénateurs s'y étaient opposés et que, cette loi expirant en septembre prochain et pratiquement toutes les chambres de commerce de la Puissance ayant fait parvenir des pétitions, il s'agit de voir s'il faut proroger ou non cette loi. Il peut dire, au nom de sa propre province, qu'il n'est pas souhaitable d'en revenir à la situation préalable à l'adoption de ces mesures où, en cas de faillite, la préférence pouvait être accordée à quelqu'un, aux dépens des autres créanciers, au lieu d'assurer une répartition équitable des biens du débiteur. Par conséquent, dans l'intérêt des créanciers comme dans celui des débiteurs honnêtes, il estime nécessaire de reconduire la loi, compte tenu surtout de l'état actuel des affaires financières. Il a remarqué, dans les nouvelles émanant de New York et d'ailleurs, que le taux d'intérêt s'était situé, dernièrement, entre 7 et 365 pour cent par an et, compte tenu de la situation du marché monétaire à Montréal et à Londres, et des taux élevés qui y ont cours, il serait très regrettable que le pays se retrouve sans loi sur la faillite. En conséquence, il pose la question dont il a donné préavis : « Le gouvernement a-t-il l'intention de présenter au Parlement, au cours

de la session, une mesure visant à reconduire les lois en vigueur sur la faillite? »

L'hon. M. CAMPBELL déclare qu'en raison des circonstances auxquelles le sénateur a fait allusion, à savoir que l'autre endroit a voté à l'encontre des opinions émises au Sénat, le gouvernement estime nécessaire d'étudier la question très attentivement. Il se permet donc de répondre que le gouvernement continue à étudier la question attentivement.

L'hon. M. REESOR déclare devoir proposer la motion qu'il a entre les mains après avoir vu, dans la liste des procureurs des parties qui ont souscrit des actions dans la Compagnie de chemin de fer du Pacifique du Canada, le nom de J.A. Macdonald. Il se peut très bien qu'il ne s'agisse pas du très honorable sir John A. Macdonald, mais dans le cas contraire, ce dernier se retrouverait dans une curieuse situation, étant à la fois le président ou l'un des directeurs d'une compagnie et le représentant du peuple canadien qui a octroyé ce contrat. Sa déclaration deviendrait inutile si le ministre des Postes pouvait affirmer que le J.A. Macdonald en question n'est pas le Premier ministre. Dans le cas contraire, le motionnaire estime cette déclaration nécessaire. Il propose qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général le priant de vouloir bien faire transmettre à cette Chambre copie des procurations dont étaient fondés J.A. Macdonald, J.J.C. Abbott, H.N. Nathan, fils, et D. et M.N. Smith, au nom de F. Cumberland, D. McInnis, J.B. Beaudry, fils, J.S. Helmcken, et Andrew McDermot pour signer une certaine convention au sujet du chemin de fer du Pacifique du Canada, en date du 31 janvier dernier, et pour souscrire des actions le même jour afin de former une compagnie devant entreprendre la construction dudit chemin de fer.

L'hon. M. CAMPBELL déclare que le J.A. Macdonald mentionné dans le document est bien le très honorable sir John A. Macdonald, le Premier ministre et chef du gouvernement. (*Applaudissements*). Néanmoins, il n'est pas nécessaire de produire les documents étant donné qu'il n'a aucune procuration. Il a été mandaté privément. Quant à l'autre partie de l'adresse concernant le mandat dont J.J.C. Abbott, M.N. Smith et d'autres se sont servis, il ne voit pas d'objection à fournir les renseignements demandés. Il ignore à quel titre ils ont agi.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST laisse entendre que le gouvernement ayant accepté de fournir une réponse au sujet du Premier ministre, il serait préférable d'indiquer que sir John A. Macdonald n'avait pas de mandat, et de fournir les documents concernant les autres parties.

L'hon. M. CAMPBELL approuve la version modifiée de l'adresse.

* * *

CONTRAT DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

L'hon. M. CHRISTIE déclare qu'il souhaite retirer l'avis de motion à ce sujet inscrit sous son nom au *Feuilleton* et le remplacer par un autre et de proposer plutôt jeudi prochain : « Qu'un comité soit créé pour enquêter et faire rapport périodiquement sur toutes les questions relatives au contrat concernant la construction du chemin de fer canadien du Pacifique accordé à sir Hugh Allan et ses associés, avant et après sa signature, ledit comité étant investi du pouvoir de faire comparaître des témoins et produire des documents, des registres et des dépêches télégraphiques par câble atlantique ou autrement, y compris toutes les communications échangées entre sir Hugh Allan ou l'un de ses associés maintenant en Angleterre et le gouvernement, l'un de ses membres ou l'un de ses représentants. »

L'hon. M. CAMPBELL propose la deuxième lecture du bill concernant la prison centrale d'Ontario. Il signale que le bill n'est pas imprimé, mais qu'il le sera sous peu. Il espère toutefois que le Sénat l'étudiera en deuxième lecture, entre-temps.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST s'oppose à ce que le bill soit étudié en deuxième lecture avant d'être imprimé et distribué aux sénateurs. Il se plaint de la façon dont les contrats d'impression du gouvernement ont été signés et exécutés. Les retards sont fréquents et il s'écoule beaucoup de temps avant que les bills et documents très importants ne soient imprimés. Il s'oppose donc à l'examen de toutes les mesures qui ne sont pas imprimées, même pas en français.

L'hon. M. CAMPBELL reconnaît le bien-fondé de cette objection, mais il fait valoir qu'il serait très difficile de faire progresser les travaux si cette règle était appliquée à la lettre. Le gouvernement n'est nullement responsable des retards.

Sur la motion de l'hon. M. CAMPBELL, l'ordre du jour est modifié et le bill sera étudié en deuxième lecture mercredi.

Sur la motion de l'hon. M. AIKINS, la même mesure est prise à l'égard du bill modifiant l'Acte concernant les gardiens de port à Montréal et à Québec.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST propose de rayer le 6e article à l'ordre du jour afin de reporter à mercredi la deuxième lecture du bill disqualifiant les législateurs provinciaux des élections à la Chambre des communes (transmis par les Communes). La motion est adoptée.

L'hon. M. FERRIER propose la deuxième lecture du bill visant à incorporer la Banque de Trois-Rivières (transmis par les Communes) et son renvoi au Comité des banques et du commerce.

L'hon. M. BOTSFORD propose la deuxième lecture du bill des Communes visant à incorporer la Compagnie maritime d'amélioration de la Puissance du Canada. Il explique que son but est d'autoriser certains messieurs de Saint-Jean à se constituer en société pour entreprendre la construction de divers ouvrages de nature publique ou privée dans l'ensemble de la Puissance. La motion est adoptée.

L'hon. M. SIMPSON propose l'adoption des deuxième et troisième rapports du Comité conjoint des impressions. Il déclare qu'ils ne contiennent rien de très important et explique brièvement leurs principaux points. La motion est adoptée.

L'hon. M. McMASTER propose la deuxième lecture du Bill des Communes tendant à amender la Compagnie d'assurance contre les risques isolés du feu. Il explique que cette mesure a pour but de changer le nom de la Compagnie canadienne d'assurance contre les risques isolés du feu en celui de « Compagnie d'assurance des cultivateurs et des bâtisses isolées du Canada contre le feu ». Des dispositions provisoires ont été prises pour effectuer la fusion pour laquelle le bill demande une autorisation et pour permettre aux administrateurs de déclarer des dividendes de la façon habituelle. La motion est adoptée.

L'hon. M. FERRIER propose la deuxième lecture du bill des Communes visant à incorporer la chambre de commerce de la Puissance du Canada. Le bill vise simplement à rendre officielle l'existence de cette association qui a déjà tenu plusieurs réunions. La motion est adoptée.

L'hon. M. FERRIER propose la deuxième lecture du bill des Communes visant à modifier la Compagnie de garantie du Canada. La motion est adoptée.

Sur la motion de l'hon. M. CAMPBELL, le Sénat s'ajourne au mardi suivant.

22 avril 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le mardi 22 avril 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

Après les affaires courantes,

L'hon. M. FERRIER propose la troisième lecture du bill relatif à l'association de placement de Montréal. La motion est adoptée.

L'hon. M. VIDAL donne avis d'une motion en vue de la constitution d'un comité spécial auquel seront renvoyées toutes les pétitions en faveur d'une loi interdisant la vente de boissons enivrantes.

* * *

BILL POUR FAIRE DROIT À MARTIN

L'hon. M. DICKEY propose l'examen du rapport du comité spécial sur le bill pour faire droit à Martin et des preuves à l'appui. La motion est adoptée avec dissidence.

L'hon. M. DICKEY propose la troisième lecture du bill pour faire droit à John Robert Martin, appuyé par l'hon. M. Botsford. La motion est adoptée avec dissidence par 34 voix contre 18. Le bill est adopté avec la même dissidence.

* * *

ÉTUDE DES AMENDEMENTS AUX BILLS TRANSMIS PAR LES COMMUNES

L'hon. M. AIKINS propose l'étude des amendements apportés par les Communes au bill visant à établir le département de l'Intérieur. Il déclare qu'il s'agit surtout de modifications verbales et explique la principale. Il propose l'adoption desdits amendements.

L'hon. M. CHRISTIE : Quels sont-ils?

L'hon. M. AIKINS fournit des explications complémentaires en mentionnant que l'un des amendements vise à faire de l'Imprimeur de la Reine, un agent de ce département. Le bill l'associe au secrétaire d'État.

L'hon. M. BUREAU déclare qu'il faut être prudent à l'égard de ces modifications verbales qui, en soi, ne traduisent pas toujours la pleine signification des changements apportés. Malheureusement, il est souvent arrivé qu'il y ait eu d'importants changements de ce genre que les sénateurs n'avaient pas compris. Par exemple, au cours de la dernière session, un député indépendant a ajouté au bill

sur le chemin de fer du Pacifique émanant des Communes un seul mot qui, en fait, représentait un changement très important. À lui seul, ce mot modifiait le message de Son Excellence de même que les dispositions ou le principe adopté aux Communes à l'égard de l'octroi d'argent et de terres. Il s'agissait de l'emploi du mot « entrepris » au lieu de « achevés », ce qui n'était pas du tout la même chose. Maintenant, les constructeurs de la route peuvent obtenir ces subventions lorsqu'ils « entreprennent » les travaux et non pas lorsque les travaux sont « achevés », le mot employé au départ. Il s'agissait d'une modification dangereuse. En fait, il est impossible de proposer à la Chambre une subvention sous forme d'argent ou de terres sans un message de Son Excellence, et nous avons apporté ce changement sans nous rendre compte de ses conséquences. Le bill a été renvoyé aux Communes où il est resté trois ou quatre jours, après quoi l'amendement a été adopté en une soirée, après minuit, si bien que personne ne l'a remarqué. Vu les circonstances, nous devrions faire preuve de prudence étant donné que nous avons le temps d'examiner ces questions et d'en discuter, et que la population s'attend à ce que nous n'agissions pas à la légère. Par conséquent, si je demande au sénateur de laisser ces amendements de côté jusqu'à demain, je ne pense pas que l'intérêt public en souffrira.

L'hon. M. CHRISTIE se dit d'accord pour que l'on fasse preuve de prudence. L'amendement en question a été apporté sans que lui-même ni les autres sénateurs ne s'en rendent compte alors qu'il était certainement très grave. Le bill émanant de la Chambre des communes indiquait que l'octroi d'une subvention sous forme de terres et d'argent serait fait quand les travaux seraient « achevés ». Un député indépendant, — et non pas un ministre, — a proposé, à la fin de la séance, de remplacer le mot « achevés » par le mot « entrepris », ce qui représentait un changement très important. Il a changé la forme du message que Son Excellence adressait à la Chambre des communes. Il s'agit de voir si le Sénat pouvait ou non apporter ce changement. Personnellement, il doute fort que ce soit possible sans un message supplémentaire de Son Excellence.

L'hon. M. AIKINS dit n'avoir aucune objection même s'il a expliqué les changements hier. Il propose de retirer ces amendements de l'ordre du jour et de les examiner le lendemain. La motion est adoptée.

* * *

IMPRESSION

L'hon. M. SIMPSON fournit quelques explications au sujet des services d'impression de la Chambre. Il déclare avoir rencontré

l'imprimeur officiel qui lui a dit qu'il employait une soixantaine de personnes et qu'il avait essayé de recruter, sans succès, du personnel supplémentaire dans les principales villes du pays. Il avait tous les hommes qu'il avait pu obtenir et qui touchaient un salaire supérieur à ceux en vigueur dans la plupart des autres villes du Canada. Il avait demandé à ses hommes de travailler le dimanche, une ou deux semaines plus tôt, pour rattraper les retards et leur avait payé des heures supplémentaires. Il (M. Simpson) estime qu'il a fait tout ce qu'il pouvait pour que le travail soit exécuté comme il faut et rapidement. Il se plaint que, récemment, des épreuves françaises aient été tellement mal corrigées par une personne dans les départements, qu'il aurait coûté moins cher de les réimprimer entièrement. Elles comportaient un millier de changements. En outre, un bill qui figurait à l'ordre du jour d'hier n'a été remis à l'imprimeur que le matin même.

En réponse à l'**hon. M. MACFARLANE**,

L'hon. M. SIMPSON déclare que l'imprimeur n'accepte pas de travail extérieur. Il a cédé son journal et d'autres travaux à quelqu'un d'autre.

L'hon. M. CARRALL corrobore ces déclarations.

L'hon. M. CAMPBELL déclare que la Chambre remercie le président du Comité des impressions (M. Simpson) des renseignements qu'il vient de fournir et qu'il exprime sans doute l'opinion du Sénat en proposant que le Président fasse enquête au sujet du nombre extraordinaire de corrections apportées dont l'imprimeur s'est plaint. Il est inhabituel d'apporter un millier de corrections, ce qui a énormément retardé le travail.

Sur la motion de l'**hon. M. CAMPBELL**, le Sénat s'ajourne au mercredi suivant.

23 avril 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le mercredi 23 avril 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

L'hon. M. CAMPBELL dépose un bill intitulé « Acte à l'effet de prolonger l'Acte passé en la 33e année du règne de Sa Majesté pour amender l'Acte des pénitenciers de 1868. »

* * *

QUESTIONS – LA COMPAGNIE DE TÉLÉGRAPHE DE MONTREAL

L'hon. M. DICKEY demande si le gouvernement ou le département des Travaux publics a conclu avec sir Hugh Allan ou la Compagnie de télégraphe de Montréal, une entente lui accordant le droit exclusif d'installer ou d'exploiter des lignes télégraphiques le long du chemin de fer Intercolonial.

Deuxièmement, il demande si l'installation de la ligne télégraphique le long du chemin de fer Intercolonial entre Truro et Amherst, actuellement utilisée à des fins ferroviaires, sera défrayée par le gouvernement ou par quelqu'un d'autre, ou si le gouvernement ou le département des Chemins de fer effectue des paiements, sous forme de message ou autrement, pour les activités ferroviaires qui ont lieu sur cette ligne.

L'hon. M. CAMPBELL dit avoir parlé de l'objet de ces demandes de renseignements au ministre des Travaux publics qui l'a informé de l'existence d'un accord écrit entre sir Hugh Allan, à titre de directeur de la Compagnie de télégraphe de Montréal, et le gouvernement, à ce sujet. Néanmoins, le ministre a laissé entendre qu'il ne se souvenait pas de tous les faits pour le moment et que le sénateur devrait donc demander le document qui pourrait être déposé sans difficulté.

L'hon. M. DICKEY : Et la deuxième question?

L'hon. M. CAMPBELL : C'est la réponse donnée aux deux. Il attirera de nouveau l'attention du ministre sur la deuxième question et s'il peut obtenir d'autres informations, il les communiquera à la Chambre.

* * *

OFFENSES CONTRE LA PERSONNE

L'hon. M. CAMPBELL présente un bill intitulé « Acte pour amender l'Acte concernant les offenses contre la personne. »

* * *

LE COMITÉ DES IMPRESSIONS

L'hon. M. SIMPSON propose l'adoption du quatrième rapport du Comité conjoint des impressions. Il explique que ce rapport recommande l'impression de certains documents tout en rejetant d'autres. La motion est adoptée.

* * *

LA PRISON CENTRALE DE L'ONTARIO

L'hon. M. CAMPBELL propose la deuxième lecture du bill concernant la prison centrale de la province d'Ontario. Il précise qu'il a été préparé par le Procureur-Général de cette province et qu'il sert à exécuter une disposition prise par le gouvernement de cette province au sujet de la prison centrale. Il estime comme le Procureur-Général de la Puissance qu'il est nécessaire, pour donner pleinement satisfaction aux points de vue et aux souhaits du gouvernement provincial, que le Parlement octroie les pouvoirs requis par ce bill. La motion est adoptée.

* * *

LES ÉTRANGERS EN COLOMBIE-BRITANNIQUE

L'hon. M. CAMPBELL propose la deuxième lecture du bill concernant les étrangers en Colombie-Britannique et au Manitoba. C'est le gouvernement de la Colombie-Britannique qui a proposé ce bill au gouvernement de la Puissance. Cette province a apparemment un acte concernant les étrangers et la naturalisation qui autorise la naturalisation après un an de résidence. Ailleurs dans la Puissance, cette période est de trois ans. La Colombie-Britannique souhaite que la loi de la Puissance s'applique à cette province, mais sans empêcher les personnes qui y vivent actuellement d'obtenir la naturalisation et la citoyenneté après un an de résidence. Le bill maintiendrait ce privilège pour les résidents actuels, mais à l'avenir les individus seraient soumis aux lois normales de la Puissance sur cette question. Il en irait de même pour le Manitoba.

L'hon. M. CARRALL déclare qu'il n'a aucune objection à cette proposition. Il attire l'attention sur un aspect de la loi actuelle. Les documents de naturalisation ne peuvent être obtenus que lorsque la Cour suprême siège. Il souhaite savoir si au Canada une personne ne pourrait pas prêter serment d'allégeance auprès d'un tribunal ou d'un magistrat facilement accessible après avoir rempli les conditions de résidence. Il a toujours considéré que la loi de la Colombie-Britannique concernant le tribunal habilité à recevoir les serments était d'une lourdeur excessive. En Colombie-Britannique,

on vit plus vite qu'au Canada, et une année y est plus longue que trois dans les provinces de l'Est. (*Rires.*) Les dispositions actuelles de la Colombie-Britannique sont insatisfaisantes, coûteuses, et la cause de dérangement considérable pour les colons vivant à grande distance du tribunal.

L'hon. M. CAMPBELL explique le droit de l'Est de la Puissance qui exige que le serment soit prêté devant un greffier, un juge de paix ou une cour inférieure pour permettre la préservation du témoignage en vue d'utilisation future, notamment pour la transmission de biens. Si cette preuve n'était pas conservée, il pourrait être difficile par la suite d'avoir la certitude que la personne aurait prêté serment et serait devenue sujet britannique. Il est donc proposé de demander à la Cour suprême de la Colombie-Britannique de s'aligner sur cette procédure des cours trimestrielles de comté ou de circuit. Il (M. Campbell) ignore s'il est possible d'apporter les améliorations mentionnées. Il croit qu'il n'existe pas de cour trimestrielle de comté dans cette province.

L'hon. M. CARRALL confirme qu'il n'y a pas de cour de comté.

L'hon. M. CAMPBELL déclare que si le sénateur peut proposer des améliorations concrètes à la situation, il sera enchanté de collaborer avec lui. Le bill stipule que la personne doit comparaître devant la Cour suprême afin qu'il soit officiellement noté qu'elle est devenue sujet britannique.

L'hon. M. CARRALL déclare qu'il recommandera le recours à d'autres tribunaux que la Cour suprême, qui ne se réunit que deux fois par an, ce qui oblige les gens qui souhaitent obtenir la naturalisation à faire de longs et pénibles voyages. Il serait heureux de faciliter pour ceux qui le désirent l'obtention de la citoyenneté britannique.

L'hon. M. DICKEY convient avec le sénateur de la Colombie-Britannique qu'au lieu de compliquer les choses, il faudrait faciliter la démarche de ceux qui souhaitent obtenir la citoyenneté britannique. Il ne comprend pas qu'un pays neuf désireux d'attirer des immigrants ou des étrangers puisse opposer des obstacles aux Français, aux Allemands et aux Américains qui souhaitent venir y élire domicile. (*Bravo!*) Il croit qu'en Nouvelle-Écosse il suffit d'un an de résidence pour obtenir la citoyenneté. La procédure de naturalisation y est très simple. Il suffit de déposer une déclaration sous serment au greffe de comté et un double de cette déclaration chez le Secrétaire provincial pour devenir sujet britannique. Il y a donc un double de cette transaction. Cette procédure ne pose aucun problème pratique. Il espère qu'on tiendra compte de cet argument, et qu'on pourra autoriser un officier de comté à enregistrer cette démarche de façon à éviter aux personnes intéressées de devoir parcourir 50, 100 ou 500 milles pour pouvoir devenir sujet britannique. Il trouve absurde et ridicule d'exiger encore une période de résidence de trois ans. Un an devrait suffire pour toute l'étendue du territoire.

L'hon. M. CARRALL approuve toute modification susceptible de faciliter la naturalisation des personnes qui le souhaitent. Il estime qu'il faut s'inspirer des Américains qui font tout pour faciliter la démarche des étrangers.

L'hon. M. CAMPBELL déclare que les Américains exigent trois ans de résidence. Au bout de très peu de temps, un étranger qui déclare son intention de devenir citoyen bénéficie immédiatement de tous les attributs de la citoyenneté, à l'exception peut-être de la possibilité de se faire élire. Les Américains sont donc en avance sur nous. Le sénateur serait heureux de discuter avec son collègue de modifications souhaitables. Le gouvernement a déjà discuté de la valeur à attribuer à la déclaration d'un étranger manifestant l'intention de devenir citoyen de l'Empire, et de la question de la période de résidence, y compris à propos du Manitoba. Le sénateur estimait qu'un an suffisait, mais ses collègues avaient jugé que trois ans étaient nécessaires. Au moment de l'acquisition d'un très vaste territoire dans le Nord-Ouest, on pensait qu'en exigeant seulement un an de résidence, on risquait d'attirer beaucoup d'étrangers qui abuseraient de leur privilège et transformeraient le pays en un autre Texas au profit d'étrangers; alors que les personnes ayant réellement l'intention de devenir citoyennes ne se sentiraient pas lésées par la nécessité de résider trois ans dans le pays. Le Parlement partage cet avis. Le sénateur convient qu'il faut donner toutes les facilités raisonnables possibles aux personnes désireuses de devenir sujets de la Couronne, et que si cela peut se faire en demandant à d'autres tribunaux de recevoir le serment, pour disposer des preuves correctes en vue de la transmission de la propriété, il faut exploiter cette possibilité. Il est favorable à toute amélioration possible à cet égard et sera enchanté de toute l'aide que le sénateur de la Colombie-Britannique pourra lui apporter.

L'hon. M. CARRALL dit qu'il s'en fera un plaisir.

L'hon. M. DICKEY ayant ajouté quelques remarques sur l'origine inconnue de la règle des trois ans aux États-Unis, et ayant exprimé son avis favorable à l'amendement, la motion est adoptée.

L'hon. M. AIKINS propose l'étude et l'adoption des amendements au bill sur la création du département de l'intérieur proposés par les Communes. La motion est adoptée.

* * *

LE CANAL COTEAU

L'hon. M. WILSON présente une pétition de la ville de Saint-Jean, C.E., priant le Parlement d'autoriser la construction d'un canal reliant les Cascades à Coteau-Landing du côté nord du Saint-Laurent.

Sur la motion de **l'hon. M. CAMPBELL**, le Sénat s'ajourne jusqu'à jeudi.

24 avril 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le jeudi 24 avril 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

Après les affaires courantes,

L'hon. M. CAMPBELL déclare qu'il a étudié la deuxième demande de renseignements de l'hon. M. Dickey à propos de la ligne de télégraphe reliant Truro à Amherst le long du chemin de fer Intercolonial, ainsi que ses coûts de construction, que tous les renseignements demandés dans les deux questions figurent dans le contrat conclu, et qu'il a ordonné d'en déposer un exemplaire sur le Bureau du Sénat.

L'hon. M. CAMPBELL donne avis qu'il proposera lors de la prochaine séance que, quand le Sénat s'ajournera, il demeure ajourné jusqu'à sept heures et demie du soir lundi.

* * *

LE CONTRAT DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE

L'hon. M. CHRISTIE déclare qu'il regrette que, par suite de la maladie et de l'absence de son honorable collègue le sénateur de Grandville (M. Letellier de St-Just), l'étude de cette motion doit être reportée à mardi prochain.

* * *

LOI PROHIBITIVE SUR LES BOISSONS ENIVRANTES

L'hon. M. VIDAL propose la création d'un comité spécial auquel seront renvoyées toutes les pétitions présentées à cette Chambre demandant que soit adoptée une loi prohibitive de la fabrication et de la vente des boissons enivrantes comme breuvage dans le Canada. Point n'est besoin, dit-il, d'insister sur l'importance du sujet que cette motion soumet à votre attention. Le simple fait qu'un nombre si important de pétitions aient été présentées au Parlement, pétitions qui n'émanent pas simplement de particuliers mais aussi de municipalités et d'autres organismes, aussi bien que le fait que nous savons que cette grande province de l'Ontario, par la voix de sa législature, a présenté des renseignements à la Chambre des communes dans le même but, devraient suffire à nous faire comprendre qu'il s'agit là d'une question de grande importance qui mérite bien notre attention. Je ne me propose pas d'avancer immédiatement tous les arguments qui plaident en faveur d'une loi prohibitive sur les boissons enivrantes. Cela se fera en temps et lieu quand ce comité, dont je demande la création, présentera son rapport. J'aimerais cependant souligner combien il est souhaitable d'avoir une telle législation. Nous savons depuis bon nombre d'années qu'on essaie de réglementer le commerce des boissons enivrantes. Dans le livre des Statuts de l'Empire, il y a quelque

4,052 lois à cette fin, c'est-à-dire qui visent à réprimer ou diminuer, dans la mesure du possible, les maux épouvantables que l'on sait être le fruit de ce commerce. Les adresses des grands jurys et des juges, les statistiques que nous possédons et ce que nous savons de tous ceux qui sont concernés par l'administration des lois criminelles font comprendre que c'est là la source non seulement de l'intempérance mais aussi d'une vaste proportion des crimes que l'on commet. L'intempérance remplit nos asiles d'aliénés et nos prisons. Je sais que beaucoup pensent que ce genre de loi peut servir à brimer les droits et privilèges individuels. Mais déjà, avec nos lois, n'en privons-nous pas beaucoup du droit de faire ou de vendre des boissons en exigeant paiement d'un permis? Je sais que la prohibition priverait le pays de revenus et que certains pourraient croire qu'il s'agit là d'une politique peu sage. Je sais fort bien que moi-même et d'autres qui ne consacrent jamais un dollar à la boisson devons déboursier pour compenser ces revenus perdus. Mais quand on voit ce qu'on pourrait épargner en dépenses, nous avons là une mesure de l'importance de cette loi que nous proposons. Il en coûterait beaucoup moins cher pour préserver la paix et assurer le bien-être de la société. Il ne s'agit pas d'une expérience nouvelle, car on l'a tentée avec succès ailleurs et je crois bien que, profitant de l'expérience des autres, quand nous essaierons de faire adopter une loi sur le sujet, elle se révélera efficace et permanente, diminuant grandement ou exterminant ce vice en quelques années. On nous dit que le Parlement ne peut pas imposer la sobriété par ses actes. Là cependant n'est pas la question dont nous sommes saisis, car il s'agit plutôt de protéger ceux dont la chair, l'esprit ou le bien-être matériel souffrent à cause de cette intempérance qui a cours dans notre pays. J'espère qu'on ne laissera pas tomber le sujet, mais que le Parlement est sincère. Si la motion est adoptée, elle pourra avoir un effet salutaire chez ceux qui voudraient peut-être s'adonner à ce commerce, elle pourra peut-être empêcher la création de distilleries et de brasseries et préparer la voie pour que nous puissions enfin nous débarrasser de ce mal sans avoir à piétiner certains droits et privilèges dont jouissent certains à l'heure actuelle. (*Bravo!*)

L'hon. M. FLINT appuie la motion disant que le grand nombre de pétitions présentées à la Chambre à ce propos nous montre qu'il est nécessaire d'agir. Je crois que la présente motion constitue un pas dans la bonne direction. (*Bravo!*) Quoique je ne crois pas ni ne m'attend à ce que nous réussissions à obtenir une loi prohibitive pendant cette session, je crois tout de même que ces pétitions et l'action du Parlement pourront nous valoir une collection de statistiques telles qu'elle devrait servir à faire comprendre à tout législateur qui désire le bien du pays qu'il faut adopter une telle loi. Déjà, en 1843, j'ai présenté une motion au Parlement siégeant alors à Montréal pour que soit créé un comité de cinq hommes pour étudier la criminalité et les autres résultats découlant de l'utilisation

des boissons enivrantes. J'ai réussi, de peine et de misère, à obtenir un comité de cinq hommes, mais la session étant courte, nous n'avons pu réussir à faire quoi que ce soit. Cependant, en 1849, j'ai réussi à obtenir un comité de quinze hommes. Nous avons composé un rapport détaillé qui a été imprimé et distribué par milliers. Il en est résulté beaucoup de bien, surtout que cela en a sensibilisé certains qui n'avaient jamais pensé à la chose, à l'importance qu'il y a de faire quelque chose pour mettre un frein au progrès de l'intempérance. En 1855, me semble-t-il, il y a eu un autre comité présidé par l'hon. Malcom Cameron. Ce comité a fait son rapport et depuis lors, de temps en temps, cette question a été soumise au Parlement, mais jamais avec autant d'insistance que maintenant. Notre seul motif, à moi-même et aux autres qui plaidons en faveur de cette loi prohibitive, c'est l'amélioration de la condition des victimes de l'intempérance. Je crois qu'il est de notre devoir comme pays d'avenir d'essayer de mettre un frein aux maux engendrés par l'ivresse; de coloniser notre pays, d'attirer les immigrants, mais, plus précisément, de chercher, par de bonnes lois, à garder parmi nous tous nos propres concitoyens. S'il y a quelque chose qui tend à dépeupler le pays, c'est l'usage de boissons enivrantes. Il est impossible de lire un journal sans voir d'articles sur les crimes et les tragédies dont la boisson est la cause. Nos prisons et nos asiles sont d'éloquents témoins. Nous avons tout à fait le droit de nous opposer aux droits et privilèges acquis à certains, mais dont les conséquences sont visibles chez nos frères humains dégradés et ruinés. Nous ne pouvons qu'en conclure que le revenu tiré de la boisson est une maigre compensation pour toute cette criminalité, toute cette pauvreté et toute cette misère qui découlent du commerce de l'alcool. Dès la prochaine session, nous devrions préparer un Acte très fort pour débarrasser notre pays de ce fléau maudit. Quant à ceux dont les droits auraient été brimés, on pourrait certainement étudier la question d'une juste compensation. L'Angleterre a dépensé quelque vingt millions de livres sterling pour abolir l'esclavage, et les résultats furent bons, et mieux vaudrait pour nous, comme pays neuf, de dépenser million sur million plutôt que de laisser ce fléau se propager chez nous. Notre progrès et notre prospérité d'ici dix ou vingt ans seraient énormes. J'ose espérer qu'en coopération avec le Comité de la Chambre des Communes, nous susciterons tant de faits et de chiffres, et tant de pétitions que cela sera un apport énorme à cette réforme dont je me fais l'avocat. Il est du devoir du gouvernement de prévoir d'autres revenus pour remplacer ceux que nous tirons de ce trafic. Ce sera le plus beau jour de ma vie que celui où je serai témoin de l'adoption d'une loi prohibitive. Depuis 40 ans que je travaille dans ce but, j'ose espérer que je verrai l'aboutissement de mes efforts. (*Applaudissements.*)

L'hon. M. CARRALL, émaillant ses propos de divers traits d'esprit, dit qu'il ne s'oppose pas à la motion, mais qu'il croit que le gouvernement devrait faire connaître sa politique à ce propos et, qu'afin d'avoir tous les faits et d'entendre toutes les opinions, quelques membres ayant des vues différentes du motionnaire devraient faire partie du comité.

L'hon. M. AIKINS dit qu'en sa qualité de membre du gouvernement et de la Chambre, il serait heureux de voir la création du comité. Il est sûr qu'il présentera un rapport détaillé et utile à la Chambre; il ne doute aucunement qu'il sera de nature à attirer l'attention de la Chambre et du gouvernement.

L'hon. M. LOCKE demande si c'est la politique du gouvernement que d'adopter la mesure ou le rapport pressenti.

L'hon. M. AIKINS répond que mieux vaut attendre et voir le rapport d'abord.

La motion est adoptée.

* * *

BILL CONCERNANT LA PRISON CENTRALE

Sur la motion de **l'hon. M. CAMPBELL**, le Sénat se forme en Comité général pour l'étude du bill intitulé : « Acte concernant la prison centrale de la province d'Ontario ». L'hon. M. Olivier occupant le fauteuil de motionnaire explique que l'intention, entre autres choses, est de décharger le pénitencier du soin des prisonniers dans certaines circonstances.

Il est fait rapport du bill sans amendement.

* * *

BILL CONCERNANT LES GARDIENS DE PORTS

L'hon. M. AIKINS propose la deuxième lecture du bill des Communes intitulé : « Acte pour amender les actes concernant les gardiens de ports à Montréal et à Québec » dont il a expliqué l'objet principal, c'est-à-dire d'augmenter de \$40 à \$800 la pénalité imposée pour avoir quitté le port avec un navire chargé sans obtenir la permission du gardien de port. L'an dernier, 100 navires ont quitté ces deux ports sans obtenir cette permission ou ce certificat, se voyant alors imposer la petite amende de \$40. Il en résulta la perte de six d'entre eux parce que les cargaisons de grains avaient été mal arrimées. Dorénavant, il est de notre intention qu'aucun navire ne puisse partir sans obtenir l'autorisation et de l'agent des douanes et du gardien du port.

En réponse à une demande d'information supplémentaire de **l'hon. M. CARRALL**,

L'hon. M. MACPHERSON répète l'explication déjà donnée, c'est-à-dire que les capitaines de navires n'hésitent pas à payer une amende de \$40; \$800, c'est quand même autre chose. Bien des pertes et des malheurs ont résulté d'un mauvais arrimage des cargaisons.

Le bill est lu pour la deuxième fois.

24 avril 1873

INTERROGATION DES TÉMOINS SOUS SERMENT PAR DES COMITÉS PARLEMENTAIRES

Au sujet de la deuxième lecture du bill transmis par les Communes concernant l'interrogatoire des témoins sous serment par des comités parlementaires — **l'hon. M. Campbell**.

L'hon. M. ARMAND dit que le bill n'a pas été imprimé, certainement pas en français. Il demande donc le report de cette question jusqu'à ce que la Chambre soit saisie du bill dans les deux langues.

L'hon. M. CAMPBELL dit espérer que l'honorable président du Comité des impressions étudiera la question, le bill étant déjà à l'ordre du jour la veille et n'ayant pas encore été imprimé dans l'une ou l'autre des deux langues.

Son Honneur le PRÉSIDENT, respectueux des désirs de la Chambre, dit qu'il s'est renseigné pour savoir qui était à blâmer pour les nombreuses corrections qui ont récemment fait l'objet de plaintes et qu'il a constaté que le traducteur n'était pas à blâmer.

L'hon. M. SIMPSON dit qu'il n'a pas vu l'imprimeur aujourd'hui, mais seulement son contremaître, et que celui-ci l'a assuré qu'on s'efforce de travailler aussi vite que possible avec tout le personnel qu'on peut trouver. Il dit que le gros du travail n'est pas tellement en retard, mais il (M. Simpson) n'aime quand même pas ces retards quotidiens. Le traducteur doit à son avis porter une partie du blâme. À cause de quelques erreurs, le bill n'a pas été livré à l'imprimeur au bon moment. M. Taylor blâme le traducteur dans une certaine mesure. Le comité s'efforce de faire avancer les travaux avec toute la diligence possible, mais M. Taylor n'a pas le personnel voulu pour exécuter les travaux aussi rapidement qu'on le voudrait. Il est disposé à payer un supplément ou n'importe quel salaire pour de la main-d'œuvre qualifiée. Il a écrit à M. Taylor, et celui-ci a promis que le bill serait livré aujourd'hui. Il ne peut faire plus.

L'hon. M. WILMOT dit avoir vu dans le compte rendu des délibérations de l'autre endroit que le bill a été lu pour la deuxième fois, envoyé en Comité général, amendé, lu une troisième fois, et adopté immédiatement. Ainsi, un comité spécial de l'autre Chambre est autorisé à examiner une des accusations les plus graves qui puissent avoir été portées contre le Parlement. Maintenant, il faut prendre des dispositions en cette Chambre pour que ce bill soit adopté le plus tôt possible.

L'hon. M. CAMPBELL : Et c'est ce que nous ferons. (*Bravo!*)

L'hon. M. WILMOT : Je pense que suffisamment de temps s'est écoulé depuis le 21 courant pour que nous l'ayons maintenant en main. Je le dis sans la moindre partisanerie. Quiconque désire maintenir l'intégrité et l'honnêteté du pays doit dire qu'une accusation aussi grave que celle portée en l'autre endroit doit être effacée aussi rapidement que possible.

L'hon. M. CAMPBELL : Bravo!

L'hon. M. WILMOT : Je ne vois pas comment une telle accusation peut être soutenue mais je dois dire que si j'étais membre du gouvernement, je tenterais de faire tenir une enquête immédiatement.

L'hon. M. CAMPBELL : Et c'est ce que nous faisons.

L'hon. M. WILMOT : Je ferais lever immédiatement une telle accusation contre tout gouvernement en place, parce que la bonne réputation du pays en dépend. J'espère, pour le bien-être et la prospérité future du Canada, qu'aucune accusation d'avoir accepté de l'argent pour corrompre les représentants élus ne pourra être prouvée. Mais il faut déployer tous les efforts pour que ce bill permettant la tenue d'une enquête soit adopté sans tarder.

L'hon. M. ARMAND dit qu'il désire aussi agir rapidement, mais qu'il n'est pas souhaitable de le faire sans disposer du texte du bill. L'imprimeur est encore en retard, même s'il a fait l'objet de beaucoup d'indulgence, y compris de meilleures conditions que ses prédécesseurs. S'il ne peut pas fournir les bills à temps, le travail devrait être confié à d'autres imprimeurs. Il s'oppose à ce qu'on adopte le bill sans en connaître les dispositions.

L'hon. M. CHRISTIE dit espérer que le sénateur n'insistera pas. Même si le bill n'était pas encore imprimé, la Chambre des Communes a fait franchir toutes les étapes parce qu'on estimait, comme l'a si bien dit son honorable ami du Nouveau-Brunswick (M. Wilmot), que l'accusation la plus grave possible a été portée contre le gouvernement du Canada et qu'il faut, dans l'intérêt de la bonne réputation du pays, que cette accusation soit étudiée aussitôt que possible et que tous les moyens soient pris pour que le bill devienne loi. J'espère sincèrement que cette opposition à une action immédiate ne tiendra pas. Je suis certain que le gouvernement lui-même estime absolument nécessaire d'être blanchi dès que possible de cette accusation, dont on espère qu'il sera innocenté. Il serait absolument désastreux qu'un gouvernement du Canada soit reconnu coupable du crime très grave dont on l'a accusé à l'autre endroit. J'espère que l'opposition sera retirée et qu'on suivra l'exemple de la Chambre des Communes. (*Bravo!*)

L'hon. M. DICKEY : La façon de s'exprimer du dernier sénateur qui a pris la parole m'étonne, car je ne sais pourquoi il parle sur ce ton. Pourquoi nous demande-t-on de nous prononcer sur un bill que nous n'avons jamais vu? Je ne sais pas si les accusations sont fondées, dit mon honorable ami, mais elles sont très graves. Il est donc d'autant plus important que le texte du bill

soit remis à tous les sénateurs. Par conséquent, je n'ai pas été étonné que mon honorable ami manifeste son objection alors que le bill n'est imprimé ni en anglais, ni en français. Le sénateur qui a manifesté son indignation semble avoir oublié de rappeler, en toute justice, que le comité à ce sujet a été demandé et obtenu sur une motion du leader du gouvernement. (*Bravo!*) L'hon. M. Christie lui-même a admis que le Premier ministre était tellement pressé de faire tenir une enquête que le bill a franchi toutes les étapes en une seule journée, avec l'assentiment du gouvernement. Le ministre des Postes ou l'un d'entre nous désire-t-il retarder l'étude de ce bill? Est-ce notre faute s'il n'est pas encore imprimé? Moi, je m'oppose à étudier un bill aussi important que celui-ci sans l'avoir vu, et j'en prends la responsabilité. C'est pourquoi j'espère que le ministre des Postes, quand le bill sera imprimé, en fixera l'étude le plus vite possible. (*Bravo!*)

L'hon. M. CHRISTIE : Il est impossible de mal comprendre ce bill. Il est très court, seulement quatre articles, mais il revêt la plus haute importance. Mon honorable ami de l'opposition dit que nous manifestons une grande hâte. Tous les sénateurs devraient se montrer pressés d'étudier ce bill, estimant que les accusations portées sont aussi graves qu'elles peuvent l'être. La bonne réputation du Canada est mise en danger par ces accusations et plus rapidement on en disposera, le mieux cela sera. Tout ce qu'on demande aux sénateurs, c'est de se montrer d'accord avec les députés. Compte tenu de la bonne réputation du pays, ce bill devrait être adopté dès que possible.

L'hon. M. CAMPBELL : Mon honorable ami qui vient de parler s'excite inutilement. L'autre Chambre du Parlement a été saisie des faits dont il est question dans le bill des jours ou des semaines avant d'agir. Nous ne savons rien de la mesure. Nous avons le droit d'en connaître les dispositions et de tout à son sujet. Le gouvernement n'est disposé à rien d'autre que de faire avancer ce bill. La motion relative à la tenue d'une enquête a été présentée par le leader du gouvernement, comme on l'a déjà dit. Personne ne peut dire que mon honorable collègue ou moi-même avons manifesté d'autres dispositions en cette Chambre. La question n'est pas à ce point urgente que les sénateurs doivent faire un saut dans l'inconnu. Le gouvernement est disposé à tenir une enquête, et est impatient de la tenir, mais toute l'inquiétude que l'hon. M. Christie prétend manifester au nom du gouvernement sera allégée lorsqu'il connaîtra les résultats de l'enquête. (*Bravo! et un rire.*) Entre-temps, il est tout à fait souhaitable et approprié que les sénateurs reçoivent le bill imprimé. Je crois savoir que certains sénateurs, principalement parmi les gens de robe, tiennent beaucoup à voir le texte du bill au sujet de certains points de droit qui ont été soulevés ou pourront l'être. Je ne doute pas qu'une fois le bill imprimé, nous pourrons en discuter convenablement et arriver à une conclusion quelconque.

L'hon. M. DICKSON est en faveur de reporter l'étude du bill jusqu'à ce que celui-ci ait été imprimé.

L'hon. M. CHRISTIE demande encore instamment de ne pas retarder la deuxième lecture. On nous avait assurés que le bill nous serait remis aujourd'hui. Pourquoi retarder jusqu'à lundi? Pourquoi pas demain? S'il n'est pas imprimé demain, on pourra toujours en reporter l'étude encore une fois.

L'hon. M. CAMPBELL ne voit pas pourquoi le sénateur devrait dicter la conduite du Sénat. S'il tient tellement à faire passer ce bill, pourquoi ne s'en charge-t-il pas? Il (M. Campbell) désire étudier le bill et d'autres sénateurs veulent en examiner les points juridiques. Rien ne justifie le zèle extraordinaire manifesté par le sénateur. Il (M. Campbell) veut vraiment qu'il soit adopté dès que les sénateurs en connaîtront les dispositions et toutes les questions qui s'y rattachent.

L'hon. M. CHRISTIE dit qu'il n'a pas tenté de dicter la conduite du Sénat, mais a voulu simplement présenter son point de vue. Il ne permettra pas au leader du gouvernement de dire qu'il a tenté de dicter la conduite du Sénat.

L'hon. M. MACDONALD (Victoria) estime qu'il est tout à fait inconvenant de presser l'étude de ce bill et que la majorité des membres du Sénat ne croit en aucune des accusations portées. Il se peut même que le bill soit rejeté tout simplement. Plus on tentera d'en hâter l'étude, plus celle-ci sera retardée. Ce n'est pas la façon d'en faire avancer l'étude. Le zèle manifesté en ce sens ne découle pas d'un désir de laver le pays d'une accusation sans fondement mais de motifs tout à fait différents. Il s'oppose à ce que l'étude du bill se poursuive tant que celui-ci n'aura pas été imprimé. Il y a d'autres questions plus importantes à étudier. Ce bill peut attendre son tour comme les autres.

La question est encore débattue, puis la motion d'en reporter l'étude à lundi est proposée et adoptée.

L'hon. M. DICKEY propose l'étude de l'amendement du comité spécial au bill pour incorporer la Compagnie Maritime d'amélioration. Il explique que l'amendement vise à empêcher la circulation, en guise d'argent, de billets négociables au porteur, c'est-à-dire empêcher la compagnie de produire des billets de banque. L'amendement est adopté et le bill est lu pour la troisième fois.

* * *

BILL RELATIF AU GRAND TRONC

Le bill relatif au Grand Tronc, autorisant cette compagnie à émettre de nouvelles obligations, etc., qu'on a reçu des Communes, est lu pour la première fois.

La séance est levée.

25 avril 1873

LE SÉNAT DU CANADA

Le vendredi 25 avril 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

Après les affaires courantes,

LA COMPAGNIE D'ASSURANCE CONTRE LES RISQUES ISOLÉS

L'hon. M. DICKEY, du Comité des ordres permanents et des bills privés, fait rapport du bill intitulé « Acte pour amender l'acte pour incorporer la Compagnie canadienne d'assurance contre les risques isolés du feu » et pour changer le nom de ladite compagnie en celui de « Compagnie d'assurance des cultivateurs et des bâtisses isolées du Canada contre le feu », avec amendements.

L'hon. M. McMASTER propose l'adoption des amendements.

L'hon. M. CARRALL demande des explications. Il n'a pas confiance en la compagnie ou en ses capacités. (*Rires.*) Auparavant, seuls les actionnaires pouvaient déclarer les dividendes, mais maintenant les directeurs vont pouvoir en faire autant. En fait, la compagnie est devenue si prospère qu'il semble que sa principale préoccupation consiste à acquérir des installations pour la distribution de profits. Bientôt, elle manquera de temps pour distribuer tous ses profits. (*Redoublement de rires.*) Il s'intéresse un peu à cette compagnie depuis qu'il a cru comprendre que certains des immeubles du gouvernement sont assurés par elle et il veut s'assurer que le pays est en sécurité. (*Hilarité générale.*) Il ne croit pas aux risques isolés qui peuvent convenir à certaines gens, il préfère les assurances de groupe, surtout en ce qui concerne les jeunes gens, car l'union fait la force et qu'il n'y a rien comme partager les risques quand on partage les plaisirs. Ce bill peut aller de l'avant. (*Rires.*)

L'hon. M. McMASTER dit que le bill permet aux directeurs de déclarer des dividendes à la place des actionnaires. De plus, on y prévoit la fusion de la Compagnie d'assurance contre les risques isolés avec la Compagnie d'assurance des cultivateurs du Bas-Canada. La compagnie a déjà déposé une somme énorme entre les mains du gouvernement comme garantie et s'attend à la porter bientôt à \$100,000. Ces renseignements rassureront peut-être le sénateur. (*Rires.*)

Les amendements sont adoptés.

L'hon. M. CAMPBELL propose que lorsque le Sénat s'ajournera aujourd'hui, il demeure ajourné jusqu'à lundi, à sept heures et demie du soir.

En réponse à l'hon. M. Letellier de St-Just,

L'hon. M. CAMPBELL répète qu'il s'agit d'accommoder certains sénateurs qui rentrent chez eux et désirent revenir à temps pour la reprise des travaux.

L'hon. M. CARRALL désire aider le gouvernement en toutes occasions, mais il semble étrange que certains sénateurs soient toujours pressés de rentrer chez eux — ils semblent souffrir de nostalgie. (*Rires.*)

L'hon. M. WILMOT attire de nouveau l'attention sur l'importance du bill permettant aux Comités du Parlement de pourvoir à l'interrogatoire de témoins sous serment et demande si le gouvernement ne pouvait pas reconsidérer sa décision et y donner suite immédiatement. Le bill est maintenant imprimé en anglais et en français. Il a appris que le comité doit se réunir mercredi prochain et a émis des assignations à comparaître pour l'examen des témoins. L'autre Chambre a jugé nécessaire d'adopter ce bill rapidement, suspendant ainsi toutes ses règles, il est donc sûrement désirable que cette Chambre agisse avec diligence. Le bill est très court, et il ne doute pas que son honorable ami de Cumberland le comprendra en peu de temps. Le Sénat ayant décidé de s'ajourner jusqu'au lundi soir, il se peut qu'ils soient détenus jusqu'à mardi. Il ne se préoccupe que de l'intérêt public et ne se sent d'aucune hostilité envers sir Hugh Allan, qu'il ne connaît même pas. Puisque des juges de paix et des magistrats peuvent entendre des témoins sous serment, il pense que la Cour supérieure du Parlement doit détenir ce même pouvoir. Étant donné que les Communes, les représentants de la population, ont agi si promptement en la matière, il estime qu'il serait malséant qu'un corps nommé par la Couronne fasse obstacle à l'adoption d'un tel Acte.

L'hon. M. CAMPBELL dit qu'il ne voit pas pourquoi le sénateur est si pressé. Le règlement de la Chambre est encore en vigueur, le bill devant passer en deuxième lecture lundi. Le temps ne manquera pas entre sept heures et demie et toute heure qu'ils désireront choisir pour siéger et étudier le bill. Entre-temps, ils en disposent dans les deux langues pour l'étudier de façon appropriée. Il répète qu'il ne voit pas de raison pour cette précipitation.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST : Je ne crois pas que le gouvernement devrait agir ainsi. Les deuxième et troisième lectures de cette importante mesure ont eu lieu le même soir.

L'hon. M. CAMPBELL : Cela ne nous lie en rien.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST : Non, mais cela montre le sentiment derrière ce bill dont on a si rapidement disposé. Le

ministre des Postes, quand il dit qu'il n'y a aucune raison de se presser, doit avoir oublié les mesures prises dans l'autre Chambre. Nous avons ici un document de cette Chambre mettant en accusation certains membres du gouvernement, et le Sénat, en retardant le tout, serait considéré comme essayant de soustraire les accusés à l'enquête. Je ne crois pas qu'il soit dans notre intérêt de nous exposer à un tel soupçon. Le but du bill est très simple, il vise à permettre aux comités des deux Chambres de pourvoir à l'interrogatoire de témoins sous serment. Des témoins ont été cités à comparaître mercredi, et en retardant les choses, nous les empêcherons d'être assermentés. Est-ce là notre objectif? En Angleterre, la Chambre des communes et la Chambre des lords ont convenu que tous les comités devant faire enquête sur la conduite des ministres doivent avoir le pouvoir de faire prêter serment. Est-ce parce que c'est la coutume anglaise, ou pour soustraire quelqu'un, que nous devrions procéder différemment? L'état avancé de la session et l'urgence de la question sont des raisons de plus de ne pas atermoyer, et bien que nous ayons notre mot à dire en matière législative, nous devons dans une certaine mesure tenir compte des désirs de l'autre Chambre. Cela porterait atteinte au Sénat que de retarder les choses à présent. Je puis montrer ce qui s'est passé à la Chambre des lords quand un bill de même nature y a été soumis.

L'hon. M. CAMPBELL : Nous verrons cela lundi.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST : Je puis vous en faire la démonstration maintenant si vous désirez reporter la motion.

L'hon. M. CAMPBELL : Je n'ai rien à dire. La question est inscrite à l'ordre du jour de lundi.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST : Nous nous passons, dans un cas, pendant un jour, des règles de la Chambre, et devrions nous en passer dans un cas où le sentiment de la population le justifie. Il s'agit à présent d'une réelle mise en accusation des membres du gouvernement.

L'hon. M. CAMPBELL : C'est bien pourquoi nous devrions procéder avec prudence.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST : Tout ce que nous y gagnons c'est de retarder les choses. Le Comité des Communes va se réunir et n'aura aucun pouvoir pour assermenter les témoins. En retardant les choses, nous irons à l'encontre du vote unanime de la Chambre des communes, qui représente le peuple. Il y a des précédents. En 1867, nous avons adopté une loi autorisant certains comités des deux Chambres à faire prêter serment.

L'hon. M. CARRALL dit que les arguments invoqués pour qu'on agisse précipitamment ne sont pas suffisamment convaincants pour l'amener, par un vote, à mettre de côté l'ordre du jour. Cet organe est censé être calme, digne et éminemment respectable et, pour ce qu'il en sait, il l'est. (*Rires.*) Il n'est en aucun cas tenu d'être impétueux ou d'agir dans une précipitation de mauvais aloi, mais il est plutôt tenu d'agir après mûre réflexion. Si le sort du

gouvernement est en balance, qu'il y reste quelques heures de plus! (*Rires.*) Bien qu'il écoute toujours attentivement les arguments de son honorable ami de Grandville (M. Letellier de St-Just), tout ce qu'il a pu percevoir de ses remarques ce ne sont que les vagues grondements d'un lointain orage — les menaces d'une chose épouvantable à venir — et il ne voit pas pourquoi on devrait agir différemment dans le cas de ce bill.

L'hon. M. SMITH : Vise-t-il à payer ces témoins?

L'hon. M. CAMPBELL : Je n'en sais vraiment rien. Je viens tout juste de prendre connaissance du bill. La Chambre des communes les paiera sans doute, comme elle le fait toujours. Ils ne seront pas payés par le gouvernement.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST : Devons-nous comprendre alors que le gouvernement s'oppose maintenant à étudier ce bill?

L'hon. M. CAMPBELL : Je ne propose pas d'entraver l'ordre du jour actuel de la Chambre.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST : Cela ne fait que retarder un peu plus les choses. Que les gens le prennent pour ce qu'il vaut.

La motion relative à l'ajournement est adoptée.

* * *

EXTRADITION, etc.

L'hon. M. CAMPBELL présente un bill relatif à l'extradition. La loi actuelle prévoit l'extradition des criminels demandée par les États-Unis. Cette nouvelle mesure vise à traiter les autres pays de la même façon. Le bill est lu pour la première fois.

* * *

TROISIÈME LECTURE

Bill concernant la prison centrale de la province d'Ontario —
L'hon. M. CAMPBELL.

* * *

BILL SUR LE CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC

L'hon. M. MACPHERSON dit que l'hon. M. Ferrier, absent, lui a demandé de proposer la deuxième lecture de l'Acte des arrangements financiers du Grand Tronc de 1873. Il en explique la substance — pour autoriser la compagnie à dépenser deux millions de livres sterling pour améliorer la voie — l'appel de fonds consistera en actions. La motion est adoptée. Le bill est renvoyé au Comité des banques, du commerce et des chemins de fer.

Sur la motion de **L'hon. M. CAMPBELL**, la séance est levée.

28 avril 1873

LE SÉNAT DU CANADA

Le lundi 28 avril 1873

Son honneur le Président occupe le fauteuil à sept heures et demie du soir.

Après les affaires courantes,

L'hon. M. McMASTER propose la troisième lecture du bill portant sur l'amendement de la Compagnie canadienne d'assurance contre les risques isolés du feu (tel qu'amendé). La motion est adoptée.

L'hon. M. CAMPBELL propose la deuxième lecture du bill pour étendre les pouvoirs de la corporation de la maison de la Trinité de Québec. La motion est adoptée.

Le bill est également adopté en comité général.

L'hon. M. CAMPBELL propose la deuxième lecture du bill relatif aux maîtres de havre pour certains ports de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick. La motion est adoptée.

Le bill est renvoyé en comité.

L'hon. M. CAMPBELL propose la deuxième lecture du bill régissant le transport des matières dangereuses dans les navires. Il dit que ce bill s'inspire d'une loi britannique analogue. Il ne doute pas que les sénateurs seront heureux de permettre la mise en place d'une loi tendant à diminuer les dangers sur les navires. La motion est adoptée.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST propose la deuxième lecture du bill déclarant inhabiles à siéger à la Chambre des communes les membres des conseils législatifs des provinces. La motion est adoptée.

Sur la motion de **l'hon. M. AIKINS**, le Sénat, réuni en comité général, étudie le bill relatif aux gardiens de ports à Montréal et à Québec.

Il est fait rapport du bill sans amendement.

* * *

BILL SUR LA PRESTATION DE SERMENT

L'hon. M. CAMPBELL propose la deuxième lecture du bill visant à autoriser les comités du Parlement à interroger des témoins sous serment. Il dit que le bill propose d'accorder ce pouvoir à tout comité des deux Chambres, de même qu'au comité des bills privés.

L'hon. M. CARRALL : Ne pouvez-vous pas amender le titre du bill?

L'hon. M. CAMPBELL : Nous pouvons étudier tout amendement en comité.

L'hon. M. DICKEY : Avant que la motion ne soit adoptée, je désire attirer l'attention du ministre des Postes et du sénateur de Grandville (M. Letellier de St-Just) sur les très graves doutes existant quant aux pouvoirs de la Chambre de légiférer en la matière. Ce que je vais dire ne participe d'aucun désir de m'ingérer dans les affaires de la justice et de quiconque d'une part et, d'autre part, d'une opposition au principe du bill. Les mérites du bill ne sont pas mis en cause, il s'agit plutôt de savoir si nous avons le pouvoir d'en disposer. Aux termes de l'article 91 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique de 1867, un pouvoir général est accordé de faire des lois pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada, relativement à toutes les matières ne tombant pas dans les catégories de sujets par le présent acte exclusivement assigné aux législatures des provinces, mais cela n'est pas valable pour la question à l'étude, et ce, pour deux raisons : premièrement, l'administration de la justice, à laquelle cette question s'appliquerait, est l'un des sujets assignés exclusivement aux législatures locales. Qui plus est, il existe un article de l'acte qui s'applique expressément à ce cas, et mon honorable ami (M. Letellier de St-Just) se rappellera de la maxime *expressio facit cessare tacitum*. La question est claire. L'article 18 de l'Acte de la Confédération concerne exclusivement le pouvoir législatif et se lit comme suit : « Les privilèges, immunités et pouvoirs du Sénat et de la Chambre des communes, ainsi que de leurs membres, sont ceux que définissent les lois du Parlement du Canada; sous réserve qu'ils n'excèdent pas ceux que possèdent, lors de l'adoption de la présente loi, la Chambre des communes du Parlement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne ».

Il s'agit donc tout simplement de savoir quels pouvoirs détenait la Chambre des communes britannique au moment de l'adoption de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. J'ai consulté les statuts impériaux de cette période et j'ai découvert que le seul acte accordant des pouvoirs semblables à ceux demandés dans le présent bill est l'« Imperial Act » 21 et 22 Vict., 1859, c. 78. Aux termes de l'article 1, « Tout comité spécial de la Chambre des communes, auquel un bill privé est renvoyé par la Chambre, peut interroger des témoins sous serment pour des questions liées à un tel bill, et à cette fin peut faire prêter serment à de tels témoins. » Notre acte, accordant le pouvoir d'interroger des témoins sous serment en comité sur tout bill privé, adopté en 1868, doit avoir été tiré de l'Acte impérial, car il s'agit pratiquement d'une transcription littérale de cet acte. Ce n'est qu'en 1871, ou quatre ans après la

Confédération, qu'un Acte impérial accordant les pouvoirs maintenant demandés à la Chambre des communes britannique a été adopté. Il est donc tout à fait clair qu'en 1867 la Chambre des communes ne pouvait jouir de ces pouvoirs, et la conclusion inévitable est que nous n'avons aucun pouvoir d'adopter un acte accordant des pouvoirs qui excèdent ceux détenus par la Chambre des communes britannique en 1867 et qui, je l'ai déjà démontré, n'incluent pas le pouvoir d'interroger des témoins sous serment en comité, généralement, mais l'autorisent seulement en comité des bills privés. Je considère donc notre mesure comme étant inconstitutionnelle et outrepassant nos pouvoirs tels que définis dans la constitution et la charte de nos libertés. Nous ne disposons pas du même pouvoir original que celui détenu par le Parlement britannique. Notre constitution, une constitution écrite à l'instar de la constitution américaine, est limitée par l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, et si nous y passons outre pour satisfaire les exigences de l'heure, nous établirons un précédent qui pourra être invoqué plus tard dans des cas où le préjudice pourra s'avérer beaucoup plus grave. Les Instructions royales, 8^e paragraphe, article 7, posent un nouveau problème pour l'adoption de cet acte sans clause d'exception car on y dit que « tout bill d'une importance ou d'une nature extraordinaire touchant la prérogative, etc., doit recevoir l'assentiment de Sa Majesté ». Pour moi, cette question relève exclusivement du représentant de la Souveraine.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST : Je ne suis pas d'accord avec le sénateur qui vient de parler. Tout d'abord, je ne pense pas que le ministre des Postes se serait chargé de ce bill s'il n'avait pas été convaincu qu'il agissait conformément à la constitution, surtout que le bill a été adopté dans l'autre Chambre sans dissidence. Les remarques faites quant à l'inconstitutionnalité de cet acte sont sans valeur. Il faut faire une distinction entre les deux articles de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique qu'on vient juste de citer. L'article 91 dit que les trois corps, la Reine, le Sénat et les Communes, peuvent faire des lois pour le bon gouvernement et la paix de la Puissance, dans tous les cas non assignés aux législatures locales; mais l'article 18 ne vise pas le Parlement dans son ensemble, mais seulement les deux Chambres. On y dit que les privilèges, immunités et pouvoirs seront détenus et exercés par le Sénat et la Chambre des communes, non pas conjointement avec la Reine, mais séparément, ce qui est une tout autre chose. Les privilèges et pouvoirs conférés et à être exercés au Canada ne peuvent excéder, pour chacune des deux Chambres, ceux de la Chambre des communes britannique. Nous ne parlons pas du Parlement dans son ensemble, mais seulement des deux corps, le Sénat et les Communes, alors que dans l'autre cas il s'agit des pouvoirs du Parlement lui-même, c'est-à-dire la Reine, le Sénat et les Communes. Dans ces circonstances, c'est l'article 91 qui doit nous guider et, compte tenu du pouvoir qu'il accorde de faire des lois sur toutes les matières non assignées exclusivement aux législatures locales, et ce bill concerne une question d'ordre et de bon gouvernement, qui tombe dans la catégorie générale des pouvoirs dont dispose le Parlement du Canada, la Reine, le Sénat et les Communes. Abstraction faite de la question soulevée par le sénateur de l'autre côté (M. Dickey) que je ne considère pas comme

de l'ergotage, mais certainement comme un très bon argument — peut-être plutôt bon étant donné que le Procureur-Général et tous les ministres et avocats de l'autre chambre ont consenti à l'adoption du bill — quand les ministres, les gardiens de la constitution, acceptent la responsabilité de ce bill ici, également, nous pouvons dire en toute sécurité qu'il ne pose aucun danger pour cet instrument. De plus, quel mal pourrait causer l'adoption de ce bill? Aucun. Comme il n'y a aucun danger évident et aucune raison d'affrontement, pourquoi devrions-nous dire que nous n'avons aucune compétence en ce qui concerne le bill? Y a-t-il des doutes sur le point soulevé? Compétence a été conférée par l'article 91 de l'Acte d'Union. Le précédent du Parlement britannique nous sert en la matière — la Chambre des communes ayant décidé d'exercer le pouvoir d'assermenter des témoins, et un acte ayant été adopté par le Parlement impérial à cet effet. Le bill a été présenté aux Communes en 1871. Il y a été adopté sans discussion, et à la Chambre des lords, sans difficulté. C'est parce qu'il s'agissait de la volonté du Parlement de la Grande-Bretagne plus que d'un droit inhérent à l'une des branches du Parlement, qu'on a pu agir ainsi. Je ne dis pas que les Communes n'ont aucun droit inhérent d'assermenter des témoins, mais ils ont conclu qu'ils avaient le droit de le réclamer et ont adopté une loi en conséquence par lequel le pouvoir est accordé ou assumé et maintenant, dans certains cas, des témoins sont assermentés par des comités parlementaires. Quant aux raisons militant en faveur de cet Acte, considérant le rapport d'un comité spécial des Communes, nous en voyons de nombreuses. Sir Erskine May a reconnu qu'il était nécessaire d'avoir un tel droit, mais qu'il devait être accordé par statut. Cela étant, nous pouvons disposer du présent bill, qui sera aussi profitable pour le pays que celui de 1868. Avions-nous alors plus de pouvoir? Notre charte n'a été ni élargie ni diminuée. Ensuite, nous avons adopté un acte permettant à certains comités d'interroger des témoins sous serment. Pour ce qui est de soumettre l'acte proposé à la Reine pour obtenir son assentiment, j'estime ce conseil plutôt prématuré et je pense que le gouvernement ne trouvera pas convenable de prendre des mesures visant à retarder son adoption, mais conseillera plutôt à Son Excellence de l'accepter sans tarder. (*Bravo!*)

L'hon. M. BUREAU dit que l'article 18 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique ne concerne pas des pouvoirs conférés par statut, mais vise plutôt des pouvoirs et privilèges inhérents aux précédents et privilèges parlementaires. De tels droits peuvent être définis par statut, mais qu'ils le soient ou non, ils ne peuvent excéder ceux détenus et exercés par la Chambre des communes.

Cet article ne s'applique qu'aux droits inhérents. Il n'a jamais été revendiqué comme un privilège inhérent par la Chambre des communes, et le fait qu'en 1871 la Chambre ait adopté un acte pour pouvoir interroger des témoins sous serment prouve que ce droit n'a jamais été revendiqué comme un privilège inhérent.

L'article 18 ne fait que limiter les privilèges inhérents mais ne limite pas les pouvoirs législatifs.

28 avril 1873

L'article 91 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique définit clairement nos pouvoirs législatifs.

Nous avons exercé ces pouvoirs en 1868 quand un acte a été adopté pour que les comités des bills privés puissent entendre des témoins assermentés. Cette loi n'a pas été désavouée et tous les actes adoptés par les assemblées coloniales sont passés en revue en Angleterre.

Avant la Confédération, l'Assemblée législative du Nouveau-Brunswick en 1860 a adopté un acte dans le même but et celui-ci n'a pas été désavoué.

De l'avis de A. Todd, écuyer, cet argument est clair et irréfutable. Cela place toute la question dans des limites très étroites et on ne saurait l'exprimer plus clairement, de façon plus concise ou plus laconique.

(Signé) A. Todd.

L'hon. M. CARRALL dit qu'il comprend maintenant tout à fait pourquoi, après avoir entendu les prières et les interprétations élaborées données par le sénateur de Grandville (M. Letellier de St-Just), il a pensé qu'on était à la veille d'une crise parlementaire et qu'il pourrait aider à donner le coup de grâce au gouvernement. Malgré son raisonnement astucieux, il n'était pas disposé à appuyer le bill. Mais après avoir entendu le discours du sénateur d'Amherst (M. Dickey), une idée a surgi dans son esprit (M. Carrall), à savoir un doute quant à la capacité de la Chambre à adopter ce bill. Tout comme son honorable ami de Grandville, il est d'avis que ce bill ne doit pas avoir échappé à l'attention du ministre de la Justice, dont ils considèrent l'opinion comme ayant plus de poids que celle de tout autre homme de la Puissance; il s'attendait difficilement à ce que quelqu'un d'aussi habile et rusé que cet homme parraine le bill à moins qu'il pense que nous avons le droit de l'adopter. Nous avons une constitution écrite et ne pouvons y passer outre. Il n'en va pas de même de la constitution britannique qui est aussi souple que le caoutchouc des Indes. (*Un rire.*) Quant à savoir si ce bill excède notre pouvoir ou non, en vertu de l'Acte d'Union, il laisse à ceux qui s'y connaissent en droit le soin de le déterminer. S'il pense que le bill viole la constitution, il agira prudemment lorsqu'il s'agira de voter pour une deuxième lecture. S'il est adopté, il pourra s'avérer une arme à double tranchant, jouant contre les sénateurs de l'autre côté à un moment donné à l'avenir, quand ils seront peut-être au pouvoir. (*Bravo!*)

L'hon. M. WILMOT: Qu'entend-on par gouvernement responsable? Nous légiférons ici pour le peuple du pays. Nous avons une constitution analogue à celle des Britanniques. Le Parlement a le pouvoir d'adopter des lois pour le bon gouvernement du pays et pour promouvoir les intérêts du peuple. Si l'argument de mon honorable ami (M. Dickey) est valable, je pense qu'il aurait dû s'opposer au bill adopté il y a quelques sessions concernant la Nouvelle-Écosse. Je ne me souviens pas qu'il se soit opposé à cette mesure autrement que verbalement. (*Rires.*)

L'hon. M. DICKEY : C'était pour la paix et le bon ordre de la Nouvelle-Écosse. (*Un rire.*)

L'hon. M. WILMOT : Et c'est pour la paix et le bon ordre du peuple du Canada — pour obtenir des témoignages sous serment relativement à certaines graves accusations dont est saisie une commission d'enquête du Parlement. Je serais le dernier à vouloir empiéter sur les droits ou privilèges de cette Chambre, mais je serais le dernier, nommé par la Couronne, à voter contre la voix des représentants du peuple pour une question de cette nature — une mesure qu'ils ont adoptée à l'unanimité. Nous opposer à eux en vertu d'une simple interprétation littérale ou verbale de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique serait contraire à l'esprit d'un gouvernement représentatif. Eh bien, la façon dont nous avons traité le cas de la Nouvelle-Écosse était contraire à la lecture de cet acte. Si nous nous en étions tenus à la lettre stricte de la loi, nous aurions demandé au Parlement britannique de changer cet acte. Si nous décidions de nous opposer à la mesure préconisée par l'assemblée du peuple, nous nous placerions dans une position des plus étranges. (*Bravo!*)

L'hon. M. MACDONALD (Victoria) estime qu'aucun des sénateurs n'a démoli l'argument de l'hon. M. Dickey. Quant aux Communes, nous sommes assurément aussi indépendants et libres que cette Chambre. Nous devons agir plus calmement et plus posément. Et il n'y avait pas ici le même sentiment qui prévalait là-bas quand le bill a été adopté.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST : Il n'y avait pas de sentiment.

L'hon. M. MACDONALD : Au contraire. Le bill n'a pas une quelconque importance. Si tel était le cas, les sénateurs de l'autre côté ne se montreraient pas la moitié aussi passionnés. Il suppose que le bill sera adopté toutefois. Le gouvernement n'en a pas peur. Fort de son intégrité et de son honneur, il a permis qu'il soit adopté à l'autre Chambre. Quand il le sera enfin, certains sénateurs de l'autre côté pourraient s'en trouver désolés pour un bon moment. (*Bravo!*)

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST et **l'hon. M. DICKEY** répondent aux arguments soulevés contre leurs avis respectifs. Ce dernier signale les doutes des sénateurs quant à la compétence du Parlement en la matière. Il doit aller plus loin que les simples mots de l'Acte d'Union. Quant à la loi de la Chambre des communes britannique en 1871, que faut-il de plus pour montrer qu'elle ne possédait pas ce pouvoir en 1867? Notre acte ne dit pas que nous pourrions nous attribuer les pouvoirs et privilèges que la Chambre des communes britannique possède maintenant; il dit que les nôtres ne devraient jamais excéder ceux exercés par les Communes au moment de l'adoption de l'Acte d'Union. (Voir l'article 18.) Un acte adopté en 1859 accorde aux Communes britanniques le pouvoir conféré par notre acte de 1868 adopté au Canada, à savoir celui de convoquer devant des comités des bills privés des témoins sous serment. C'est tout ce dont disposent les Chambres britanniques en

1867. Le sénateur de Grandville a admis franchement qu'il ne s'agit pas d'un pouvoir inhérent à ces Chambres. Elles l'ont obtenu par un acte du Parlement, ajoute-t-il. Elles l'ont demandé et l'ont obtenu. Peut-on être plus clair? Il ne s'attendait pas être taquiné par le sénateur de Grandville pour avoir une opinion différente du gouvernement à cet égard. (*Applaudissements.*) Il peut comprendre pourquoi le Premier ministre n'aimerait pas avoir l'air de s'opposer aux désirs de la Chambre basse dans une question de ce genre. Cette Chambre, cependant (le Sénat) est avant tout une Chambre de révision, censée être à l'abri de toute influence. Cela étant le cas, il est de notre devoir d'étudier attentivement le bill pour déterminer si nous pouvons l'adopter ou non. Il est de notre devoir de faire attention à un point constitutionnel de ce genre. Il pense avoir exposé la question pleinement et honnêtement devant la Chambre. (*Bravo!*)

L'hon. M. CAMPBELL dit que le sénateur a exposé la situation pleinement et honnêtement. Mais s'il (M. Campbell) n'avait pas été disposé à assumer la responsabilité de demander à la Chambre d'adopter le bill, il n'en aurait pas proposé la deuxième lecture. Il existe certainement de graves doutes quant à la légalité de la mesure. Le Premier ministre en a, mais une autre haute autorité (l'hon. J.H. Cameron) est d'un avis différent, que nous devons respecter. Le sénateur (M. Dickey) a bien exposé l'affaire. À l'origine, les Communes n'avaient aucun pouvoir d'interroger des témoins sous serment, et avaient l'habitude de les envoyer à la Chambre des lords pour être assermentés. Puis, un acte permettant aux Communes d'assermenter des témoins devant le Comité des bills privés a été adopté et c'est là où en étaient les choses lorsque notre Acte d'Union de 1867 a été adopté. Il est parfaitement clair que la Chambre des communes britannique n'avait pas le pouvoir en 1867. Notre acte canadien propose de donner ce pouvoir obtenu en Angleterre par un acte du Parlement. Bien qu'il existe un grave doute en la matière, notre bill n'est pas si grave après tout. Le ciel ne nous tombera pas sur la tête si nous sommes dans l'erreur, si nous abusons quelque peu de notre pouvoir. En notre qualité d'assemblée indépendante, s'il nous arrive d'errer, ce devrait être en direction de la liberté. De façon générale, il désirerait qu'en cas de doute à propos de nos pouvoirs, nous ne les limitions pas. Il serait plutôt en faveur de les étendre plutôt que de les diminuer. (*Bravo!*) Nous nous sommes donné le bénéfice du doute dans l'Acte sur la propriété littéraire, au sujet duquel la Reine ne s'est pas encore prononcée. Il ne voit pas quel mal il y a à entendre des témoins assermentés en comités privés. Si nous avons tort, c'est de toute façon avec la bénédiction d'une très haute autorité. Il ne va pas aller jusqu'à donner son opinion sur l'aspect juridique. Nous pouvons supposer, sans grand danger, que ce que nous avons fait par le passé en tant que colonie, nous avons le pouvoir de le faire à l'avenir. (*Bravo!*)

L'hon. M. RYAN : Le sénateur veut-il dire que si ce bill est adopté, il pourrait subir le même sort que le bill sur la propriété littéraire — qu'il serait réservé. (*Rires.*)

L'hon. M. WARK dit qu'il aime la façon de voir les choses du ministre des Postes. Plutôt que de constamment douter de nos propres pouvoirs, nous devrions plutôt essayer de les accroître un peu. (*Bravo!*) Il n'est pas un spécialiste, mais il soutient, par simple bon sens, que les pouvoirs auparavant détenus par les assemblées coloniales avant l'Acte d'Union sont maintenant répartis entre les différentes Assemblées législatives et ce Parlement. L'Acte de l'Amérique du Nord britannique n'avait pas pour objet de priver ce Parlement de pouvoirs quelconques, à l'exception de ceux conférés aux assemblées législatives locales.

L'hon. M. WILMOT répond, après quoi le bill est lu pour la deuxième fois et adopté à l'unanimité.

Le bill est renvoyé au comité général qui en fait rapport sans amendement.

En réponse à un message des Communes,

L'hon. M. CAMPBELL propose d'envoyer à la Chambre des communes un message l'informant que le Sénat autorise les honorables MM. Macpherson, Cochrane, Chapais, Foster et Campbell à témoigner, s'ils le désirent, devant le comité de la Chambre auquel a été renvoyée l'enquête relative à la déclaration de l'hon. M. Huntington au sujet du chemin de fer canadien du Pacifique. La motion est adoptée.

L'hon. M. CAMPBELL propose la deuxième lecture du bill relatif aux offenses contre les personnes. Il explique que le bill vise à remplacer la peine de mort prononcée contre les personnes reconnues coupables de viol par une peine d'emprisonnement dans un pénitencier. La peine capitale n'est pas appliquée, mais son existence dissuade parfois les jurés de déclarer les délinquants coupables. La motion est adoptée.

Sur la motion de **l'hon. M. CAMPBELL**, le Sénat se forme en comité général pour examiner le bill concernant les étrangers au Manitoba et en Colombie-Britannique. Il explique que le sénateur Carrall lui a fait parvenir des renseignements au sujet des tribunaux de la Colombie-Britannique; il (M. Campbell) propose donc d'insérer dans le bill les termes « Cours de comté » ainsi que « Cour suprême », pour donner suite à la question de naturalisation.

L'hon. M. MACDONALD : Combien de temps une personne doit-elle résider dans ces provinces avant de devenir sujet britannique?

L'hon. M. CAMPBELL : La période de résidence est de un an pour les personnes qui sont déjà là, mais elle sera portée à trois pour les nouveaux venus.

L'hon. M. MACDONALD propose une modification car une période de trois ans est trop longue, selon lui.

28 avril 1873

L'hon. M. CAMPBELL reconnaît que c'est vrai, même si le Parlement peut modifier la période en question. Cette disposition a pour objet d'empêcher des étrangers d'exercer des droits importants dans le pays avant de devenir sujets britanniques. Certains craignent que l'expérience du Texas ne se répète dans notre pays. Si le Parlement le juge bon, il pourra toujours réduire la période de résidence exigée.

L'hon. M. CARRALL recommande de ramener cette période à un an, ce qui est tout à fait suffisant, selon lui. Grâce à toutes les ressources dont nous disposons, dit-il, et notamment nos agents d'immigration, nous ne risquons pas d'assister à une ruée d'étrangers vers notre pays assez important pour influencer sur les élections et faire beaucoup de torts. Faut-il modifier cet acte ou proposer un nouveau bill?

Selon **l'hon. M. CAMPBELL** dit qu'il vaudra mieux proposer un nouveau bill par la suite. Il propose d'ajouter les termes « Cours de comté » pour accommoder le Manitoba.

L'hon. M. GIRARD propose une disposition visant à garantir la publication des lois de la Puissance au Manitoba. Les lois n'ont pas encore été distribuées dans cette province et personne ne connaît les lois en vigueur dans la province.

L'hon. M. CAMPBELL recommande le retrait des amendements, ce qui est inhabituel. Il promet en retour d'attirer l'attention du gouvernement sur le fait que les lois n'ont pas été distribuées au Manitoba, dans le but de publier un petit recueil contenant tous les Actes adoptés depuis l'Union, en vue de le faire

circuler dans cette province et en Colombie-Britannique, de sorte que la même législation s'applique à toutes les provinces.

L'hon. M. GIRARD se dit satisfait si son objectif est atteint sans qu'il n'ait à proposer une motion.

Le Comité lève la séance et fait rapport du bill amendé. Le Sénat adopte les amendements.

L'hon. M. BUREAU signale que nous n'avons pas encore reçu de réponse à l'adresse concernant les copies de toutes les délégations de pouvoir utilisées pour l'adoption de tous les articles de l'accord, en ce qui a trait au chemin de fer canadien du Pacifique, ainsi qu'à la souscription d'actions lors de la création de cette compagnie, qui remonte au 31 janvier dernier.

L'hon. M. CAMPBELL répond que l'on a suivi la procédure habituelle à cet égard. Dès que des renseignements seront disponibles, ils seront communiqués aux sénateurs.

L'hon. M. DICKEY demande si le texte de l'accord conclu avec sir Hugh Allan a déjà été déposé. Le gouvernement avait promis de le faire vendredi dernier.

Selon **l'hon. M. CAMPBELL**, c'est l'honorable commissaire des Travaux publics qui ait fait cette promesse, mais l'accord n'a pas encore été déposé. Il s'engage à lui rappeler sa promesse demain.

Sur la motion de **l'hon. M. CAMPBELL**, la séance est levée.

29 avril 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le mardi 29 avril 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

Après les affaires courantes,

L'hon. M. CAMPBELL attire l'attention du Sénat sur le retard à présenter la motion demandant la tenue d'une enquête au sujet du contrat du chemin de fer du Pacifique. Il demande au sénateur quand il compte y donner suite.

L'hon. M. CHRISTIE : Dès demain.

L'hon. M. CAMPBELL : Cette initiative témoigne d'un manque de confiance et je souhaite que la question soit réglée au plus tôt. (*Rires.*)

L'hon. M. CHRISTIE : Oh, rien ne presse. (*Rires.*)

L'hon. M. CARRALL : Il va faire confiance au gouvernement encore quelque temps. (*Redoublement de rires.*)

* * *

TROISIÈMES LECTURES

Les bills suivants sont lus pour la troisième fois et adoptés :

Bill des Communes : Acte pour amender les actes concernant les gardiens de port à Montréal et à Québec — **l'hon. M. AIKINS**.

Bill des Communes : Acte pour pourvoir à l'interrogatoire de témoins sous serment par des comités du Parlement — **l'hon. M. CAMPBELL**.

Bille des Communes : Acte pour incorporer la Banque de Trois-Rivières, tel qu'amendé — **l'hon. M. HAMILTON (Kingston)**.

Bill I : Acte concernant les étrangers dans les provinces de la Colombie-Britannique et du Manitoba — **l'hon. M. CAMPBELL**.

* * *

BILL SUR LES PÉNITENCIERS

L'hon. M. CAMPBELL propose la deuxième lecture du bill pour amender l'acte des pénitenciers au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse. Il explique que dans ces provinces, les criminels purgent au pénitencier des peines de prison plus courtes que ceux du Québec et de l'Ontario et le gouvernement a jugé bon de réduire les peines de prison purgées dans ces pénitenciers. Dans les provinces maritimes, il n'a pas encore été possible de prendre des

dispositions pour se conformer à la législation concernant le Québec et l'Ontario et c'est pourquoi il est proposé de prolonger la période prévue à cette fin jusqu'au 1^{er} mai 1875 et 1876 respectivement.

En réponse aux sénateurs Wilmot et Wark,

L'hon. M. CAMPBELL déclare que les ministres du Nouveau-Brunswick veilleront certainement aux intérêts de Saint-Jean en ce qui a trait aux droits en vigueur au pénitencier et les juges pourront condamner les criminels à des peines d'emprisonnement de moins d'un an. La motion est adoptée.

* * *

CONSTITUTION EN COMITÉ

Sur la motion de **l'hon. M. CAMPBELL**, le bill visant à étendre les pouvoirs de la maison de la Trinité de Québec est examiné en comité. — Rapport est fait du bill sans amendement.

* * *

MAÎTRES DE HAVRE, NOUVELLE-ÉCOSSE ET NOUVEAU-BRUNSWICK

L'hon. M. CAMPBELL propose que le Sénat se forme en comité pour examiner le bill relatif à la nomination de maîtres de havre pour certains ports du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse.

L'hon. M. LOCKE demande si l'on tiendra compte des souhaits de la population des ports en cause avant de procéder à ces nominations.

L'hon. M. MACFARLANE attire l'attention du Sénat sur l'importance de définir ce que l'on entend par port aux fins de la loi et d'exercer la surveillance qui s'impose dans les petits ports. Si le gouvernement de la Puissance nomme des maîtres de havre dans tous les ports, cela entraînera des frais énormes, mais s'il ne fait rien, faute d'intervention des autorités locales, ces ports risquent d'être encombrés par des débris ou de subir des torts divers.

Selon **l'hon. M. WARK**, ce bill fait partie intégrante d'une politique de centralisation qui vise à tout ramener sous la responsabilité d'Ottawa. Cette mesure est des plus contestables, selon lui. Il estime qu'il vaut mieux maintenir l'ancien système en vigueur au Nouveau-Brunswick, qui consiste à confier ces nominations aux séances trimestrielles. Les juges connaissent les candidats et s'intéressent à la localité visée. Les nominations

gouvernementales seront strictement politiques, ce qui est tout à fait contestable.

L'hon. M. DICKEY dit qu'il ne partage pas l'inquiétude du sénateur qui est intervenu juste avant lui. La question des échanges commerciaux et de la navigation relève de la Puissance. Il se demande comment, en toute logique, son gouvernement pourrait laisser les autorités locales résoudre ces questions. La navigation est une question d'intérêt mondial. Il ne comprend pas que l'on envisage d'en revenir aux nominations sessionnelles. Au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse, aucune loi n'autorise la nomination des maîtres de havre. Il est nécessaire d'en nommer un dans certains ports, selon lui. Le ministre de la Marine s'est certainement heurté aux mêmes difficultés à l'égard de toutes les autres nominations que celles auxquelles on s'attend en l'occurrence. Il agira au mieux de ses compétences et toutes ces nominations seront soumises à l'examen du Parlement. La disposition relative à la perception des droits s'applique uniquement aux navires étrangers. Il explique pourquoi il convient de traiter le port de Sydney de la même façon que celui de Pictou en ce qui a trait à la rémunération du responsable qui sera nommé.

L'hon. M. BOURINOT abonde dans le sens de l'orateur précédent (M. Dickey). Le bill sous sa forme actuelle est satisfaisant, selon lui, et il est convaincu que le Sénat acceptera la proposition qui a été faite.

En réponse à l'hon. M. Locke,

L'hon. M. CAMPBELL déclare que le gouvernement effectuera évidemment ces nominations sous réserve de l'approbation du Parlement. Il est impensable, selon lui, que le ministre de la Marine ou le gouvernement procède à des nominations dans les cas où celles-ci sont inutiles — lorsque les activités portuaires sont restreintes, voire inexistantes. En ce qui concerne l'avantage du système de nominations sessionnelles, il croit savoir que les députés du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse exercent à cet égard de fortes pressions auprès du gouvernement. Ils sont d'avis que si le gouvernement assumait cette responsabilité, le havre et les installations en bénéficieraient. Il est fort probable que des considérations politiques jouent lors de la recommandation du nom de certaines personnes, et nous savons tous jusqu'où les choses sont allées avec cette façon de faire. Il s'agit peut-être d'un mal, mais d'un mal nécessaire. Il ne craint pas cependant qu'on recommande des gens sans compétence aucune. Car si tel était le cas, la presse ne manquerait pas de le signaler, si bien que le Parlement pourrait alors rectifier la situation. Il faut se fier au gouvernement responsable et aux pouvoirs de contrôle qu'exerce le Parlement. Il estime que le système proposé fonctionne bien en Ontario et au Québec.

L'hon. M. MACFARLANE estime que la nomination de maîtres de havre par le gouvernement serait une amélioration mais, étant donné que seuls les grands navires acquittent des droits, et que les petits fréquentent surtout les havres les moins importants, ces

derniers pourraient être négligés. Il espère que le ministre de la Marine veillera à ce qu'ils ne souffrent pas de cette mesure.

L'hon. M. CAMPBELL estime que les havres de moindre importance recevront toute l'attention voulue mais qu'il faut y aller progressivement. Le fait de s'occuper d'abord des havres importants est un pas dans la bonne direction. Il consultera le ministre de la Marine afin de voir s'il serait possible de régler la question des ports plus petits, et peut-être de ranger le port de Sydney dans la même catégorie que ceux de Halifax, Pictou et Saint-Jean. C'est la raison pour laquelle il demande au comité de réserver l'article touchant ce havre.

L'hon. M. ARCHIBALD : Il faudrait ajouter les deux ports de Sydney.

L'hon. M. CAMPBELL est d'accord.

L'hon. M. LOCKE : Si l'on demande une exception de ce genre, d'autres s'ensuivront.

Des remarques sont faites concernant la question des nominations immédiates.

L'hon. M. ARCHIBALD déclare que l'hon. M. Mitchell l'avait avisé que tous les maîtres de havres actuels seraient nommés.

Sur la motion de **l'hon. M. CAMPBELL**, et dans le but d'amender l'article 14 dans le sens proposé, le comité lève la séance et demande la permission de siéger à nouveau.

* * *

TROISIÈMES LECTURES

Sur la motion de **l'hon. M. CAMPBELL**, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill relatif au transport des matières dangereuses dans les navires. Il en est fait rapport sans amendement et le bill est lu pour la troisième fois.

* * *

DOUBLE MANDAT

Sur la motion de **l'hon. M. LETELLIER de ST-JUST**, le bill visant à empêcher les législateurs provinciaux de siéger aux Communes est lu pour la deuxième fois. Il en est fait rapport sans amendement et le bill est adopté.

* * *

DEUXIÈMES LECTURES

Les bills suivants sont lus pour la deuxième fois et renvoyés au comité pertinent.

28 avril 1873

Bill L : Acte pour amender l'acte concernant les offenses contre la personne — **l'hon. M. CAMPBELL**.

Bill J : Acte pour incorporer la Compagnie du Crédit foncier du Canada — **l'hon. M. BUREAU**.

Bill transmis par les Communes : Acte pour incorporer la Banque de Saint-Jean — **l'hon. M. BUREAU**.

Bill transmis par les Communes : Acte pour incorporer la Banque de Stadacona — **l'hon. M. PANET**.

Bill transmis par les Communes : Acte pour incorporer la Banque d'Hochelaga — **l'hon. M. ARMAND**.

Bill transmis par les Communes : Acte pour incorporer la Banque de l'Ouest du Canada — **l'hon. M. SIMPSON**.

Bill transmis par les Communes : Acte pour incorporer la Banque de St-Hyacinthe — **l'hon. M. OLIVIER**.

Bill transmis par les Communes : Acte pour incorporer la Banque Victoria du Canada — **l'hon. M. RYAN**.

Bill transmis par les Communes : Acte pour permettre à McNabb d'obtenir une extension de son brevet pour un accouplement de chars horizontal — **l'hon. M. VIDAL**.

Bill transmis par les Communes : Acte pour incorporer la compagnie des mines d'argent dite North Star — **l'hon. M. VIDAL**.

Bill transmis par les Communes : Acte pour amender la charte de la Compagnie manufacturière dite Dolphin — **l'hon. M. BENSON**.

Bill transmis par les Communes : Acte pour augmenter le capital social de la Compagnie Union d'expédition et de chemin de fer — **l'hon. M. SKEAD**.

Bill transmis par les Communes : Acte concernant la Compagnie de chemin de fer de Montréal et Champlain — **l'hon. M. FERRIER**.

Bill transmis par les Communes : Acte pour incorporer la Compagnie de transport de Huron et d'Ontario — **l'hon. M. SEYMOUR**.

L'hon. M. CAMPBELL propose que le bill concernant l'inspection des bateaux à vapeur en Colombie-Britannique soit lu pour la deuxième fois. Il explique qu'on a jugé souhaitable de suspendre pendant quelque temps en Colombie-Britannique, l'application de loi sur l'inspection des vapeurs, passée au cours de la législature précédente. Il estime qu'aucun problème ne devrait surgir de cette exception, et que les vapeurs de Colombie-

Britannique pourront subir l'inspection exigée dans le reste de la Puissance au cours de la prochaine année. En effet, l'acte a été mis en vigueur dans cette province sans beaucoup de préavis, et il est donc souhaitable de donner à cette dernière le temps de se préparer.

L'hon. M. CARRALL, à l'appui de cette mesure, décrit les rivières et les fleuves se déversant dans le Pacifique, y compris le fleuve Fraser comme extrêmement tumultueux entre le mois de mai et juillet, et affirme que la violence de ces cours d'eau nécessite une énergie de 110 livres de vapeur pour y naviguer; de plus, les bateaux doivent se servir de bouées, de câbles, et le reste pour éviter tout dommage. Il suffirait donc d'accorder un bref délai pour qu'on adapte les machines de ces embarcations de sorte qu'elles soient conformes aux exigences de la loi de la Puissance. Si toutefois cette loi était imposée dès maintenant, les bateaux seraient immobilisés pendant toute la saison.

Le bill est lu pour la deuxième fois.

L'hon. M. McMASTER propose la deuxième lecture du bill relatif à la Compagnie canadienne d'assurance maritime et contre l'incendie dite Empire. Il s'agit d'un bill des Communes et visant l'incorporation de la compagnie. Cette dernière dispose d'un capital d'un million de piastres, dont la moitié a déjà été souscrite. La motion est adoptée.

Le comité fait rapport du bill sans amendement.

L'hon. M. SIMPSON soumet le cinquième rapport du Comité des impressions qui prévoit ce qui suit : après une étude complète et minutieuse de tous les faits se rattachant aux contrats de M. Taylor et considérant également la nécessité absolue, dans l'intérêt public, d'effectuer ces impressions le plus promptement possible, le Comité recommande de verser à cette personne des prix plus élevés que ceux qu'elle reçoit pour certaines parties de son ouvrage et que l'augmentation s'applique aux sessions 1871, 1872, 1873 et 1874; de plus, étant donné que le contrat expire l'année prochaine, qu'il soit demandé des soumissions durant les vacances parlementaires, et que ces soumissions soient faites avant l'ouverture de la prochaine session.

Le sénateur mentionne que le rapport du sous-comité n'a pas été adopté par le Comité général mais qu'il contenait des recommandations utiles qui méritent d'être déposées devant la Chambre. Il ne recommande pas l'adoption du rapport, qui entraînerait le versement de deniers publics. La Chambre des communes discutera de cette question et traitera le rapport en priorité. Il propose par conséquent qu'on l'étudie lundi prochain. La motion est adoptée.

L'hon. M. DICKEY justifie ses propos d'hier soir où il émettait des doutes quant aux pouvoirs dont la Chambre dispose pour étudier le bill sur la prestation de serment. Il cite à cet égard la réaction semblable d'un juriste éminent de l'autre Chambre (M. Blake). Lorsque le bill sur l'enregistrement, par le gouvernement,

des naissances, mariages et sépultures a été étudié en deuxième lecture, ce monsieur s'est aussi demandé si le Parlement avait compétence pour traiter d'un tel sujet, qui devrait selon lui, à proprement parler, relever des législatures locales. Le ministre de la Couronne a assuré qu'il n'insisterait pas pour obtenir la deuxième lecture dès maintenant afin de permettre une étude plus poussée de la question; le bill est reporté.

L'hon. M. BUREAU ajoute que c'est d'ailleurs la même attitude qui a présidé ici lors des débats qui ont eu lieu au sujet du bill relatif au Manitoba.

Sur la motion de **l'hon. M. CAMPBELL**, la séance est levée.

30 avril 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le mercredi 30 avril 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

Après les affaires courantes,

L'hon. M. AIKINS présente la réponse à une adresse demandant des copies des procurations dont étaient fondés J.A. Macdonald, H.N. Nathan, jr, J.J.C. Abbott et d'autres, au nom de F. Cumberland, D. McInnis et d'autres, au moment des accords intervenus dans le cas du chemin de fer du Pacifique du Canada lors de la souscription des actions de celui-ci.

L'hon. M. CAMPBELL présente un Acte à l'effet d'amender les actes pour prévenir plus efficacement la désertion des matelots et à d'autres fins. Ce bill vise principalement le Québec.

* * *

LE BILL SUR LA PRESTATION DE SERMENT

L'hon. M. BUREAU demande si le gouvernement a l'intention de recommander la sanction dès que possible de ce bill déjà adopté.

L'hon. M. CAMPBELL répond que son distingué collègue ne veut quand même pas qu'il lui révèle le conseil donné à Son Excellence sur la question. Le bill a été soumis à Son Excellence ce matin avec avis du gouvernement, mais il ne peut informer la Chambre en ce moment de la suite à venir.

* * *

LE NORD-OUEST

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST demande si l'on peut prêter foi aux rapports qui font état de difficultés avec les Indiens dans le Nord-Ouest.

L'hon. M. CAMPBELL répond que le gouvernement n'a rien de bien définitif sur la question. Aucun renseignement précis ne semble être parvenu à Fort Garry. Le Lieutenant-Gouverneur suppléant a télégraphié pour dire que d'après les informations qui lui étaient parvenues, des Indiens des États-Unis et de Yellowstone River entraînent dans les territoires de la Puissance. Mais rien de plus n'a été dit à ce sujet. Des dispositions ont été prises par précaution; en effet si certains événements survenaient, ces précautions seraient suffisantes pour protéger notre population et le pays.

* * *

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

L'hon. M. CHRISTIE se déclare prêt à rassurer le gouvernement au sujet de la motion où il demandait l'établissement d'un comité d'enquête qui étudierait toutes les questions reliées au contrat du chemin de fer du Pacifique. Il avait été amené à donner avis de cette motion parce que les documents déposés sur cette question ne sont ni très complets ni très satisfaisants. Procéder au moyen d'une adresse est moins commode ou moins efficace que de recourir à un comité. Il a découvert aujourd'hui, en réponse à l'adresse déjà présentée, qu'il est impossible d'obtenir des renseignements sur la procuration autorisant à signer l'accord pour le compte de certaines parties, de même que sur les signatures des actionnaires. Grâce à la réponse du secrétaire d'État, il constate que le secrétaire par intérim de la compagnie a répondu qu'il présenterait la résolution du Sénat aux administrateurs de la compagnie à leur prochaine réunion et leur demanderait les documents exigés. Voilà une façon tout à fait extraordinaire de répondre à une demande du Parlement canadien. Selon lui, si le comité qu'il a proposé était constitué, s'il était doté du pouvoir de faire comparaître ce responsable, les renseignements désirés seraient rapidement obtenus. Mais c'est le gouvernement lui-même qui devrait agir. En effet, signer un accord de construction du chemin de fer du Pacifique engage les Canadiens à déboursier trente millions de piastres et à céder cinquante millions d'acres de nos meilleures terres du Nord-Ouest; la question est donc d'une extrême importance, et le gouvernement aurait dû veiller à ce que ce consentement soit entouré de tout le sérieux voulu et qu'on ne puisse en contester l'authenticité. Or que constatons-nous? Le ministre des Postes lui-même admet que le ministre de la Justice n'avait aucun pouvoir écrit d'accepter le document pour le compte des parties pour lesquelles il l'a signé.

L'hon. M. CAMPBELL : Je n'ai pas dit cela; j'ai dit qu'il n'avait pas de procuration. Mais il avait un pouvoir d'une autre nature.

L'hon. M. CHRISTIE dit qu'il reconnaît son erreur. Mais le Premier ministre n'avait pas de procuration, si bien que son affirmation est correcte pour le fond. Selon lui (M. Christie), un consentement donné de cette façon n'a guère de validité. En effet, le ministre de la Justice, spécialement désigné par le Comité du Conseil privé du Canada pour mener ces négociations et rédiger l'accord, a rempli sa mission et fait son rapport au Conseil privé; il est donc très étonnant que, ministre de la Couronne spécialement délégué, il ait rédigé et signé ces documents et que, en même temps, il les ait acceptés au nom de l'une des autres parties. Il n'y a peut-être là rien de légalement répréhensible, mais il ne semble pas

moins curieux que le ministre de la Justice ait rempli ce double rôle. C'est, pour le moins, de mauvais goût. Cette situation justifie une enquête, car cette question est extrêmement importante pour toutes les provinces, comme elle l'est pour l'Ontario et le Québec. Il est arrivé que l'on constitue des comités pour des questions beaucoup moins importantes, et qu'on obtienne des résultats particulièrement remarquables. Le Comité du chemin de fer Intercolonial a réuni une masse de renseignements précieux qu'il aurait été impossible d'obtenir par le moyen ordinaire de l'adresse. Dans le cas qui nous intéresse, beaucoup de renseignements précieux, qui n'ont pu être obtenus par une adresse, auraient pu l'être par un comité. Certains ont objecté qu'il était inutile de constituer un comité du Sénat puisque les Communes en avaient déjà créé un pour enquêter sur cette affaire. Il (M. Christie) ne partage pas cette opinion, parce que d'abord le Sénat est un corps indépendant, qui a ses droits et privilèges à maintenir, et ensuite parce que le mandat de ce comité était d'enquêter non sur des accusations précises portées contre le gouvernement, mais plus généralement sur les faits, sur la façon assez extraordinaire du gouvernement d'agir dans des questions importantes qui, selon lui, exigeaient une enquête par un comité. En ce qui concerne les remarques portant sur les motifs et la conduite du sénateur Macpherson, il est admis qu'on lui a offert une part dans le contrat de construction du chemin de fer du Pacifique, ce qui du point de vue personnel, est tout à fait satisfaisant pour lui. Il ne désirait nullement contrôler toute l'entreprise, mais il s'opposait à la fusion avec ce qui est appelé la compagnie Allan, car il croyait sincèrement qu'elle serait alors sous le contrôle et l'autorité des propriétaires américains. Ainsi, comme on lui a offert une part dans le contrat et que le comité de direction et tout le conseil d'administration de la compagnie Interocéanique ont appuyé (M. Macpherson : *Bravo!*), il lui semble injuste de l'accuser d'égoïsme ou de motifs personnels en la matière. Quoi qu'il en soit, cette affaire n'a absolument rien à voir avec la question dont le Sénat est saisi. Un gouvernement fort et conscient de ses droits n'aurait pas réglé cette question de la façon expéditive adoptée par le ministre des Postes l'autre soir. Fort de ses pouvoirs, de façon tout à fait arbitraire, il a en cette occasion déclaré : *sic volo, sic jubeo, stat pro ratione voluntas*. Il aurait dû dire : nous sommes en faveur d'une enquête complète, mais au lieu de cela, il a dit : non, nous allons passer à l'ordre du jour. Il (M. Christie) a alors estimé, et croit encore, qu'en agissant ainsi, il a manqué de respect envers l'autre sénateur (M. Macpherson), dont la situation dans le pays méritait mieux, de même qu'envers le Parlement ou le pays lui-même. Le gouvernement aurait dû, dans ses résolutions, aborder chaque position avec franchise et ouverture d'esprit. C'était cela qu'il fallait faire. Il aurait ainsi inspiré confiance, alors que maintenant le pays doute de l'intégrité de la conduite du gouvernement. On n'aurait pas dû refuser toute discussion sur les résolutions. Que l'on considère simplement les articles de l'accord. Au deuxième paragraphe, le gouvernement déclare qu'il estime préférable qu'une compagnie soit incorporée par charte. Or, on ne nous dit nulle part pourquoi il n'a pas été jugé sage de s'accorder avec l'une ou l'autre des compagnies à charte. À la dernière session, on les jugeait suffisamment importantes pour qu'elles soient incorporées par un Acte du Parlement, et le gouvernement, demandant les pouvoirs

extraordinaires qui équivalent à une abdication, par le Parlement, de son rôle, a dit vouloir doter d'une charte une compagnie indépendante pour prévenir le monopole. Cette intention est visible dans l'Acte lui-même, mais les déclarations faites à la Chambre au moment de la discussion du bill permettent de comprendre plus en détail quelles étaient les intentions du ministre lorsqu'il a demandé ces pouvoirs extraordinaires. Le ministre de la Justice a alors déclaré que l'objectif de cette clause était de prévenir une fusion de compagnies équivalant à un monopole. Il s'agissait de tenir ces compagnies dans le droit chemin. Le gouvernement, disait-on, ne demandait pas de pouvoirs discrétionnaires relativement au financement ou à la terre — bien qu'il les avait certainement — mais seulement des pouvoirs lui permettant de décider ce qui était le mieux pour le pays et qui étaient les meilleurs bailleurs de fonds. Cependant, il n'a accepté aucune soumission de ces compagnies, comme si ni l'une ni l'autre ne méritait la confiance. Le gouvernement a envoyé des communications exclusivement à ces deux compagnies à charte, mais pourquoi n'a-t-il accordé sa confiance à aucune d'entre elles? Son premier geste a été de favoriser un amalgame, de permettre les conditions menant à un monopole, chose qu'il voulait précisément éviter en demandant des pouvoirs étendus. On était certainement loin de la déclaration du ministre de la Justice et de sir Georges-É. Cartier, citée par le sénateur Macpherson. Il (M. Christie) aborde alors la question des paiements de garantie au gouvernement. Il souligne qu'à la dernière session, le ministre des Finances a affirmé que ces paiements devaient être faits au Receveur-Général, selon les termes mêmes de la loi et de la charte. Sir Georges-É. Cartier a déclaré que le gouvernement veillerait à ce qu'aucun arrangement ne soit fait, si ce n'est avec une compagnie authentique, composée d'actionnaires, etc., et insisterait pour qu'un million soit versé au Receveur-Général; mais quant à l'usage des neuf millions, ce serait une question à régler entre le gouvernement et la compagnie. Selon les termes de la loi, un dépôt fait dans une banque au nom du Receveur-Général n'était pas considéré comme un paiement. Même le versement d'effets bancaires n'était pas considéré comme une caution par un comité d'élection; il fallait de l'or ou des billets de la Puissance. Que trouvons-nous ensuite? Une déclaration remarquable selon laquelle le Receveur-Général aurait reçu un dépôt, sous certaines conditions. Quelles étaient ces conditions? Il est encore impossible de le savoir. Il a demandé les documents pertinents, et cette question n'a reçu aucune réponse. D'après lui, le paiement devait être, selon les termes de la loi, inconditionnel, authentique, réel et versé entre les mains du Receveur-Général. Mais on ne nous a pas dit quelles étaient ces conditions. Selon lui (M. Christie), une condition, non prévue par la loi, avait été ajoutée au reçu ou à l'avis écrit envoyé aux banques, et elle disait ceci : « Il n'est pas dans l'intention du gouvernement de retirer ces dépôts à moins que ce ne soit nécessaire pour assurer leur sécurité. » Le Receveur-Général pourrait-il alors encaisser cet argent?

L'hon. M. CAMPBELL répond que, selon la loi, ces sommes étaient bloquées à moins d'un ordre du Parlement. Elles ne devaient pas être considérées comme des fonds ordinaires mis à la

30 avril 1873

disposition du gouvernement, ni encaissées, mais elles devaient rester bloquées à moins d'un ordre du Parlement.

M. CHRISTIE estime que cette réponse est insatisfaisante. (*Bravo!*) Le gouvernement, de sa propre autorité, avait abandonné tout contrôle sur les fonds déposés, sauf en cas d'insolvabilité réelle ou supposée. Cette condition, si elle ne s'opposait pas à la loi, était néanmoins incompatible avec ses termes. Il veut souligner certains articles rédigés d'une façon particulièrement vague. Il n'est pas question de mettre en doute la bonne foi de la Colombie-Britannique, sur laquelle on a tant insisté. Il y va de l'intérêt de la Colombie-Britannique et de toutes les autres provinces que cette charte soit valide et qu'elle entraîne la construction du chemin de fer. Ce n'est pas le cas. En vertu de la dernière clause du 9^e article, on choisit comme norme en vertu de laquelle devront être réglementées les questions non prévues strictement dans la charte, celle du chemin de fer Union Pacific des États-Unis; mais cette norme ne s'applique que de façon générale, et non aux détails auxquels on pourrait s'objecter du point de vue de la construction ou du fonctionnement, ni en ce qui a trait à l'alignement et aux niveaux. Tout le travail doit être de la nature que permettent les caractéristiques de la région sans dépenses indues. Qui peut dire ce qui représente une dépense indue ou quelle est la nature de cette norme du chemin de fer canadien du Pacifique? C'est la dernière description possible d'une condition. Cette charte du chemin de fer Union Pacific prévoit que les paiements ne seront accordés que lorsque la compagnie aura terminé 40 milles consécutifs — et non pas simplement entamé — comme dans la charte du chemin de fer canadien — de toute portion desdits chemins de fer et lignes télégraphiques, et qu'ils seront prêts à être utilisés, et munis de tous les fossés, conduits, traverses nécessaires, etc., et de toute autre installation digne d'un chemin de fer de première classe. C'est une observation. Le Président des États-Unis devait nommer trois commissaires. Quelle a été la pratique ici? À qui notre gouvernement a-t-il confié toute la responsabilité quant à la nature de ce chemin de fer, et aux différends soulevés en vertu de la charte? À trois ingénieurs, un nommé par le gouvernement, un par la compagnie et le troisième par les deux. Quelle garantie la population du pays a-t-elle que ce chemin de fer sera d'une nature appropriée si tous les aspects, que ce soit la quantité, la construction, les niveaux, les alignements et autres détails ne relèvent que de ces trois ingénieurs? Selon la norme américaine mentionnée, le Président nomme trois commissaires qui doivent faire rapport sur tous les aspects du chemin de fer, et quand 40 milles consécutifs sont terminés et équipés de toutes les façons prescrites par la loi, sur certificat des commissaires, des terres sont concédées de chaque côté du chemin selon la quantité prescrite. Le gouvernement des États-Unis se réserve le droit de décider si le chemin est conforme à ses souhaits, et d'agir en conséquence. C'est la position qu'aurait dû adopter notre gouvernement. Rien dans la loi ne l'empêche. Les intérêts de la politique publique auraient dû faire comprendre au ministre que c'était la ligne de conduite à suivre dans l'intérêt du pays. Pourtant, tous les aspects du chemin de fer — tous les différends éventuels — relèvent d'un conseil d'ingénieurs, dont seulement un est nommé par le gouvernement.

Ce conseil doit décider du moment et de la façon dont les concessions de terres seront faites, de la façon dont les subsides seront versés, etc. Il ne plaît pas de dire que le gouvernement canadien ignorait les dispositions de la loi américaine, car il semble avoir fait mention de la loi constituant la United States Pacific Railroad Company; mais de toute façon, il ne les a pas incorporées à la charte actuelle, quelle qu'ait été leur sagesse. En outre, le gouvernement américain, bien que représenté par trois personnes au conseil d'administration, en a ajouté deux autres lors d'un amendement apporté à l'acte en 1864, en plus d'avoir le pouvoir et le seul droit de déterminer si la compagnie a respecté les conditions de sa charte ou non. Quel pouvoir avons-nous? Il est vrai que nous avons voix au chapitre quant aux administrateurs et que le gouvernement peut en nommer un, mais il n'aura aucun représentant au conseil d'administration. Il ne pourra s'informer de ce qui se passe de temps à autre, sauf lors de communications *ex gratia*, ou lors des communications que la compagnie doit faire après avoir rencontré le Parlement, et nous avons eu un exemple maintenant de ce que cela peut donner. Lorsque nous avons demandé des documents tout à fait ordinaires relativement à cette charte, le secrétaire a répondu qu'il proposerait la chose au conseil d'administration lorsque l'occasion se présenterait. En ce qui a trait aux concessions de terres, il ne croit pas que le gouvernement a le droit d'imposer la condition qu'il avait imposée, presque entièrement dans l'intérêt de la compagnie à l'article 14. Ainsi, « s'il est constaté qu'aucun des blocs de terres alternatifs sont impropres à la colonisation, la compagnie ne sera pas tenue d'accepter une terre d'une profondeur excédant un mille à partir du chemin de fer ». Il ne pense pas que cette condition soit conforme au libellé de la loi, mais plutôt que la compagnie est obligée d'accepter les terres au-delà d'une distance d'un mille. On ne peut pas prévoir le résultat exact, car on ne dispose d'aucune donnée. Toutes nos estimations ne peuvent être que des hypothèses. Aucun arpentage du parcours du chemin de fer n'a été réalisé, autre lacune étrange de la part du gouvernement qui n'a fait aucune exploration préliminaire. Comment peut-on vérifier la nature de cette région? Il est probable que sur une distance de 1,700 à 1,800 milles, la région que doit traverser le chemin de fer est impropre à la colonisation.

L'hon. M. CARRALL exprime son désaccord.

L'hon. M. CHRISTIE : Disons que la région est impropre à l'agriculture sur 1,000 milles. Il faudrait donc déduire environ 40 millions d'acres en vertu de cette limite d'un mille. Il faudrait donc alors puiser dans les terres fertiles du Nord-Ouest et de la Colombie-Britannique pour atteindre le contingent nécessaire de terres arables — probablement 80 millions d'acres. D'après les estimations les plus généreuses qu'il ait entendues jusqu'à maintenant, il y aurait 100 millions d'acres de terres arables dans cette région. Le chemin de fer absorberait donc presque toutes les terres arables disponibles dans le Nord-Ouest. La politique relative aux concessions de terres adoptée lors de la dernière session est essentiellement modeste. La pratique américaine est la bonne. Pour chaque section d'un mille carré sur deux, elle donne 640 acres. Il y a tout d'abord une limite de dix milles, et au-delà, les terres qui

compensent pour les lacunes à l'intérieur de cette limite découlant des homesteads ou des droits de préemption; mais dans tous les cas, le gouvernement ne concédait qu'une section sur deux. Nous avons tous constaté que le projet du gouvernement permettant à la compagnie de refuser toute terre au-delà d'une distance d'un mille compliquait grandement les choses; mais ce n'est pas tout. Les terres devant être concédées relativement à la ligne principale du chemin de fer à partir des terres du Canada et relativement aux embranchements, doivent être situées à l'est des montagnes Rocheuses, et la compagnie ne peut être obligée d'accepter toute terre qui ne serait pas de qualité moyenne dans la région du pays la mieux adaptée à la colonisation. Il estime que cette disposition n'est pas conforme à la loi. Le Parlement a-t-il jamais eu l'intention de donner au gouvernement le pouvoir de faire de telles concessions? La charte est rédigée entièrement dans l'intérêt de la compagnie; en outre, rien ne nous garantit que le chemin ne sera jamais construit. Quelle est la garantie? La compagnie doit souscrire dix millions de capitaux et verser au Receveur-Général au comptant ou en valeurs du gouvernement, un dixième de ce montant. Qu'ont-ils fait des neuf dixièmes restants? Ils sont gelés et aucune partie ne peut en être utilisée avant que le reste des fonds venant entre les mains de la compagnie, quelle que soit la source, ne soit dépensé. Qui peut dire ce qu'il adviendra de ces actionnaires dans six ans, quand tout l'argent sera dépensé? Des Américains ne pourront-ils pas avoir le contrôle de toute l'entreprise, si des actions sont transférées sans le consentement du gouvernement, tous les éléments et l'équipement du chemin devant être confiés à trois ingénieurs? Quelle autre garantie avons-nous en plus de ce supposé dépôt d'un million de piastres pour des dépenses de 30 millions en argent et 50 millions en acres de terre? De plus, le gouvernement a autorisé par cette charte des emprunts de l'ordre de 40,000 piastres le mille sur des terres devant être acquises par la compagnie. Qu'est-ce que les bailleurs de fonds anglais ont en garantie? La terre; il n'y a rien d'autre; 90 pour cent du capital est gelé irrévocablement jusqu'à ce que la compagnie ait dépensé jusqu'au dernier shilling en sa possession. S'ils ont réussi à faire accepter ce plan à Londres, il ne voit pas comment le gouvernement pourra échapper à la responsabilité que lui confère la charte parce que le libellé en est clair et distinct, les terres, qu'elles soient acquises maintenant ou plus tard, sont la garantie accordée aux bailleurs de fonds. On a déjà parlé des risques que présente la loi adoptée lors de la dernière session. Il déclare sur son honneur ne pas avoir été au courant du changement apporté au bill ayant trait à la répartition de la subvention, au remplacement du terme « entamé » par « terminé ». En apportant ce changement dangereux, on s'écarte de la loi américaine. Pour donner une idée du coût probable de construction de ce chemin de fer en prenant comme exemple la Union Pacific, il donnera certains chiffres à la Chambre. Le capital s'élevait à \$36,783,000; versé, \$36,762,300; le coût total de ce chemin au 30 juin 1872, en excluant les paiements non rajustés à faire aux entrepreneurs, mais incluant toutes les installations, avait été de \$114,258,535. La compagnie avait émis au total \$75,894,512 en obligations, le double du montant en actions. Pour ce qui est de la partie occidentale du chemin de fer, la Central Pacific ou California, les actions représentaient \$59,644,000; montant versé, \$54,283,190;

les obligations émises s'approchaient de \$81,000,000. Le coût de construction du chemin de fer d'Omaha à San Francisco a été de \$249,441,858.54. Le ministre des Postes a fait mention du chemin de fer Northern Pacific et a tenté de justifier la clause insérée par le gouvernement disant que cette même clause existait dans la charte de ce chemin de fer et fixait le coût des sections à deux piastres et demie l'acre. C'est vrai, mais ce n'est pas le cas de la charte du chemin de fer Union Pacific. Cette situation découle du fait qu'aucune subvention monétaire n'a été donnée au chemin de fer Northern Pacific, qui a reçu uniquement une concession de terres. Toutefois, le ministre n'a pas fait mention d'une autre clause de cette charte qui restreint le droit d'acquérir des actions dans ce chemin de fer à la population des États-Unis. Nos dispositions relativement aux terres sont pires que celles de la charte du Northern Pacific. Que veut dire notre prix moyen? Non pas un prix absolu, comme dans le cas du chemin de fer Northern Pacific, mais un prix moyen. Quel en sera le résultat? Nos bonnes terres devront être vendues \$7 ou \$8 l'acre, plutôt que \$2.50, pour faire de ce dernier le prix moyen. C'est une politique mal avisée que d'avoir une telle clause dans la charte. Étant donné que l'on admet que le gouvernement a dépassé ses pouvoirs, quand demandera-t-il au Parlement de consentir à cette disposition de la charte? Nous n'en avons pas encore entendu parler. Il pense avoir suffisamment justifié sa motion relativement à une Commission. Si le gouvernement est vraiment disposé à défendre tous ses agissements relativement à cette charte, il n'a aucune raison de refuser la motion; mais si une enquête de la part d'un comité doit révéler une situation différente de celle à laquelle on est en droit de s'attendre, la responsabilité en incombera alors évidemment au gouvernement. Il espère que son honorable collègue ne rejettera pas l'idée d'un tel comité. C'est une requête raisonnable, à laquelle il est à son avis nécessaire d'accéder dans l'intérêt du pays. Si le gouvernement refuse la création d'un tel comité, il faudra en conclure qu'il craint une enquête — qu'il ne peut pas justifier certains de ses agissements et qu'il est dangereux de laisser l'attention du public se porter sur certains autres. Il propose, appuyé par l'hon. M. Letellier de St-Just, qu'un comité soit nommé pour s'enquérir et faire de temps en temps rapport sur tous les faits qui se rattachent au contrat du chemin de fer canadien du Pacifique, adjugé à sir Hugh Allan et à ses associés, et qui se sont produits avant et après la signature de ce contrat, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes, pièces et documents et dépêches télégraphiques, envoyées ou reçues par le câble atlantique ou autre voie, y compris toute communication échangée entre sir Hugh Allan ou quelqu'un de ses associés maintenant en Angleterre, et le gouvernement ou un de ses membres ou quelque personne en son nom.

L'hon. M. AIKINS déclare que le sénateur (M. Christie) estime qu'il est en droit de demander la mise sur pied d'un comité de ce genre en maintenant que la Chambre n'est pas en possession des renseignements auxquels elle est en droit de s'attendre. Il a lu la première partie d'un rapport déposé cet après-midi pour étayer sa position. S'il l'avait lu en entier, la Chambre aurait été tout à fait satisfaite des renseignements qu'il contient.

30 avril 1873

L'hon. M. CHRISTIE déclare qu'il l'a bien lu.

L'hon. M. AIKINS répond qu'il n'en a lu qu'une partie. La personne qui a répondu à la demande du Sénat a expliqué qu'il n'était pas en possession de tous les renseignements requis parce qu'à l'époque de la création du Comité, il n'était pas secrétaire et n'était pas au courant des transferts qui avaient eu lieu. En ce qui concerne le gouvernement, tous les documents en sa possession ont été déposés. Pour s'en prendre aux ministres, le sénateur (M. Christie) doit puiser ailleurs que dans les archives du Canada. Il est bien conscient qu'aucun sénateur n'est tant au courant de la constitution, des lois et des politiques des États-Unis que l'auteur de la motion, mais le gouvernement canadien n'a pas l'intention de s'inspirer de la constitution et des lois américaines. Le gouvernement canadien se propose de s'en tenir à la lettre stricte de la loi adoptée l'an dernier. (*Bravo!*) Cet acte donne au gouvernement le pouvoir d'octroyer une charte à une compagnie pour la construction du chemin de fer du Pacifique. Les compagnies Interocéanique et du Pacifique du Canada sont aussi incluses. Le sénateur dit que le gouvernement n'a pas expliqué pourquoi le contrat n'avait pas été octroyé à l'une de ces deux compagnies. Il doit bien savoir que la compagnie Interocéanique, représentée par le sénateur de Toronto (M. Macpherson) a refusé de fusionner avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada dont le sénateur de Paris (M. Christie) est un des directeurs provisoires parce qu'il estimait, ou maintenant estime, que le chemin de fer Interocéanique était quelque peu américain dans sa nature et ses relations — qu'on ne pouvait lui faire confiance étant donné qu'il était plus ou moins sous l'influence de la compagnie Northern Pacific et nonobstant tout cela, la compagnie de chemin de fer du Pacifique du Canada a maintenu qu'elle était tout aussi canadienne que la compagnie Interocéanique, et aussi britannique en sentiment. Voilà donc la position dans laquelle se trouvait le gouvernement en ce qui concerne ces compagnies, nonobstant son désir de favoriser la compagnie la plus forte, avec les meilleurs hommes — ils n'ont pu accomplir cet objet. Le sénateur déclare qu'il ne comprend pas pourquoi une de ces compagnies n'a pas obtenu la charte. La compagnie à laquelle il est lié est considérée plus ou moins comme une compagnie du Bas-Canada, alors que la compagnie à laquelle le sénateur de Toronto est lié est vue plus ou moins comme une compagnie de l'Ontario. Par conséquent, si le contrat avait été octroyé à la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada, le sénateur de Toronto aurait pu continuer à proférer des accusations, qui ont déjà été entendues, quant à sa nature américaine, alors que si la compagnie Interocéanique avait été choisie, le sénateur de Paris (M. Christie) et d'autres se seraient plaints que trente millions de piastres et cinquante millions d'acres de terrain soient accordés à une compagnie aussi marginale. Le gouvernement a choisi le seul moyen d'empêcher toute jalousie entre ces deux groupes en mettant sur pied une autre compagnie à partir des meilleurs éléments pouvant être trouvés au Canada. Il (M. Aikins) n'hésite aucunement à déclarer que cette compagnie, qui a obtenu le contrat, englobait en effet les meilleurs éléments du Canada. Prenons par exemple les ingénieurs — M. Shanly mérite entièrement sa réputation d'homme compétent n'ayant eu que des succès dans les chemins de fer; de

plus, il a le respect de tous ceux qui le connaissent. Il y a M. Fleming, un homme lié à certaines des plus grandes entreprises de chemin de fer du pays, et jouissant partout d'une bonne réputation. Ensuite, M. Burpee, de New York, connu dans les provinces maritimes pour son énergie, sa persévérance et ses succès en tant qu'entrepreneur et ingénieur des chemins de fer. En outre, il y a M. Cumberland, d'un grand mérite professionnel, et excellent gérant des chemins de fer. Prenons les autres membres de la compagnie, des hommes prospères, imminents et représentatifs des différentes provinces du Canada. L'objectif premier du gouvernement n'est pas de s'écarter des dispositions de l'acte adopté l'an dernier, et il maintient que ses dispositions ont été respectées en ce qui concerne l'octroi d'une charte. Le sénateur de l'autre côté (M. Christie) dit que la garantie accordée en vertu de cette charte n'est pas du tout une garantie, que l'argent devant être remis aurait dû être placé dans les mains du Receveur-Général et, doit-on supposer, mis dans une boîte et enfermé dans un des coffre-fort du gouvernement. Il ne serait ainsi d'aucune autre utilité au gouvernement ou à la compagnie; mais, il ne voit pas comment il peut y avoir de meilleures garanties que de déposer cet argent dans des banques à charte dont la solvabilité est sûre du point de vue du gouvernement. Le sénateur n'a pas justifié son opinion selon laquelle cette charte n'est pas valide. Il est absolument convaincu que si c'était la compagnie à laquelle est lié le sénateur qui avait reçu la charte, il l'aurait trouvée tout à fait valide.

L'hon. M. CHRISTIE déclare que son lien avec cette compagnie est insignifiant.

L'hon. M. AIKINS dit qu'il était l'un des parrains du bill de l'an dernier, et un des directeurs provisoires. Il avait fait mention de la compagnie Union Pacific, des pouvoirs du gouvernement américain et de sa participation au conseil d'administration. Il (M. Aikins) pense que le sénateur admettra que les membres du Parlement exercent aussi une certaine surveillance sur le gouvernement en ayant des administrateurs au conseil. L'expérience du passé ne justifie pas ses conclusions. Le gouvernement avait des directeurs au conseil du Grand Tronc pendant et après la construction. Il ne pense pas que le sénateur était alors favorable à cette représentation du gouvernement au conseil. S'il se souvient bien, il pense l'avoir entendu (M. Christie) à plus d'une occasion dénoncer les liens du gouvernement avec ce chemin de fer, et l'accuser de s'en servir à des fins politiques et partisans. (*Bravo!*) Il ne peut pas comprendre non plus un aspect de son argument. Le sénateur s'est tout d'abord plaint que les concessions de terres étaient trop importantes et d'une trop grande valeur — qu'il devait y en avoir 100,000,000 d'acres —, que la compagnie n'était pas obligée d'accepter les terres impropres à la colonisation et qu'il faudrait prendre 50 millions d'acres dans la ceinture fertile. L'an dernier ou l'année précédente, ses déclarations étaient tout à fait différentes de celles qu'on vient d'entendre. (*Bravo!*) Il déclarait alors qu'il fallait attacher très peu de valeur aux terres en cause. (Voir page 240 des débats). Il ajoutait ensuite « autant ignorer complètement la concession de terre ». La région n'était supposément pas propre à l'agriculture, jusqu'à ce qu'on arrive à la rivière Rouge, région où on pouvait trouver environ 60

millions d'acres de terres fertiles. Il imaginait alors que cela comprenait toute la ceinture fertile; maintenant il suppose qu'elle englobe peut-être 100 millions d'acres; et si tel était le cas, et si le gouvernement devait avoir un bloc sur deux, il ne voit pas comment la compagnie ne recevrait que les bons. Selon cette estimation, le gouvernement devrait avoir 50 millions. L'argument du sénateur ne tient donc pas sur ce point. Pour ce qui est d'avoir fixé un prix moyen de \$2.50 l'acre pour les terres du gouvernement, auquel on s'oppose tellement, le gouvernement et le Parlement ont conclu qu'il valait mieux ne pas exercer de pressions indues sur l'industrie et les ressources du Canada. Il est entendu que la cession de ces 50 millions d'acres du gouvernement était une des façons de récupérer les 30 millions de piastres qui seraient consacrés à la route. Le sénateur se plaint que nous ignorions quand le chemin sera terminé, alors que la compagnie pourra utiliser l'argent et les concessions de terre à volonté, ne nous laissant aucune protection ou garantie quant à la réalisation du contrat. Mais ces 30 millions et 50 millions ne pourront pas être absorbés rapidement, ni ces subventions octroyées, à moins que le travail ne soit terminé; donc, si une portion seulement est réalisée, elle ne recevra qu'une portion de l'argent et des terres. Le sénateur a signalé dans son discours l'efficacité des comités pour ce qui est d'obtenir des renseignements autrement que dans une adresse et le succès remporté par le Comité du chemin de fer Intercolonial. Tout le monde sait que, quand l'honorable sénateur de Kent avait demandé que l'on crée son comité, il n'avait que de l'amitié pour le gouvernement et tenait uniquement à obtenir des renseignements pour aider le gouvernement à construire le chemin de fer Intercolonial. Il lui semble (à M. Aikins) que ce cas-ci est très différent puisqu'un représentant de l'Opposition a présenté une motion semblable à celle de l'honorable sénateur (M. Christie) à l'autre endroit pour obtenir la création d'un comité de sept membres qui enquêtera sur toutes les questions reliées au contrat du chemin de fer du Pacifique. Tous les renseignements relatifs à la question ont déjà été fournis à la Chambre par le gouvernement et aucun comité ne pourrait en obtenir davantage. Cependant, quand cette motion a été présentée à l'autre endroit, on a jugé qu'il s'agissait d'une motion de non-confiance. C'est ce qu'on dit les journaux et certains députés qui appuyaient la motion. D'ailleurs, personne ne peut prétendre le contraire. Le sénateur pourrait à ce moment-là demander qu'un comité soit créé pour examiner les décisions du gouvernement relativement à toute autre question. Ce comité-ci a été formé à la demande du leader du gouvernement, car le gouvernement n'a pas la moindre objection à ce qu'on fasse l'enquête la plus complète possible. Il n'a rien à craindre d'une telle enquête et tient à ce qu'elle soit menée de la façon la plus officielle possible et à ce que les témoins soient assermentés. Le gouvernement ne pourra donc jamais consentir à une telle motion de la part du sénateur qui s'oppose énergiquement aux décisions de celui-ci et qui vise simplement dans cette affaire à provoquer une réaction politique défavorable chez les autres sénateurs ici même et dans l'esprit du public. Pourrait-il y avoir quelque chose de plus enfantin ou ridicule que de voir deux comités siéger en même temps, examiner les mêmes documents et interroger les mêmes témoins? Le

gouvernement n'a pas accepté cette motion et n'aurait pas pu le faire.

L'hon. M. CARRALL : Il ne l'acceptera pas.

L'hon. M. AIKINS : Il ne l'acceptera pas. (*Applaudissements.*) Toutes les dispositions de l'Acte sur le chemin de fer Union Pacific qui pouvaient offrir une garantie utile au public ont été reprises dans l'acte canadien. On ne pouvait pas supposer que toutes les dispositions de cette première loi pourraient être copiées alors que l'acte canadien est suffisamment vaste pour s'appliquer à toutes les situations qu'on peut raisonnablement prévoir. Dans ce cas, les critiques du sénateur étaient-elles justifiées? En supposant qu'elles l'aient été, dans certains cas, voilà une question qu'il aurait pu demander à un comité d'examiner — mais souhaiter qu'un comité siège pour examiner tous les aspects de cette charte était si absurde que l'on ne peut que s'étonner qu'on ait pu en faire la proposition. Cela équivalait simplement à une motion de non-confiance et le gouvernement ne pouvait donc pas permettre qu'elle soit présentée. (*Applaudissements.*)

L'hon. M. VIDAL : La motion est très importante dans la mesure où la façon dont elle a été présentée nous a permis de reprendre la discussion au sujet des résolutions de l'honorable sénateur de Toronto (M. Macpherson) dont cette Chambre a disposé de façon tellement sommaire l'autre jour. Je ne suis pas d'accord avec le sénateur de Paris (M. Christie) quant à la nature arbitraire de cette décision. Il a accusé le gouvernement de vouloir se soustraire à un débat sur cette question. Nous avons eu amplement de temps pour poursuivre le débat et il est tout à fait injuste de prétendre que le gouvernement a essayé d'empêcher le débat, ou s'est montré peu disposé à avoir une discussion libre et complète à ce sujet. C'est seulement après plusieurs minutes sans la moindre intervention que nous avons voté sur l'amendement du ministre des Postes. Je signale que cet amendement ne disait pas tout ce qu'il aurait fallu dire, à mon avis, quant à l'opinion de la Chambre, puisqu'il ne faisait qu'affirmer le manque d'opportunité de discuter des résolutions. J'aurais pour ma part proposé que nous signalions expressément notre approbation de la charte accordée à la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique et de la décision du gouvernement. Cela aurait mis plus d'atouts dans le jeu des personnes chargées de négocier les obligations et aurait donné aux bailleurs de fonds de l'Angleterre et du Continent, dont on ne peut pas se passer de l'aide financière pour construire la voie ferrée, davantage confiance dans cette entreprise. Les principales objections à la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique ont trait à sa structure prétendument américaine et à la possibilité que cela mette notre chemin de fer à la merci de capitalistes américains qui voudraient en empêcher la construction. Ce n'est qu'une chimère, une bête noire, qui vise à nous alarmer. Une telle supposition est injustifiée et il n'y a pas la moindre raison de croire que le chemin de fer échappera au contrôle et à l'administration des Canadiens. Nous avons un compte rendu complet de toutes les négociations qui ont eu lieu entre le gouvernement et les compagnies, et nous constatons que le gouvernement tenait

30 avril 1873

absolument à réunir dans une seule compagnie toute l'influence et toute l'autorité dont nous disposons au Canada pour construire cette grande œuvre et les Canadiens devraient l'en remercier. Mon honorable ami de Toronto affirme que la compagnie Interocéanique a été formée surtout pour garder cette entreprise entre les mains de Canadiens. Cette compagnie se composait de 107 hommes riches, influents et indépendants. La compagnie de chemin de fer du Pacifique du Canada avec laquelle le gouvernement voulait la fusionner, se composait de seulement 18 membres. Est-ce que les 107 hommes bien placés et influents en question auraient eu peur d'être contraints, contrôlés et privés de la gestion de cette entreprise par les 18 membres de la deuxième compagnie? Si l'objectif réel de la première consistait à garder le contrôle du chemin de fer entre les mains de Canadiens, le meilleur moyen d'atteindre son objectif aurait été de se fusionner immédiatement avec la deuxième. L'honorable monsieur de Toronto peut exercer une influence énorme dans n'importe quelle compagnie. Son excellente réputation, sa grande compétence et sa longue expérience de travaux publics peuvent faire beaucoup pour garantir la réputation d'une compagnie à laquelle il peut être associé, et je regrette beaucoup qu'il ait adopté une attitude hostile à cette importante entreprise. La compagnie Interocéanique n'a pas protesté ou présenté de pétition au sujet de la charte. N'avons-nous la moindre indication que cette compagnie ait considéré que le gouvernement ne l'a pas traitée équitablement et honorablement dans cette affaire? Pas la moindre et, comme certains des membres les plus influents de cette compagnie se sont maintenant joints à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, nous n'avons pas l'impression qu'un grand nombre d'entre eux considère qu'il s'agit d'une entreprise américaine. L'honorable sénateur de Paris (M. Christie) songe avec consternation à ce qui pourrait se passer d'après lui dans six ans. À son avis, le chemin de fer tombera alors entre les mains des Américains. C'est impossible. Si le chemin de fer est construit par des Canadiens et administré par eux pendant six ans, il aura acquis un caractère national suffisamment stable pour qu'il ne risque pas de tomber entre les mains des Américains. J'ai étudié attentivement plusieurs ouvrages écrits au sujet du Territoire du Nord-Ouest et, selon moi, l'honorable monsieur de Paris a tort de prétendre qu'environ mille milles du tracé prévu pour le chemin de fer ne peuvent être colonisés. Il est vrai que le grand désert américain empiète sur le territoire canadien, mais il est bien établi, je pense, qu'il se termine avant le tracé prévu du chemin de fer. Il y a aussi en Ontario bien des régions qui ne sont pas propres à la culture et il y en a certainement aussi à bien des endroits dans le Nord-Ouest, mais il me semble qu'à partir de la base des montagnes Rocheuses jusqu'au Manitoba, le territoire est, de façon générale, propre à la colonisation. Quand on compare le tracé proposé pour notre chemin de fer à celui des chemins de fer américains du Pacifique, on constate que nous possédons d'énormes avantages. Nous avons un terrain plus approprié pour un chemin de fer que celui de la ligne prétendument rivale, celle du Northern Pacific, qui traverse plusieurs centaines de milles du Grand Désert, et plus particulièrement que celui de l'Union Pacific, qui traverse sur 1,789 milles une région montagneuse d'une altitude moyenne de 6,000 pieds au-dessus du niveau de la mer, alors que le tracé du chemin de

fer canadien du Pacifique traverse 1,200 milles de terrains montagneux d'une altitude moyenne de 1,716 pieds au-dessus du niveau de la mer. Les experts considèrent la subvention de 30,000,000 et notre généreux octroi de terrain comme suffisants pour payer la construction du chemin de fer. J'en suis moi-même convaincu, et j'y connais quelque chose ayant déjà été géomètre moi-même. Il n'y a donc pas lieu de craindre une concurrence nocive de la part du chemin de fer Northern Pacific. Je répète que ce chemin de fer traverse le Grand Désert américain sur des centaines de milles et qu'il a déjà atteint certaines parcelles de terrain invendables. On a bien reproché au gouvernement d'avoir fixé une valeur moyenne minimale de \$2.50 l'acre pour les terres contiguës au chemin de fer en disant que ce montant était excessif. Les Américains ont fixé deux fois ce montant comme valeur de leurs terres. J'ai ici la liste des prix des terres pour vingt-quatre chemins de fer américains et le prix le plus faible est de \$3.07 l'acre pour le chemin de fer Kansas Pacific. Pour le chemin de fer Northern Pacific, le prix est de \$4.25 l'acre et pour celui de St. Paul, de \$6.50 l'acre. Pourtant, on prétend que la valeur moyenne de \$2.50 fixée par le gouvernement est trop élevée. Je suis convaincu que l'on constatera éventuellement que la valeur moyenne fixée à titre provisoire par le gouvernement était juste et équitable, mais si l'on s'aperçoit que cela constitue un obstacle à la colonisation, on pourra la modifier.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST : Comment?

L'hon. M. VIDAL : Selon une disposition de la charte, une telle modification doit être approuvée par le Parlement. Le sénateur de Paris a demandé si le gouvernement allait présenter une mesure afin d'obtenir cette approbation pendant la session en cours, mais c'est manifestement impossible. En outre, il est possible, quoique très peu probable, je l'espère, que l'avant-dernier article de la charte soit invoqué. Dans ce cas, si le gouvernement est obligé avant mai 1874 de déclarer la charte nulle et non avenue, l'arrangement sera prématuré et ne s'appliquera pas.

L'hon. M. MACPHERSON : La disposition dont parle le sénateur est celle qui fixe le prix. Pour que cet article entre en vigueur, il faut l'approbation du Parlement.

L'hon. M. VIDAL lit l'article et en donne son interprétation, puis il poursuit. Bon nombre des déclarations et affirmations qui ont été faites à ce sujet ne résisteront pas à un examen plus poussé. Ne peut-on faire confiance à personne, ni au gouvernement, ni à aucun des membres de la compagnie de chemins de fer? Allons-nous retirer notre confiance aux banques à charte, qui ont si bonne réputation? On prétend que des dépôts d'un million de piastres dans les banques à charte ne constituent qu'une garantie factice. Pour ma part, je soutiens que ce dépôt est aussi sûr que s'il était dans les coffres du Receveur-Général. Les banques sont comptables, en or, de cet argent. J'affirme que cette garantie est à la fois généreuse et suffisante. En outre, le gouvernement conserve des droits sur les neuf dixièmes du capital souscrit comme garantie que, après que tout l'argent obtenu grâce à la vente des obligations aura été

dépensé, le chemin de fer sera non seulement construit, mais aussi équipé et exploité comme le précise clairement la charte. Le sénateur lit ensuite certains articles de la charte pour montrer que la compagnie a le devoir d'équiper et d'exploiter le chemin de fer une fois terminé. Il déclare ensuite que l'on ne peut donner aucun poids à l'argument avancé énergiquement par certains, selon lequel, une fois le chemin de fer construit et l'argent dépensé, nous pourrions nous retrouver avec le chemin de fer sur les bras sans pouvoir l'exploiter. En ce qui concerne les fiduciaires, qui sont les membres les plus importants de la compagnie, l'honorable sénateur de Toronto (M. Macpherson) interprète l'article relatif à leur nomination de façon bien surprenante en prétendant que la compagnie peut les congédier. Si je comprends bien l'anglais, la charte ne confère pas un tel pouvoir. Un sera choisi par le gouvernement, un autre par la compagnie et un autre par les porteurs d'obligations et chacun ne peut être congédié que selon le bon plaisir et par la décision du groupe qui l'a nommé.

L'hon. M. MACPHERSON : Ce n'est pas clair.

L'hon. M. VIDAL : La façon de les congédier me semble aussi claire que la façon de les choisir. Le groupe qui fait la nomination est le seul à pouvoir congédier. C'est ce qui ressort clairement de cette partie de la charte. L'établissement du conseil des fiduciaires, de même que la définition de ses pouvoirs et de ses fonctions, est essentiel pour susciter la confiance des prêteurs en Angleterre. Il importe de préciser que cet argent sera confié aux fiduciaires.

L'hon. M. MACPHERSON attire l'attention du Sénat sur le 6^e paragraphe du 23^e article.

L'hon. M. VIDAL lit l'article et signale qu'aucune instruction relative à l'exercice des fonctions ne peut être contraire aux termes de la charte, surtout que celle-ci précise que les fiduciaires recevront les \$30,000,000 de subventions, les octrois provinciaux et municipaux, le produit des ventes de terrains, et ainsi de suite, et qu'ils seront chargés de verser les intérêts sur les obligations et de payer les obligations elles-mêmes quand elles arriveront à terme. De simples questions de réglementation comme celles qui visent le 6^e paragraphe ne peuvent aller à l'encontre des dispositions principales de la charte, qui régissent la nomination, le congédiement, les pouvoirs et les fonctions des fiduciaires. La disposition contenue à l'article 11 relativement à l'examen régulier par les représentants du gouvernement de toutes les questions reliées au chemin de fer ont apparemment, pour ne pas dire intentionnellement, échappé aux critiques des adversaires de la charte. Pourtant, elle montre que le gouvernement a, dans tous les cas, mis tout le soin possible à garantir la construction du chemin de fer et l'utilisation appropriée des octrois. Si l'on acceptait la motion à l'étude, cela équivaldrait à dire que le Sénat n'a pas confiance dans les ministres ni dans la sagesse des dispositions de la charte. Cela réduirait à néant toute chance d'obtenir sur le marché anglais l'argent nécessaire pour construire ce chemin de fer. À mon avis, il est essentiel de songer aux conséquences de l'adoption d'une telle motion sur la négociation des obligations de la compagnie et sur la

construction éventuelle du chemin de fer. On s'est moqué de la décision de nommer trois ingénieurs comme arbitres pour régler les questions ou les difficultés qui pourraient se poser entre le gouvernement et la compagnie. Je ne vois pas pourquoi trois commissaires nommés par le gouvernement seraient jugés plus honnêtes, compétents ou dignes de confiance pour protéger les intérêts du public que trois ingénieurs, hommes qui possèdent certaines connaissances scientifiques, qui ont l'expérience de la construction de chemin de fer et qui sont bien renseignés sur toutes les questions reliées à leurs tâches. Ils ne devront exercer les fonctions d'arbitre qu'en cas de conflit entre la compagnie et le gouvernement. Certains ont fait des remarques désobligeantes au sujet de l'à-propos d'utiliser le chemin de fer Union Pacific comme point de comparaison. Pourtant, quel autre point de comparaison serait plus approprié? Ce serait sans doute très peu sage de considérer ce chemin de fer comme la norme absolue sous tous les aspects, et nous nous servons donc uniquement de ce point de comparaison pour servir de guide général. Le gouvernement mérite nos félicitations pour toute l'attention qu'il a accordée dans toutes les dispositions de la charte non seulement à la construction du chemin de fer, mais aussi à l'accomplissement des travaux selon les modalités les plus favorables. Cette grande œuvre est à ce point nécessaire pour la Puissance qu'il est extrêmement regrettable que quelqu'un s'y oppose à cause de sentiments purement politiques. Cette entreprise est reliée de tellement près à la croissance et à la prospérité de la Puissance qu'elle devrait susciter tout notre enthousiasme et notre appui et nous devrions tout faire pour renforcer les pouvoirs du gouvernement et obtenir que le chemin de fer soit terminé le plus rapidement possible. Nous attendons qu'il soit construit pour transporter des dizaines de milliers de colons dans les riches régions fertiles et saines qu'il traversera le long de la rivière Saskatchewan et, dans quelques années à peine, si notre entreprise est couronnée de succès, et j'ose croire qu'elle le sera, nos nouvelles provinces de l'Ouest dépasseront la grande et prospère province de l'Ontario pour le nombre d'habitants, sinon en richesse et en importance. (*Applaudissements.*)

L'hon. M. WILMOT dit que, selon lui, cela ne ferait pas de tort d'établir un comité et que le Comité du chemin de fer Intercolonial avait eu comme bon résultat de limiter les dépenses publiques sous bien des aspects. On a commencé à faire des démarches pour construire le chemin de fer canadien du Pacifique quand on a proposé que la Colombie-Britannique se joigne à l'Union. La Colombie-Britannique avait alors demandé quelque chose de tout à fait raisonnable, soit qu'on dépense au moins un million de piastres par année pour établir des liens de communication entre la côte du Pacifique et les autres parties de la Puissance, soit par chemin de fer, soit autrement. Quand le bill a été présenté au Sénat, il a eu l'impression que nous avions vu beaucoup trop grand et que le gouvernement n'aurait pas dû s'engager à entreprendre la construction du chemin de fer dans l'espace de deux ans et à la terminer dans l'espace de dix ans sans savoir ce que cela coûterait ou ce que cela signifierait pour l'avenir du pays. Le sénateur qui vient de se rasseoir (M. Vidal) a parlé des grands avantages de la colonisation pour le pays. Il (M. Wilmot)

30 avril 1873

est cependant au courant de la situation dans sa propre région de la Puissance et il sait que le principal problème consiste à trouver des gens pour travailler sur les terres cultivées et pour faire le travail dont la province a besoin. Si cette dépense projetée est faite à la hâte, cela révolutionnera la situation du marché du travail dans toutes les régions de la Puissance. C'est très bien de dire que le gouvernement s'acquittera de sa tâche honnêtement et prudemment et que nous devons tous faire confiance aux ministres. Selon lui, il est très souhaitable pour le Parlement de tout faire pour garantir que l'argent sera dépensé avec parcimonie et honnêteté. Avant de nous engager dans cette dépense à la hâte, nous devrions cependant obtenir un examen complet de la région traversée pour bien connaître ses caractéristiques. Il regrette que l'ancien ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial, qui avait été nommé ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique, soit maintenant un directeur de la compagnie. Il n'aurait pas dû accepter cette nomination. S'il représentait les intérêts du pays relativement à ces travaux publics, il aurait dû continuer de protéger ces intérêts publics. En ce qui concerne la garantie donnée par le dépôt d'un million de piastres dans un certain nombre de banques à charte pour permettre aux investisseurs d'obtenir le contrôle de trente millions de piastres et de 50 à 100 millions d'acres de terrain — d'après sa propre expérience des chemins de fer dans sa région du pays, et cela correspond sans aucun doute à l'expérience des sénateurs des autres provinces, il préfère être très prudent relativement aux questions de ce genre. Il préférerait de beaucoup que le dépôt d'un million soit confié sous forme d'obligations publiques au Receveur-Général au lieu d'être apparemment déposé dans les banques, puisqu'il est bien difficile de dire comment il a été déposé. (*Bravo! et rires.*) Il a vu les noms des déposants et il n'est pas convaincu que certains d'entre eux ait vraiment eu cet argent. (*Rires.*) Il y a peut-être des billets; il y a en tout cas quelque chose qui permet d'effectuer ce remboursement au Receveur-Général; mais il préférerait de véritables valeurs garanties par le gouvernement, portant intérêt et répondant aux exigences de la loi. Pour ce qui est de notre capacité à entreprendre ce vaste projet, quatre millions de personnes peuvent certainement accomplir beaucoup de choses, mais pas l'impossible. Il estime que nous nous lançons dans une tentative sans précédent dans le monde, la construction d'un chemin de fer de 2,700 milles de longueur, avec une population de 30,000 personnes le long de la voie. À son avis, c'est une pure absurdité. (*Bravo!*) Dans une autre instance du Parlement, on a conclu que cette entreprise n'entraînerait pas d'augmentation d'impôts dans le pays. C'est parfaitement absurde. Si l'on regarde la prudence et la modération avec lesquelles certaines des plus grandes nations de l'autre côté de l'Atlantique ont débuté leur carrière, on peut y trouver un exemple et une leçon saisissants. Il y a l'Empire d'Allemagne, l'une des plus grandes puissances du continent, et chacun sait comment il a débuté avec l'électorat du Brandebourg; c'est par l'industrie et l'économie du peuple ainsi que par l'honnêteté et la sagesse du gouvernement qu'il a pu acquérir sa puissance actuelle. Nous avons ici, en Amérique du Nord, un vaste héritage méritant d'être sagement cultivé et judicieusement géré. Si nous commençons à emprunter à la légère à d'autres pays, nous courons à la faillite et à l'échec. Il a été étonné de constater, lorsque cette mesure a été présentée, que

des hommes d'affaires raisonnables et sérieux, connaissant la réalité des faits, puissent engager la parole de ce pays dans une entreprise aussi colossale et monstrueuse, notamment en promettant de l'accomplir en moins de dix ans. Si la compagnie ne le fait pas, quel sera le résultat? Elle aura pu gérer cet argent et ces terres, et hypothéquer les terres avant d'avoir fini la construction du chemin de fer, et s'il lit correctement la charte et l'entente, ces gens-là n'auront pas beaucoup de mal à manipuler les fonds et à récupérer leur dépôt. Il est convaincu que cette proposition de comité sera refusée. (*Ricanements.*) Mais il estime que celui-ci serait pourtant profondément souhaitable dans l'intérêt du pays. (*Bravo!*) Il faut surveiller de près les deniers publics et il faudrait autre chose que ce contrat pour donner confiance au public et assurer la protection du pays à cette grande entreprise. (*Bravo!*)

L'hon. M. CARRALL déclare qu'il va essayer de mettre à profit les vingt-cinq minutes restantes avant l'heure du dîner de la façon la plus agréable et utile possible. (*Rires.*) Aucun sujet débattu dans le passé par cette assemblée n'a pu mobiliser autant d'espairs profonds que celui du chemin de fer canadien du Pacifique. Bien que très jeune, il estime devoir donner naissance à ce chemin de fer. Depuis l'époque de Jacques Cartier, le rêve d'une nationalité nord-américaine existe, mais il reste encore à la Colombie-Britannique, la plus jeune province de la Puissance, à donner une forme palpable, concrète, tangible et une existence véritable à ce chemin de fer dans les conditions négociées par le gouvernement de la Puissance et cette province. Il est heureux de parrainer une entreprise que le vieux Canada n'a pas osé ou n'a pas voulu mettre sur pied. En Colombie-Britannique, nous avons fait du chemin de fer l'une des conditions de l'Union, et le gouvernement s'est montré à la hauteur. L'opinion publique n'était probablement pas aussi avancée que nous sur cette question; mais il a pu la voir évoluer au point non seulement de considérer ce chemin de fer comme une évidence, mais de ne plus même se préoccuper que des détails de cette question. Plus personne ne s'oppose à ce projet, et les seules objections concernent des détails. Il souhaite ensuite revenir sur une déclaration et un axiome sans cesse rabâchés. Les habitants de la Colombie-Britannique refusent de considérer que ce chemin de fer est exclusivement pour eux. Quand la Puissance, lors de ses premiers balbutiements, a commencé à vouloir s'étendre afin de disposer de territoires et d'avantages lui permettant de concurrencer ses voisins, elle s'est naturellement tournée vers les frontières de la Colombie-Britannique. Barkis était d'accord, et nous n'avons pas eu d'objections, bien au contraire. Avant cela, toutefois, le Canada s'était engagé à construire un chemin de fer jusqu'aux montagnes Rocheuses, c'est-à-dire que toute cette portion de la voie ferrée n'était pas destinée à la Colombie-Britannique. Nous n'avons pas offert nos pêcheries, nos minerais et nos droits territoriaux et autres moyennant simplement un chemin de fer, mais nous avons dit que si la Colombie-Britannique devait s'intégrer à cette nation, il faudrait respecter l'engagement de relier les deux océans en prolongeant ce chemin de fer jusqu'au Pacifique. Il souligne combien ce chemin de fer sera avantageux pour le Canada en permettant le transport de marchandises et d'immigrants. L'Atlantique grouille actuellement

de vapeurs chargés d'immigrants pour soulager et décentraliser les régions surpeuplées d'Europe. Ce sont les États-Unis qui accueillent la majorité de ces immigrants. Au lieu de les laisser partir vers le Sud, il faudrait au contraire les attirer. (*Bravo!*) Aujourd'hui, grâce à un gouvernement industriel et éclairé, la muraille de Chine a disparu et nous pouvons ouvrir une route courte au Nord aux échanges entre ce pays et le vieux monde. Pour ce qui est de la capacité de la Puissance à assurer ce projet, elle devra verser trente millions de piastres, et le gouvernement a déclaré que ce serait possible sans augmenter d'une piastre les impôts. C'est un engagement ferme. Les travailleurs et immigrants nécessaires pour la construction du chemin de fer paieront eux-mêmes des taxes sur tout ce qu'ils consomment, taxes qui viendront gonfler les recettes de la Puissance. Le ministre des Finances n'a pas demandé de nouveaux impôts. Si donc ce chemin de fer devait comporter un mal, il comporterait aussi le remède à ce mal, la force de sa propre construction. Quant aux accusations de son honorable collègue (M. Macpherson), elles constituent une attaque profondément injuste du gouvernement. Ce dernier a déjà presque terminé la construction du chemin de fer Intercolonial, l'un des meilleurs du monde, pourtant, le sénateur d'en face, à ce sujet comme sur d'autres questions, n'a cessé de renâcler, d'ergoter et de faire toutes sortes d'arguties au sujet du chemin de fer. (*Rires.*) Pourtant son digne ami (M. Macpherson), l'un des pairs canadiens, et digne de l'être (*rires*), est venu demander au gouvernement d'abroger un pacte solennel et de confier la construction de cette route au département des Travaux publics. Il a défendu l'initiative du gouvernement de construire cette compagnie à partir des fragments des précédentes compagnies, soutenant qu'aucune n'aurait été capable de construire ce chemin, du moins aussi bien que les deux ensemble, et que la tâche était suffisante pour rassembler les talents et les énergies de toutes les parties. Il est ridicule pour le sénateur d'en face de demander maintenant au gouvernement de construire un ouvrage alors qu'il tenait il y a douze mois le langage inverse. (*Bravo!*) Le gouvernement a simplement mis à profit tous les pouvoirs que lui a conférés l'Acte de l'an dernier, et son honorable ami (M. Christie) voudrait maintenant soulever toutes sortes d'objections de détail et dénoncer comme un crime capital le mode de placement des dépôts. C'est totalement absurde. (*Rires.*) Il estime que c'est en vérité une motion de défiance que d'exiger tous les détails liés à ce chemin et à sa promotion, sous prétexte qu'Agamemnon et Achille se sont fâchés et ne se sont pas réconciliés. (*Rires.*)

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST déclare qu'il est inexact que cette motion soit une manifestation de non-confiance. (*Ricanements du côté du gouvernement.*)

L'hon. M. CAMPBELL : Le sénateur de la Colombie-Britannique a parfaitement raison.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST : Le ministre des Postes a de bonnes raisons de ne pas partager cet avis.

L'hon. M. CARRALL pourfend l'argument selon lequel le prix de \$2.50 dissuadera les gens de s'installer dans les terres du Nord-

Ouest; les terres situées le long des voies de l'Union Pacific et du Nebraska se vendent \$30 l'acre. Si nous ne donnons que \$30, 000,000 et que l'essentiel des subventions est constitué de terres, il sera dans l'intérêt de la compagnie d'accélérer le peuplement de ces terres et d'en accroître le plus rapidement possible la population. Si le prix empêchait la colonisation, l'intérêt bien compris en dicterait la réduction. La valeur des terres dépassera de loin les \$2.50. Le chemin de fer amènera à travers le continent des foules de colons qui feront rapidement monter la valeur de ces terres. On a formulé des objections au sujet des capitaux étrangers. Les capitaux américains ne le dérangent pas; pas plus que ce qu'ils servent à construire, dès l'instant que c'est à l'intérieur de nos frontières. Au contraire, il félicite les hommes, Américains ou autres, qui ont eu le courage et l'audace d'entreprendre la construction de ce chemin. (*Bravo!*)

Comme il est six heures, le Sénat s'ajourne.

* * *

REPRISE DE LA SÉANCE

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à sept heures et demie.

L'hon. M. CARRALL, reprenant ses remarques, répète que ce chemin de fer du Pacifique n'est pas une entreprise purement destinée à la Colombie-Britannique, et que cette province n'y a joué que le rôle qui lui revenait. Elle a estimé qu'il était dans l'intérêt de la Puissance de construire ce chemin pour lui permettre de concurrencer les États-Unis auprès des immigrants européens. C'est une question de confiance envers la Colombie-Britannique. Cette fidélité est une excellente chose. La Colombie-Britannique s'est réjouie en tant que partie de la Puissance de la construction de ce chemin. Elle souhaitait simplement demander sa prolongation des montagnes Rocheuses jusqu'aux rives du Pacifique. Cette entreprise, que l'on ne peut réduire à l'intérêt d'une unique province de la Puissance, mérite l'appui de chaque homme dans le pays. Il faudrait renoncer à l'esprit de clocher et s'unir autour de cette entreprise dont le succès dépend dans une certaine mesure du progrès et de la vitalité de la Puissance elle-même. Bien que l'union politique soit réalisée d'un océan à l'autre, le chemin de fer doit en constituer l'assise fondamentale. C'est le couronnement de l'œuvre de celui qui, quelles que soient les divergences politiques qu'on peut entretenir avec lui, est le père de cette jeune Puissance — à savoir notre Premier ministre. C'est sa dernière et sa plus noble entreprise de fondateur de la nation; et s'il n'avait pas été conscient de la nécessité de cette entreprise, ce visionnaire et cet homme d'État à l'entendement si profond n'aurait jamais risqué l'existence de son parti et la sienne propre, et presque même la réputation de la Puissance elle-même pour cette entreprise. (*Bravo!*) Il est heureux de cette occasion de rendre hommage à ce brillant homme d'État. Quand nous sommes venus de Colombie-Britannique, bien qu'il fût alité par la maladie, ses collègues et lui-même étaient prêts à entreprendre cette œuvre. Il était prêt à mettre en jeu une popularité et une carrière brillante pour faire entrer le Canada dans la famille

30 avril 1873

des grandes nations et consolider l'Empire auquel nous appartenons. Il (M. Carrall) ne peut s'empêcher de songer que l'attitude de certains opposants à cette politique, quelle que soit leur honnêteté, est antipatriotique et en partie motivée une blessure d'amour-propre. Il y a un an seulement, une opinion unanime et vociférante affirmait que ce chemin de fer devait être l'œuvre de l'entreprise privée, alors que l'autre jour on nous a demandé par une série de résolutions étouffées dans les douleurs de l'enfantement (*rives*) de confier cette entreprise à la surveillance du gouvernement; sans contester qu'on puisse accomplir et qu'on accomplisse de bonnes choses sous la surveillance compétente du ministre des Travaux publics, et qu'on puisse ainsi garantir la réalisation d'un chemin de fer donnant satisfaction à l'ensemble de la Puissance, il estime que ce sera toujours un point litigieux. Tout en étant parfaitement prêt à admettre que le travail puisse être accompli de cette façon, il ne voit pas pourquoi le gouvernement abrogerait le contrat conclu avec sir Hugh Allan, compte tenu non seulement des difficultés que cela lui poserait, mais du fait même que c'est sa propre existence politique qui risquerait d'être remise en question. En cas d'échec, il doute qu'un gouvernement quel qu'il soit puisse être suffisamment fort pour construire ce chemin de fer en donnant satisfaction à l'ensemble du public. Il félicite le chemin de fer Intercolonial d'être devenu une voie de communication pleinement rentable et affirme qu'il est possible de construire un excellent chemin de fer du Pacifique. Le pays possède des ressources agricoles et minières supérieures à celles des Américains. Le rapport d'un ingénieur compétent et dynamique, M. Fleming, montre que les trois quarts de la route américaine sont à une altitude plus élevée que les parties les plus élevées de la ligne canadienne du Pacifique. Il conclut en réaffirmant sa conviction que le gouvernement a agi de façon à la fois sage et patriotique, et que la motion présentée, superflue et lamentable, mérite purement et simplement d'être rejetée. (*Bravo!*)

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST déclare que le précédent intervenant s'en est tenu essentiellement aux résolutions soumises à la Chambre l'autre jour, alors que la question est simplement de savoir s'il faut constituer un comité chargé d'étudier des questions liées au chemin de fer du Pacifique. L'honorable secrétaire d'État a bien voulu considérer qu'il s'agissait d'une motion de non-confiance. Il aimerait lui rappeler qu'il y a deux ou trois ans, un représentant du Nouveau-Brunswick avait demandé la création d'une commission d'enquête sur certains faits liés au chemin de fer Intercolonial. Cette requête avait été agréée sans qu'on considérât qu'il s'agissait d'une motion de non-confiance. Il peut affirmer que, dans l'esprit du parrain de cette motion, il ne s'agit nullement d'une question de défiance. Il souhaite simplement qu'on fasse toute la lumière sur tous les faits comme dans le cas du Comité du chemin de fer Intercolonial. Dans ce précédent cas, l'enquête a été très utile au pays, et il estime que si cette enquête a lieu dans le cas présent, elle ira dans le sens des intérêts du public. Ce projet de chemin de fer du Pacifique a une importance considérable et touche aux intérêts les plus vitaux de la nation. Une motion visant à obtenir des informations sur des questions liées à une entreprise aussi importante ne doit pas être rejetée comme une motion de défiance, alors qu'elle doit simplement servir à étudier de près le contrat et à

faire rapport à la Chambre de la réalité des faits. Il demande s'il est contraire aux intérêts de la Puissance que les sénateurs s'informent de tous les détails de ce projet. Nul ne conteste la nécessité de construire ce chemin. Chacun reconnaît l'engagement du pays. Nul ne souhaite faire obstacle aux efforts du gouvernement pour maintenir la confiance du public. Il s'agit simplement de laver ce contrat de tout soupçon. Le représentant de Sarnia a déclaré que si chacun avait la même confiance que lui dans le gouvernement, on n'aurait pas demandé la création de ce comité. Il sait que ce représentant a une grande confiance dans le gouvernement, mais il tient à rappeler à la Chambre qu'à une certaine époque il ne lui accordait pas la même confiance et qu'il était prêt à tout instant à enquêter sur sa conduite. L'hon. ministre des Postes a essayé d'en faire une question personnelle et a mentionné certains motifs prétendument à l'origine de cette motion. Il aurait dû s'en tenir aux simples faits, qui doivent seuls préoccuper la Chambre. Le sénateur fait ensuite certaines remarques liées à la création de la nouvelle compagnie. Le gouvernement n'a pas pris de dispositions avec deux compagnies incorporées et en a créé une nouvelle d'une manière pour le moins fort inhabituelle. Le leader du gouvernement, représentant un volet du contrat, a signé au nom des deux parties représentant l'autre volet de ce contrat, c'est-à-dire qu'il a en fait représenté les deux parties en présence. Il se trouve que le leader du gouvernement n'avait pas de procuration écrite pour représenter ces personnages et que pourtant ces signatures ont été portées sur un contrat dont l'exécution représente des dépenses énormes pour notre pays. Il souhaiterait demander à ses honorables collègues si c'est une façon correcte de gérer les affaires de la nation. Il se demande si l'on a pris les précautions d'usage en la matière. Nul, à son avis, ne saurait acquiescer à cette question à moins d'être aveuglé par la volonté de soutenir les hommes actuellement au pouvoir. Dans ces circonstances, il est extraordinaire que, quand le Premier ministre a fait usage de cette procuration, il n'ait eu aucun mandat écrit l'y autorisant; pourtant, d'après l'argumentation des sénateurs d'en face, la Chambre devrait se déclarer satisfaite de cette façon de gérer les affaires du pays, alors même que pas un seul des sénateurs d'en face ne consentirait à ce que ses propres affaires fussent gérées de cette manière. On a prétendu que les représentants de cette compagnie étaient des hommes d'une grande qualité. Il prend la liberté d'affirmer que ce n'est pas le cas de certains d'entre eux. Dans la liste des actionnaires, deux personnes sont données pour une valeur de \$76,000 chacune, alors qu'à sa connaissance elles ne valent pas \$4,000; on a pourtant demandé à la Chambre, bien qu'elle fût parfaitement au courant de ces faits, de se déclarer enchantée de la situation et de ne pas autoriser une enquête. Mais à supposer que toutes les précautions possibles aient été prises pour protéger l'intérêt public, le pays et le gouvernement devraient se réjouir de la création d'un tel comité pour avoir la certitude des faits. En s'opposant à cette enquête, le gouvernement ne fera qu'intensifier les soupçons qui planent déjà. Toutefois, il est clair que c'est le gouvernement qui a la haute main sur cette question et qu'il peut contrôler le Sénat. Le Parti libéral n'occupe pas dans cette Chambre la place qui lui revient. Le gouvernement ne lui a pas accordé la considération à laquelle lui avait donné droit l'entente conclue au

moment de la Confédération. Tous les sénateurs nommés depuis viennent du gouvernement, alors que le Premier ministre avait clairement promis au moment de la Confédération qu'il serait pleinement tenu compte des deux partis lors des nominations au Sénat. On prétend maintenant qu'il s'agissait seulement des premières nominations. Le gouvernement a pu contrôler le Sénat et pourra ainsi s'opposer à la création de cette commission d'enquête, mais le pays le jugera sur cette action. Le sénateur ne pense pas que le pays risque de faire faillite même s'il est géré par un mauvais gouvernement. Il est convaincu que les ressources du pays sont suffisamment fortes pour lui permettre non seulement de faire face à une mauvaise gestion, mais même de résister aux extravagances du gouvernement, de faire face aux dépenses somptuaires qui sont engagées et de respecter les engagements nationaux. Il est convaincu qu'il faudra recourir à des impôts supplémentaires; on évitera ainsi la banqueroute, mais sur le dos du peuple. L'an dernier, quand le Sénat étudiait l'Acte concernant le chemin de fer du Pacifique, l'Opposition a demandé un complément d'information avant d'entreprendre ce projet, mais on lui a répondu que le gouvernement était en possession de documents très importants provenant de Sandford Fleming et d'autres personnes, documents qui seraient déposés lors de la session à venir et dans lesquels figureraient toutes les informations nécessaires. Il souhaite savoir où sont maintenant ces rapports. Ils n'ont jamais été déposés au Parlement, et le Parlement est toujours parfaitement ignorant de la réalité du pays que doit traverser ce chemin de fer; pourtant, quand cette Chambre a demandé la création d'un comité pour enquêter sur la question et apporter les réponses demandées, on le lui a refusé en lui demandant de faire entièrement confiance au gouvernement. Il se demande si le Sénat trouve que c'est une façon correcte d'agir sur une question qui met en jeu des millions de piastres par an. Le Sénat a assurément le droit de connaître tous les faits relatifs à cette entreprise, vu l'envergure de cette dernière, mais il a découvert que M. Fleming n'est plus un ingénieur travaillant sur le chantier mais l'un des administrateurs. Par conséquent, les renseignements qu'il a recueillis, et qui auraient dû bénéficier au gouvernement et au Sénat, ont en vérité bénéficié aux administrateurs eux-mêmes, et le Sénat s'est vu refuser les renseignements que M. Fleming avait été chargé de réunir, travail pour lequel il a d'ailleurs déjà été payé. Il souligne, en conclusion, se reportant à certaines remarques du sénateur d'en face, que lui-même et que la personne qui est intervenue avec lui sont inspirés par des motifs aussi honorables et aussi patriotiques que ceux qui peuvent animer les sénateurs assis de l'autre côté. Le patriotisme n'est pas l'apanage exclusif des sénateurs membres du parti au pouvoir. Lui-même et ses collègues désirent tout autant que quiconque assurer la prospérité du pays, et il juge que c'est dans l'intérêt du pays ainsi que du gouvernement que le Parlement soit saisi de tous les faits entourant cette entreprise.

L'hon. M. SMITH dit qu'il a été membre de la compagnie Interocéanique, et qu'il avait espéré que cette entreprise, avec ses 107 membres, se trouvât dans une situation différente de celle qu'elle connaît aujourd'hui. Il regrette que la personne qui était à la tête de la compagnie ne se soit pas jointe à la nouvelle compagnie

créée par le gouvernement, car cela l'aurait de beaucoup renforcée. Il est cependant convaincu que le blâme ne revient pas au gouvernement. Il sait qu'une personne occupant un poste élevé ailleurs a courtoisé ce monsieur à Toronto dans le but de le récupérer pour la nouvelle compagnie, et l'a invité à Ottawa en même temps pour elle a invité sir Hugh Allan. Sir Hugh est venu à Ottawa, mais le président de la compagnie Interocéanique ne s'est pas montré. Il (M. Smith) pense que cette personne aurait dû, par égard pour le gouvernement et pour les 107 membres de la compagnie, aller à Ottawa négocier les meilleures conditions possibles. Il (M. Smith) est l'un des membres les plus humbles de la compagnie, mais il a néanmoins jugé qu'il était de son devoir d'aller à Ottawa et de fournir toute son aide en vue de la création d'une nouvelle compagnie. Il poursuit en précisant qu'il savait que le gouvernement n'avait aucunement l'intention de permettre aux Américains de contrôler la ligne de chemin de fer, mais bien au contraire qu'il tenait à ce que celle-ci reste aux mains de Canadiens. Il n'estime pas nécessaire de créer un comité, étant donné que la Chambre des Communes en a déjà constitué un à cette fin. Le Sénat a déjà devant lui le contrat ainsi que d'autres documents précisant quels sont les administrateurs, combien d'argent ils ont déposé et où. Le comité aurait pour seul objet de renseigner le gouvernement. Il a été dit que le chemin de fer ne pourrait pas être construit et qu'il serait impossible de trouver les fonds nécessaires en Angleterre. Il ne partage pas cette opinion. Les cinquante millions d'acres de terre, à raison de \$2.50 l'acre, s'élèveraient à cent vingt-cinq millions de piastres qui, ajoutés à la subvention de trente millions, donneraient cent cinquante-cinq millions, soit \$57,407 par mille. Même en prévoyant 50 sous par acre pour les frais, cela laisserait toujours \$48,000 par mille. Si l'on parvenait à obtenir \$22,000 par mille grâce à la vente d'obligations, cela donnerait \$70,000 par mille, soit beaucoup plus que ce que coûterait la construction. Il répète regretter que son honorable ami ne soit pas resté fidèle à sa compagnie et que si de bonnes choses se font, il n'en aura pas sa part. (*Bravo! et rires.*) Selon lui, la motion déposée devant le Sénat en est une de non-confiance et n'a été proposée que pour influencer le pays, et c'est avec plaisir qu'il s'y opposera. (*Applaudissements.*)

L'hon. M. BUREAU déclare être étonné que l'hon. sénateur (M. Aikins) dise qu'il s'agit d'une motion de non-confiance à l'égard du gouvernement, étant donné que, depuis la Confédération, ils ont fait vingt-quatre nominations au Sénat, laissant de côté les Libéraux pour remplir les postes vacants avec des hommes dont les opinions politiques sont le contraire de celles de leurs prédécesseurs. Il prétend que même s'il s'agissait d'une motion de non-confiance, elle ne pourrait avoir aucun effet, et il cite à titre d'exemple un cas survenu dans l'ancien Conseil législatif du Canada, où une motion directe de non-confiance avait été proposée et adoptée mais où l'existence du gouvernement n'en avait été aucunement affectée. La motion dont le Sénat est saisi est extrêmement importante. Il s'agit d'examiner les faits relatifs à l'autorisation d'une charte, et il ne doute pas que si l'affaire était soumise au Conseil privé en Angleterre, elle serait déclarée contraire tant à la lettre qu'à l'esprit de la loi. Pour en être bien convaincu, il suffit de songer au

30 avril 1873

discours prononcé par l'ancien ministre des Finances lors de la dernière session et au cours duquel celui-ci a expliqué expressément que l'objet du 15^e article de l'Acte était d'habiliter le gouvernement à émettre une charte pour le chemin de fer du Pacifique. À la fin de cet article, il est énoncé, comme condition, qu'au moins dix pour cent du capital soit versé au Receveur-Général sous forme d'argent comptant ou de titres d'État dans le mois suivant la date d'entrée en vigueur de la charte. Cela n'a pas été fait dans ce cas-ci, comme en témoignent les documents qu'ils ont devant eux et qui ont été signés par le Receveur-Général, qui n'a jamais vu l'argent. Il dit dans sa lettre avoir reçu de plusieurs banques des certificats attestant qu'un certain montant assorti de certaines conditions a été déposé auprès d'elles. Il est très important que les bailleurs de fonds en Angleterre sachent si le contrat est légal ou non. Vu ce que dit le Receveur-Général dans sa lettre, pouvons-nous affirmer que l'argent lui a véritablement été remis conformément à la loi? Il (M. Bureau) estime que non. Si nous formions un comité, nous pourrions convoquer le Receveur-Général, et celui-ci pourrait alors nous dire s'il a ou non reçu l'argent promis. Il cite les remarques de l'ancien ministre des Finances, M. Hincks, où celui-ci explique que l'argent ne doit pas être déposé dans les banques, car, comme il le souligne, il pourrait y avoir une entente entre le dépositaire et les banques leur permettant de tout simplement remettre leurs billets de banque et faire verser le montant à leur crédit. Or, l'Acte a été conçu en vue d'interdire pareille chose. Pourtant, il semblerait que l'argent ait été déposé dans les banques et que tout ce que nous ayons, ce soit le certificat du Receveur Général. Dans ces circonstances, il y a lieu de se demander si cette charte n'a pas été obtenue sous de faux prétextes, auquel cas le contrat n'en est pas véritablement un. Il conviendrait donc, pour régler la question, de créer un comité, et il (M. Bureau) pense qu'il est très important que toute l'affaire soit vidée avant que l'on aille chercher l'argent en Angleterre. Il estime que nous devrions tirer les leçons qui conviennent de l'expérience passée et agir très prudemment dans le cadre de ce dossier, vu son importance. Il fait état de la façon dont on a voulu régler le sort du Grand Tronc sur le marché des capitaux. Les sénateurs se souviendront du fameux prospectus envoyé là-bas dans le but d'encourager les capitalistes à investir leur argent dans cette entreprise. Il fait ensuite état des prévisions de coûts du chemin de fer du Pacifique données par le sénateur de Toronto (M. Smith), et démontre que si ces prévisions sont justes, la subvention accordée à la compagnie est un cadeau aux amis ou aux partisans du gouvernement. Il fait valoir que, nonobstant les énormes subventions consenties à la compagnie, le gouvernement n'aura que très peu de contrôle sur l'entreprise. Il songe à une enquête qui a eu lieu en Angleterre en 1844 sous la présidence de M. Gladstone. À l'époque, on avait interrogé tous les hommes clés des chemins de fer en Angleterre et on avait préparé un rapport faisant ressortir que ces grosses compagnies de chemin de fer exerçaient des pouvoirs de plus en plus grands et de plus en plus dangereux, rapport qui a été entériné par M. Gladstone et par M. Robert Peel. Or, voici que dans notre pays, nous consentons des pouvoirs énormes à une compagnie sans pour autant prévoir de mécanismes de contrôle ou de garanties suffisantes pour protéger les intérêts du pays. Par ailleurs, la façon dont la charte a été approuvée est elle aussi assez

extraordinaire. On a choisi de le faire peu après les élections générales et tout de suite après l'ouverture du Parlement. Le sénateur juge qu'il était du devoir du gouvernement de consulter les représentants du peuple car, sans qu'il y ait eu d'ordre de renvoi au Parlement et sans qu'il y ait eu de levés topographiques ou de compilation de renseignements fiables sur lesquels appuyer une décision, les ministres ont passé le contrat avec certaines parties sans que celles-ci apposent elles-mêmes leur signature sur le document. On a demandé au gouvernement de déposer devant le Sénat la procuration écrite en vertu de laquelle le Premier ministre a signé au nom de deux représentants de la compagnie. Le secrétaire de la compagnie, dans sa réponse, a évité la question et est en fait allé à l'encontre de l'autorité du Parlement. Il a reconnu sa responsabilité envers les directeurs et s'est contenté de dire qu'il les saisirait de l'affaire. En d'autres termes, il fournira les renseignements aux directeurs mais non pas au Parlement.

L'hon. M. AIKINS déclare que le secrétaire a donné les raisons du refus de fournir les renseignements. Il explique que la procuration écrite utilisée par la personne mentionnée ayant été faite avant qu'il ne soit nommé secrétaire, il n'est pas en mesure de répondre à la question.

L'hon. M. BUREAU poursuit en disant que s'il survenait un différend entre le gouvernement et la compagnie et s'il s'avérait impossible de fournir la preuve d'une procuration écrite autorisant les signatures visées, alors cela mettrait en question la validité même du contrat, car celle-ci dépend de la légalité des signatures. Il pense que dans une affaire de cette importance il importe d'estomper tous les doutes, et c'est justement ce que serait en mesure de faire un comité. S'il s'avérait que la charte était illégale, c'est le pays qui serait tenu responsable. Il pense qu'un comité aiderait le gouvernement à régler une fois pour toutes la question, car l'on ne pourrait pas s'attendre à ce que des capitalistes britanniques investissent leur argent dans l'affaire tant qu'il reste encore quelques doutes quant à sa légalité ou celle de la charte. Si les capitalistes étaient amenés à investir leur argent dans cette affaire par des interventions faites par nous-mêmes et si leurs espérances étaient trompées, le contrat n'étant pas valide, alors le pays serait appelé à faire de nouveaux sacrifices, comme cela a déjà été le cas avec des entreprises semblables (*Applaudissements.*)

L'hon. M. SMITH explique que peu importe qu'une procuration écrite ait ou non été donnée, ces personnes, qui étaient absentes, ont par la suite apposé leur signature sur le document, endossant par conséquent ce qui a été fait. Par ailleurs, ces personnes ne sont pas responsables individuellement, mais collectivement.

L'hon. M. MACDONALD (Victoria) déclare : C'est avec grand plaisir que j'ai écouté le merveilleux récit fait par le sénateur de Montréal (M. Bureau) relativement aux énormes profits que le chemin de fer du Pacifique du Canada va, selon lui, réaliser. Si le chemin de fer est bon, alors tant mieux si la compagnie réalise des profits. Le sénateur a cependant fait une remarque que je n'ai pas

apprécié, notamment que « la charte, à première vue, était un cadeau à un partisan ». Plusieurs intervenants prétendent que les propos qu'ils ont tenus ne doivent pas être considérés comme des accusations, mais ce que vous avancez là ne peut être interprété que comme une accusation. La saison aura été très fertile côté accusations, et je me demande qui sera le prochain à tirer. Ou bien s'agit-il ici de la goutte qui fera déborder le vase? La résolution dont nous sommes saisis est le résultat d'un débat étouffé sur la résolution proposée par le sénateur de Toronto, et il est tout naturel de supposer que si ce débat avait eu lieu, la question du chemin de fer du Pacifique aurait été vidée, et la motion que nous avons devant nous n'aurait pas été proposée. Étant donné que l'auteur de la motion a exprimé son opinion, je présume qu'il a atteint son objectif et qu'il retirera ses résolutions. Je suis tout à fait prêt à admettre que les sénateurs de l'Opposition désirent promouvoir les intérêts du pays. Je leur concède cela. Mais je ne parviens pas à me convaincre qu'aucun autre sentiment ne les a motivés ici. Je ne puis m'empêcher de croire qu'il s'agit ici d'hommes et non pas de mesures, et qu'il y a quelque chose de caché sous cette préoccupation du bien public.

L'hon. M. MACPHERSON : Oh!

L'hon. M. MACDONALD : Je ne vise pas dans ces dernières remarques le sénateur de Toronto. Il avait un grief à exprimer et il a cherché à s'abriter sous l'aile de l'Opposition. Je suppose que cela ne vaudra que pour une période de temps assez courte. Le sénateur semble être un peu dépassé, et j'ose espérer qu'il se réveillera d'ici peu. (*Rires.*) Le sénateur de Grandville se dit étonné que lui-même et son parti soient toujours accusés de s'opposer au gouvernement. C'est bien joli que le sénateur proclame son innocence, mais je suis arrivé ici comme un étranger, il y a quelque temps, et j'ai vu comment les choses se passent. On s'oppose non seulement aux questions les plus communes, mais aussi à tout ce qui est mis de l'avant par le gouvernement, et je pense qu'il serait tout à fait justifié d'accuser les sénateurs de s'adonner à de l'opposition frivole. Le sénateur de Grandville désirait connaître la raison pour laquelle la résolution dont nous sommes saisis serait considérée comme un vote de non-confiance. Si je vois les choses ainsi, c'est que je ne parviens pas à séparer cette résolution de celle proposée par le sénateur de Toronto, condamnant tout ce qu'a fait le gouvernement relativement au chemin de fer du Pacifique. Les auteurs du bill ont fait preuve de beaucoup de discrétion et d'une bonne connaissance de la nature humaine. Ils avaient manifestement prévu la difficulté qui est survenue, notamment la possibilité pour les deux compagnies de s'unir et le recours par le gouvernement aux pouvoirs prévus dans l'Acte. Le gouvernement a intitulé par charte une nouvelle compagnie, mais sans ce pouvoir, il aurait été impuissant. Étant donné le vote qui a été pris ici relativement au chemin de fer du Pacifique, il y a un petit moment, le sénateur est sans doute convaincu que la Chambre est non seulement satisfaite, mais tout à fait satisfaite des mesures prises par le gouvernement dans ce dossier, et il n'y a que peu de chances que l'on crée un comité du genre de celui qui est envisagé. Le Sénat se rendrait ridicule. Le Parlement a, délibérément, conféré des pouvoirs

importants au gouvernement, et ces pouvoirs n'ont pas été violés; la confiance du pays envers l'administration actuelle n'a pas été trahie. Si la charte avait été accordée à l'une ou à l'autre des compagnies sans qu'on les ait préalablement invitées à s'unir, ou si leur fusionnement avait échoué, alors on aurait pu accuser le gouvernement d'être partial. Il est regrettable que certains sénateurs estiment qu'il est de leur devoir de s'opposer au programme des chemins de fer, étant donné qu'il s'agit d'une entreprise qui exige un appui unanime. Je suis heureux de dire que cette question a dans une très large mesure perdu son caractère régional, son étiquette « Colombie-Britannique », pour devenir inévitablement nationale. Partout au pays, dans la presse et dans la rue, on parle du chemin de fer du Pacifique et on l'attend avec impatience, convaincu de la nécessité de construire ce chemin de fer pour la colonisation et le développement de la Puissance. Et c'est là la principale raison pour laquelle il faut l'unité de force et d'action. Le comité serait-il chargé de surveiller l'influence américaine et de protéger le pays des capitaux américains? Il devrait plutôt encourager l'afflux de capitaux, quel que soit le pays d'origine. J'espère pour ma part que des capitaux américains viendront nous aider à construire le chemin de fer, mais il ne s'ensuit pas que les Américains devraient exercer un pouvoir de contrôle sur tout cela. Il n'y a nullement lieu de s'inquiéter d'une influence étrangère. Il y a quelques jours on a expliqué au Sénat pourquoi les deux compagnies incorporées lors de la dernière session, ne devaient pas fusionner. Or, c'est précisément pour les raisons avancées qu'elles auraient dû le faire. Si la compagnie Interocéanique désirait vraiment, comme elle le prétend, voir le chemin de fer du Pacifique demeurer canadien à part entière, alors son devoir était d'avoir une voix dans la gestion, de se joindre au chemin de fer du Pacifique du Canada, créant ainsi une seule compagnie canadienne solide, dont le pouvoir et l'influence auraient écrasé toute influence étrangère. S'il était souhaitable de fermer la porte aux capitaux américains, alors le fusionnement des compagnies aurait été le moyen le plus efficace d'y parvenir. Mais au lieu d'épouser cette façon raisonnable et logique de voir les choses, la compagnie Interocéanique s'adonne à des accusations qui mettent en doute la réputation, la responsabilité et la stature professionnelles des membres de l'autre compagnie, ce qui est tout à fait déplacé et injustifié. Il n'y a rien dans cette charte qui exige une surveillance ou des rapports ponctuels. La compagnie ne va pas retarder le progrès du pays ni entraver les dons de terres. Elle sera tout naturellement intéressée à voir des gens venir s'établir dans le pays, et si l'on perçoit la compagnie comme une agence d'immigration, obligée de recourir à tous les moyens possibles pour coloniser ces vastes terres, alors cela ne pourra qu'amener de bien pour le pays. Il n'y a pas non plus de danger que la compagnie emprunte de l'argent en utilisant ces terres comme garantie. Quelle est leur valeur à l'heure actuelle? Elle est nulle, et à moins de les convertir en une valeur de ce genre et de laisser la compagnie de chemin de fer les rendre accessibles, elles resteront pendant bien longtemps encore sans valeur aucune. Le gouvernement doit prendre toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce que l'intérêt sur les obligations soit payé avant que la compagnie ne puisse s'occuper du profit des ventes de terres ou de la subvention. Et ces profits devront financer non seulement

30 avril 1873

l'intérêt mais également les obligations elles-mêmes. D'aucuns pensent peut-être que deux piastres et demie, c'est beaucoup pour les terres mais certaines d'entre elles valent peut-être bien plus encore, et c'est une assez bonne moyenne. En vertu de la subvention, la compagnie pourrait obtenir des terres riches en minerais qui pourraient valoir jusqu'à \$10,000 l'acre, et peut-être beaucoup plus encore, dans notre province de la Colombie-Britannique. Certains sénateurs ont l'impression que cette charte peut être rompue comme bon nous semble. Est-il possible que le gouvernement s'engage sur pareille voie après des mois d'études? Est-il plausible que le gouvernement du pays, composé d'hommes d'expérience et doués, qui tiennent à défendre les intérêts du pays et qui ont à coeur sa réputation ainsi que la leur, songe à abroger pareille charte sans en avoir de bonnes raisons? Si des contrats qui s'appuient sur des actes du Parlement peuvent être abandonnés à notre guise, alors autant fermer la porte à toute transaction commerciale. Une résolution de la Chambre des communes ainsi que le bill sur le chemin de fer du Pacifique disent clairement que « Toute la ligne du chemin de fer sera construite par des compagnies privées, et non par le gouvernement de la Puissance ». Mais si, pour des raisons imprévues, la compagnie ne parvenait pas à emprunter les capitaux nécessaires en Angleterre, le gouvernement serait tout à fait libre d'abroger la charte et de prendre des mesures pour construire lui-même le chemin de fer, comme cela a été proposé par certains sénateurs. J'avoue regretter que la compagnie Interocéanique et que la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada n'aient pas fusionné pour former une seule compagnie canadienne forte. Je suis certain qu'il y avait suffisamment de place pour les deux et que suffisamment de terres avaient été données pour les deux compagnies. (*Applaudissements.*)

L'hon. M. RESSOR déclare qu'il est depuis longtemps favorable au chemin de fer du Pacifique et qu'il est confiant que cette formidable entreprise sera un jour menée à bien, mais en même temps il n'est pas de ceux qui ont une confiance si aveugle envers le gouvernement qu'ils sont prêts à lui céder les fonctions du Sénat. Il maintient que pour une initiative qui exige des dépenses aussi importantes, le Sénat devrait comprendre pleinement la nature des négociations qui ont eu lieu. Pourquoi sont-ils là? Tout simplement pour se plier humblement aux propositions du gouvernement? Selon certains, n'est pas patriotique celui qui ne se soumet pas entièrement à la volonté du gouvernement. Il (M. Ressor) a une opinion tout à fait différente quant aux tâches et aux fonctions du Sénat. La motion dont le Sénat est saisie a été qualifiée de motion de non-confiance. Même si elle était adoptée, elle n'affecterait aucunement la position du gouvernement. Par conséquent, cette objection à la création d'un comité n'est pas valable. Il n'y a aucune raison pour laquelle le Sénat ne devrait pas avoir le moyen d'obtenir tous les renseignements entourant des dossiers aussi importants que celui du chemin de fer du Pacifique et qui visent 50,000,000 d'acres de nos meilleures terres et \$30,000,000 en argent. Les membres du gouvernement ne sont pas parfaits après tout, et s'ils ont commis des erreurs relativement à cette charte, il est de la plus haute importance de le leur signaler au

plus tôt. Certains ont émis des doutes au sujet de la charte et il est essentiel de tirer les choses au clair. Si l'on compare la charte aux statuts, leur manque de cohérence saute aux yeux. Il se reporte à la disposition de la charte selon laquelle « les terres qui seront données comme aide à la ligne principale de chemin de fer et que l'on prendra sur les terres de la Puissance, et celles données comme aide aux dits embranchements, se composent des terres que l'on trouvera à l'est des montagnes Rocheuses, entre les parallèles quarante-neuf et cinquante-sept de latitude nord; et la compagnie ne sera pas tenue d'accepter des terres qui ne seront pas d'aussi bonne qualité que celles des sections les plus propres à la colonisation, situées dans ces limites. » Il soutient que la loi ne donne pas le pouvoir au gouvernement d'accorder de tels privilèges à la compagnie. La première grave erreur du gouvernement a été d'engager notre pays à terminer le chemin de fer dans un délai de dix ans. Il était inutile de prévoir cette disposition, que personne n'avait demandée, dans les termes de l'Union avec la Colombie-Britannique. Il aurait beaucoup mieux valu, dans l'intérêt de toutes les provinces, que le gouvernement ne prenne aucun engagement susceptible de ternir la réputation de notre pays. Le sénateur affirme qu'il convient de construire la route entre le lac Supérieur et Fort Garry et de la prolonger vers l'est et vers l'ouest aussi rapidement que le permettent les moyens du pays, tout en respectant les exigences de la colonisation. Nos obligations ne seront pas aussi grandes, dans ces conditions, et nous ouvrirons les voies de communication avec l'Ouest dans les délais nécessaires. Tous souhaitent que la route soit construite, mais il faut absolument procéder par étapes et la construire en priorité jusqu'aux points où elle est indispensable. Selon lui, le Sénat a été quelque peu négligé puisque le rapport de l'ingénieur en chef concernant l'itinéraire ne lui a pas été remis. Il paraît que de nombreux levés de terrain ont été effectués, mais le Sénat n'a reçu aucun renseignement à ce sujet. Pourquoi l'a-t-on laissé dans l'ignorance pour une question d'une telle importance? Le Sénat joue-t-il un rôle si négligeable que l'on omette de le consulter sur une question aussi importante, ou a-t-il dans le gouvernement une confiance si aveugle qu'il préfère ne rien savoir et s'en remettre entièrement à celui-ci? Le sénateur espère que le gouvernement reviendra sur sa décision et acceptera la motion.

L'hon. M. DICKEY déclare que le Sénat conviendra avec lui que tout a été dit ou presque à ce sujet. Il n'intervient pas dans le but de prolonger le débat, bien au contraire. La motion a été proposée pour permettre aux sénateurs qui n'ont pas eu l'occasion de le faire de prendre la parole, et puisque la motion a atteint son objectif, il espère que le motionnaire acceptera de la retirer. (*Bravo!*) Il (M. Dickey) n'a participé à aucun débat. Si les sénateurs avaient été appelés à discuter du contrat proprement dit, ajoute-t-il, il aurait exigé des explications sur bon nombre de ses dispositions, mais ce n'est pas la question dont le Sénat est saisi. Il a suivi attentivement le débat, mais aucun argument avancé ne justifie la motion prévoyant la création d'un comité d'enquête. L'orateur qui l'a précédé (M. Ressor) a demandé la création d'un comité parce qu'une disposition du contrat lui paraît illégale; un autre sénateur (M. Bureau) estime que tout le contrat enfreint l'Acte

concernant le chemin de fer du Pacifique et qu'il a été exécuté pour des gens sans procuration même si ces derniers, chose curieuse, l'ont approuvé en versant leur part de 10 pour cent; un autre sénateur (M. Wilmot) demande la création d'un comité parce qu'il s'oppose à toute la politique concernant la construction du chemin de fer du Pacifique, même si l'acte dont découle le contrat a été volontairement sanctionné par le Parlement. Même si cet argument est sans nul doute cohérent, qu'a-t-il à voir avec la question dont le Sénat est saisi? Il est inutile, selon le sénateur, de proposer qu'un comité examine les objections relatives au contrat proprement dit, puisque tous ont eu l'occasion d'en prendre connaissance et de le contester, en totalité ou en partie, par voie de résolution. (*Bravo!*) En fait, le débat a porté sur de nombreuses autres questions que celle à l'étude. Nous avons franchi le « Golden Gate » de San Francisco, escaladé la Sierra Nevada, traversé le Grand désert américain, suivi sir Hugh Allan à travers l'Atlantique jusqu'au marché financier de Londres, puis nous sommes revenus par le Minnesota et la vallée fertile de la Saskatchewan, avons traversé les Rocheuses pour nous retrouver à nouveau sur la côte du Pacifique. (*Rires.*) La motion proposée demande « qu'un comité soit créé pour examiner toutes les questions relatives au contrat, avant et après sa signature. » On nous demande d'examiner ce qui s'est passé avant et après la signature du contrat, et non le contrat proprement dit ou ses dispositions; je tiens à dire à l'honorable motionnaire, et qu'il me corrige si je me trompe, qu'aucun des faits qui nous ont été présentés n'influe sur l'objectif prévu de l'enquête, aucune base n'a été jetée ni aucune preuve fournie, comme disent les avocats. Avant de faire le procès du moindre criminel, il doit y avoir une inculpation précisant les chefs d'accusation. En l'occurrence, aucun fait nouveau ne nous a été présenté et le Sénat n'a aucune idée des autres questions devant faire l'objet d'un examen. La motion proposée par le sénateur de Toronto (M. Macpherson) ainsi que celle présentée à l'autre endroit avaient au moins le mérite d'énoncer clairement les accusations portées contre le gouvernement. (*Bravo!*) On a passé beaucoup de temps à critiquer le prix des terrains, fixé en moyenne à \$2.50 l'acre. Il est normal que le gouvernement et la compagnie fixent un taux, pour éviter que l'un vende moins cher que l'autre, mais l'article 15 de la charte prévoit que le prix pourra être modifié à l'occasion après entente entre le gouvernement et la compagnie, en fonction de la juste valeur marchande de ces terres, sans faire obstacle à la colonisation du pays. Or, à supposer que l'on constate que les terres ne valent pas \$2.50 l'acre, quel sera le résultat naturel et inévitable? Eh bien, mus par le même intérêt évident, le gouvernement et la compagnie en diminueront le prix. (*Bravo!*) Avant de reprendre sa place, le sénateur souhaite dire un mot sur l'attitude de l'honorable sénateur de Toronto (M. Macpherson) dans cette affaire. Étant donné les relations personnelles qu'il entretient avec ce sénateur, il regrette sincèrement de ne pas l'avoir trouvé à la tête de ce grand projet, ce que justifiaient pleinement sa grande expérience et son excellente réputation au Parlement et dans le pays. Il aurait aimé que son honorable collègue prenne les choses en mains ou collabore avec sir Hugh Allan, mais il tient à lui demander, à supposer qu'il se trouve maintenant à la place de ce dernier, quelle serait sa réaction si, en s'efforçant d'obtenir du crédit à l'étranger pour financer ces travaux,

sir Hugh Allan ou quiconque cherchait à entraver ses efforts par des attaques répétées comme celles dont nous avons été témoins, en vue de rompre un contrat exécuté par le gouvernement et saboté par la confiance et l'honneur du Parlement. (*Applaudissements.*)

L'hon. M. SMITH déclare qu'il n'a porté aucune accusation contre le sénateur (M. Macpherson). Il lui reproche simplement d'avoir manqué à son devoir en tant que représentant de la compagnie Interocéanique. Ce sénateur aurait dû venir à Ottawa pour participer à la création d'une nouvelle compagnie. Quatre dirigeants de la nouvelle compagnie appartenaient auparavant à l'Interocéanique et, selon lui, le Président aurait dû se joindre à ses amis pour appuyer la nouvelle compagnie. (*Bravo!*)

L'hon. M. MACPHERSON déclare que, comme on doit s'y attendre, il ne peut pas laisser clore le débat sans ajouter quelques mots, puisqu'il a été souvent question des motions qu'il a proposées l'autre jour. Il a suivi attentivement tout le débat et n'a entendu aucun commentaire qui remette en question la validité de ses motions. Les réponses ont été faites sous forme de critiques personnelles à son égard et aucun sénateur n'a cherché à contester les motions proprement dites. Il se sent obligé de dire quelques mots pour répondre à l'accusation portée contre lui par le sénateur de Toronto (M. Smith). Ce dernier l'a accusé d'avoir agi par déception et d'avoir abandonné la compagnie qu'il dirigeait. En réponse, le sénateur fait état du mémoire adressé par la compagnie Interocéanique au gouvernement. En se reportant au procès-verbal, il a découvert que le sénateur faisait partie des administrateurs présents. Il lit un extrait de ce mémoire et laisse au Sénat le soin de décider si l'accusation dont il est l'objet est justifiée : « La population du Canada ne pourrait suivre une politique plus nuisible à ses intérêts qu'en permettant à ses rivaux d'avoir dans cette entreprise nationale un intérêt qui leur donnerait virtuellement la propriété et le contrôle de 50,000,000 d'acres de territoire canadien; leur confierait la direction du système d'émigration qui doit être inaugurée pour l'établissement de ces terres; leur conférerait le pouvoir d'influencer la construction et les progrès du chemin de fer et leur accorderait à perpétuité le monopole du trafic sur la route canadienne. » Il est dit en outre dans le mémoire en question : « Votre comité croit fermement que la fusion signifie l'admission de cet intérêt américain rival dans l'organisation de l'entreprise canadienne, et qu'une fois admis, il se rendrait bientôt maître de la représentation canadienne divisée et affaiblie. Il considère que ce danger a beaucoup plus de poids que tous les avantages possibles qui pourraient résulter d'une union avec sir Hugh Allan et ses associés. Il est convaincu que le public éviterait de coopérer pécuniairement à l'entreprise. C'est pourquoi il recommande respectueusement que le bureau des directeurs de cette compagnie informe le gouvernement qu'il ne peut accepter la fusion avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada, mais qu'il est prêt à entrer de suite en arrangement au nom de la compagnie de l'Interocéanique pour construire et exploiter le chemin de fer canadien du Pacifique. » Après une discussion du conseil d'administration de la compagnie Interocéanique, l'honorable sénateur (M. Smith), l'un des directeurs, étant présent, la motion

30 avril 1873

suivante a été adoptée à l'unanimité : « Que le rapport du comité exécutif qui vient d'être lu soit approuvé et adopté et que le président soit prié d'en transmettre copie au gouvernement comme exposé des motifs pour lesquels ce bureau refuse la fusion avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada. » La note de service a été communiquée au gouvernement et la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada a adressé une réponse au gouvernement, à laquelle l'exécutif de la compagnie Interocéanique a répliqué. Cette réplique n'a pas été soumise à tout le conseil d'administration, car elle ne faisait que confirmer le premier mémoire et on a jugé inutile de convoquer tous les administrateurs, étant donné surtout que bon nombre d'entre eux habitaient assez loin; toutefois, pour se reconforter et s'assurer que les administrateurs approuvaient la réplique, il l'a soumise à tous ceux qui se trouvaient à Toronto, dont l'honorable sénateur de Toronto (M. Smith), et tous l'ont chaleureusement approuvée. « Les soussignés croient devoir déclarer qu'ils ne le cèdent en rien à aucune instance compagnie ou particulier dans leur ardent désir de voir se construire le plus tôt possible le chemin de fer canadien du Pacifique, à la condition que cette entreprise soit purement anglo-canadienne, et la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada ne désire pas plus que les soussignés aider le gouvernement à mener à bonne fin cette grande entreprise nationale. Ce serait d'ailleurs, rendre un pauvre service au gouvernement que de consentir à la fusion, à moins que la compagnie de l'Interocéanique ne croie qu'il serait possible que la compagnie fusionnée fût une compagnie purement canadienne et suffisamment en moyen de faire réussir l'entreprise. Les soussignés croient que la fusion avec la compagnie de chemin de fer du Pacifique du Canada ne produirait pas ce résultat. Ils se font un devoir de dire au gouvernement qu'à leur avis, les négociations avouées de sir Hugh Allan avec des capitalistes des États-Unis, et qui ont eu pour résultat un arrangement ou une entente considérée désavantageuse aux intérêts canadiens, et qui, d'après les renseignements qu'ils possèdent et dont il a été fait mention plus haut, existe encore actuellement, continuera à être la cause que la population canadienne s'abstiendra de contribuer au capital de toute compagnie où figureront sir Hugh Allan et ses associés comme principaux directeurs. Les soussignés sont aussi d'opinion que loin d'être limité à un petit cercle, ainsi que le prétend le comité de la compagnie du Pacifique du Canada, ce sentiment est partagé par tout le pays. » Le sénateur a du mal à comprendre comment, compte tenu de ce mémoire dont l'honorable sénateur a été partie, il a pu s'attendre à ce qu'il vienne à Ottawa dans le but de fusionner avec la compagnie du Pacifique du Canada après que la compagnie Interocéanique se fût prononcée contre cette fusion. Connaissant ses relations passées avec le gouvernement, le Sénat peut facilement comprendre avec quelles réticences — on pourrait même dire peines — il a jugé de son devoir de rejeter la demande urgente du gouvernement concernant la fusion avec l'autre compagnie; toutefois, étant donné ses opinions, il a estimé que son devoir public l'obligeait à agir de cette façon. En refusant la fusion, ses collègues et lui ont invoqué les motifs du manque de confiance de la part de la population du Canada. S'ils étaient assez aveugles ou égoïstes pour conclure cette entente, celle-ci aurait certainement été vouée à l'échec. Selon

certain, si la fusion avait eu lieu, la compagnie aurait été plus représentative, mais il est convaincu qu'il n'aurait jamais pu convaincre les Canadiens de s'intéresser vraiment au projet si l'association s'était vraiment faite comme on le demandait. Il demande aux sénateurs si les faits ultérieurs ne corroborent pas cette opinion. Les Canadiens se sont-ils intéressés au projet? Tout prouve que non — qu'ils n'ont pas confiance en ce projet. Le gouvernement a eu de grandes difficultés à constituer une compagnie et lorsqu'il a obtenu ce qu'il désirait, pour désigner une compagnie, qu'était-ce en réalité? Une simple compagnie fantôme, une véritable imposture. Un seul fait suffit à prouver que c'est l'opinion de l'ensemble des Canadiens. Immédiatement après avoir créé la compagnie, le gouvernement a lancé une campagne de souscription d'actions au pair. Combien de personnes ont-elles souscrit des actions? Un sénateur a demandé l'autre jour une liste des demandeurs, mais au lieu de déposer devant le Sénat la liste des souscripteurs de toutes les provinces, ce qui prouverait que les Canadiens ont confiance dans la compagnie, le gouvernement lui a simplement communiqué une lettre du secrétaire de la compagnie; le sénateur s'est vu obligé de parler de faux-fuyants, ajoutant que le secrétaire d'État a fait tout son possible pour étouffer l'affaire. Cependant, il semble que toutes les souscriptions reçues proviennent des treize premiers messieurs. Le sénateur préfère s'abstenir de toute critique à l'égard de ceux-ci. Certains d'entre eux sont de vieux amis à lui et il tient à leur amitié; toutefois, certaines affaires relatives à cette compagnie méritent d'être étalées au grand jour. Il cite l'exemple du représentant du Manitoba qui fait partie de la compagnie. À son avis, c'est un homme très respectable et bien nanti sur le plan matériel, mais il est presque octogénaire et n'a jamais vu un chemin de fer. Quelqu'un peut-il croire que ce prudent Écossais habitant aux fins fonds du Manitoba puisse engager \$76,930 de ses fonds personnels dans les actions de cette compagnie? N'est-ce pas la preuve même que cette compagnie n'est qu'une imposture? Et plusieurs autres sont dans la même situation. En ce qui concerne les dépôts, deux ou trois faits curieux méritent d'être signalés. Une personne que le sénateur respecte au plus haut point, M. Archibald, est censé avoir déposé \$76,923, mais, curieusement, il n'a déposé cet argent dans aucune des banques de sa province, la Nouvelle-Écosse, mais l'a confié à la Eastern Townships Bank. À son avis, c'est une institution extrêmement stable, mais est-ce par mesure de prudence que le gouvernement a demandé à M. Archibald de transférer son dépôt de sa province à une banque du Québec? Le moins qu'on puisse dire, c'est que la coïncidence est extraordinaire. Un monsieur des Cantons de l'Est n'a pas déposé sa part de 10 pour cent à la Eastern Townships Bank qui se trouve à côté de chez lui, mais l'a placé dans une autre banque dont le siège social est situé en Ontario. Qui plus est, l'ingénieur en chef de la compagnie est devenu directeur. Le sénateur n'a rien à reprocher à l'efficacité ni aux compétences de ce monsieur, dans l'une ou l'autre de ses fonctions, mais à son avis, il ne doit pas jouer les deux rôles à la fois. Le rapport sur l'itinéraire préparé par cet ingénieur a été dissimulé au Sénat et selon certaines rumeurs, son opinion n'est guère favorable. (« Oh, oh, » — M. Carrall.) Le sénateur peut protester, mais il fait peut-être partie de ceux qui pensent qu'il suffit d'aller en Angleterre pour trouver de

l'argent. Il (M. Macpherson) soutient que ceux qui sont allés en Angleterre pour souscrire des fonds en vue de ce grand projet, devraient présenter des faits et rien d'autre. En ce qui concerne l'itinéraire de la voie ferrée, si, en traversant le pays, l'ingénieur a constaté des conditions qu'il estime défavorables, il se devait de signaler les faits et il (M. Macpherson) est convaincu qu'il l'a fait et il déplore le fait que le rapport n'ait pas été déposé devant le Parlement. Ce qui a incité la compagnie Interocéanique à refuser la fusion, comme il l'a déjà dit, c'est la conviction que celle-ci était vouée à l'échec. Certains sénateurs ne partagent pas sa conviction, mais il tient à dire au Sénat qu'il n'hésite pas à étaler au grand jour toutes les mesures qu'il a prises et toutes ses opinions sur cette affaire. Au lieu d'essayer de lui répondre, on a critiqué ses motifs et c'est le plus grand compliment qu'on puisse faire à l'égard des arguments et des faits qu'il a soumis au Sénat l'autre soir. Il estime que la nomination d'un comité est fortement justifiée. Le champ de l'enquête est vaste et une enquête aura lieu tôt ou tard ; plus tôt ce sera fait, mieux ce sera pour le pays. En élaborant la charte qu'il a accordée, le gouvernement a oublié l'engagement qu'il a pris devant le Parlement pendant la dernière session. Il a oublié que la charte ne devait pas être plus favorable à la compagnie que l'Acte adopté au cours de la dernière session. Il réitère l'accusation qu'il a portée l'autre soir, en disant que la charte est plus avantageuse que l'Acte à plusieurs égards. Par exemple, l'Acte prévoit que la compagnie aura un capital de dix millions, tandis que la charte le ramène à un million — ce qui représente la totalité du capital de la compagnie qui a entrepris ce grand projet. Cette question ne mérite-t-elle pas un examen? Il faut aussi examiner la valeur excessive attribuée aux terres. Cela constitue une infraction à cet Acte. Ce prix n'est-il pas excessif et fictif? N'a-t-il pas été calculé pour duper les bailleurs de fonds de l'Angleterre? Toutes ces questions ne devraient-elles pas être étudiées par le comité? Le prix demandé pour ces terres freinera l'immigration et donnera aux terres de la compagnie Northern Pacific un avantage sur les nôtres. Encore une fois les fiduciaires ont été réduits au rang de simples commis pouvant être renvoyés sans préavis par les directeurs. Le gouvernement, c'est vrai, peut renommer immédiatement un fiduciaire mais les directeurs eux peuvent le renvoyer de nouveau le lendemain. La charte prévoit que les fiduciaires soient les subordonnés des directeurs. Comment peut-on dans ces conditions régler les conflits entre le gouvernement et la compagnie? Ce sont toutes des questions qui méritent d'être étudiées par un comité. Encore une fois, aucun des articles de l'entente ne prévoit que la compagnie assume l'exploitation de la ligne une fois les travaux terminés. Il y a encore un autre point dont il n'a pas encore été question, celui de l'omission du gouvernement de se réserver le droit d'acquiescer cette ligne. Cette omission est une preuve d'imprévoyance. Dans toutes les chartes de chemin de fer accordées par le Parlement canadien, quand une aide publique est accordée, ce droit est toujours réservé par le gouvernement au moment du paiement aux actionnaires du coût de la ligne avec les intérêts. Une autre entorse à l'Acte est l'exclusion de la compagnie des parlementaires. Il estime que c'est une erreur et que cela incitera ces derniers à trouver d'autres moyens pour s'associer à cette entreprise. Il est de loin préférable qu'ils y soient associés de manière ouverte, donc responsable plutôt

que cachée et irresponsable. L'opposition d'un autre endroit, c'est vrai, a proposé une résolution excluant les parlementaires, mais elle a été rejetée par une large majorité, et il ne comprend pas pourquoi le gouvernement s'est prévalu subséquemment de cette motion. Quoi qu'il en soit, si exclusion des parlementaires il y a, il faut trouver un moyen infaillible pour en constater le respect. Il ne doute pas un instant que cette motion serait rejetée si elle était proposée, et il déplore que cette Chambre semble prêter aussi peu d'intérêt à cette grande entreprise dont dépendent la prospérité et le bien-être futurs de ce pays. Il pense qu'il serait de loin préférable que cette Chambre contrôle les actes du gouvernement plutôt que de simplement les entériner. Si cette Chambre continue à agir de cette manière, elle ne servira ni le pays, ni le gouvernement ni elle-même. L'heure étant tardive, il ne veut pas retenir la Chambre plus longtemps. Il avait l'intention d'ajouter quelque chose au sujet des remarques le visant personnellement, mais il en a déjà probablement dit assez à ce sujet.

L'hon. M. McLELAN considère que c'est une des questions les plus importantes dont ait été saisie la Chambre. En ce qui concerne la résolution elle-même, son importance dépend de la manière dont nous la considérons. Si nous la considérons simplement comme une motion de demande de renseignements sur les délégations de pouvoir en question, ce n'est pas très conséquent. Par contre, si le parrain de cette résolution et ceux qui l'appuient pensent que la mesure législative habilitante est si imparfaite que le Sénat et les Communes devraient nommer deux comités pour l'étudier, les conséquences sur le marché financier de Londres pourraient être telles que ceux qui s'efforcent de mener à terme ce projet de chemin de fer se retrouvent à court d'argent. Vu sous cet angle, c'est une des questions les plus capitales que ce Parlement ait jamais eues à étudier. Vous savez fort bien que lorsqu'un projet est lancé sur le marché financier et échoue, il est considéré comme enterré à tout jamais. Si les membres de cette Chambre et de l'autre bloquent cette tentative de financement, son espoir de ne jamais voir cette ligne de chemin de fer construite par une compagnie partira en fumée. Les sénateurs ont parlé de leur désir de voir cette ligne construite. C'est la politique qui a été adoptée il y a des années lorsque nous avons acheté les Territoires du Nord-Ouest. Ils devaient savoir qu'il ne pouvait pas y avoir de lien d'union entre ces provinces sans un moyen facile d'intercommunication. Messieurs, sans ce moyen de communication, il ne pouvait pas y avoir véritablement union entre eux tant sur les plans commercial, social que politique. Il est possible que des moyens naturels permettent cette union, mais s'ils n'existent pas, les liens ne peuvent être créés que par des moyens artificiels. Prenez l'expérience que nous fournit la dernière Guerre américaine. Les États, reliés entre eux par chemin de fer ou par des moyens naturels, ont pris parti pour l'un ou l'autre camp en fonction de l'existence ou de la prépondérance de l'un ou de l'autre. Les États, reliés par les grandes lignes de chemin de fer allant de l'est à l'ouest, d'une manière générale ont pris fait et cause pour un camp. En conséquence, il est capital, compte tenu de l'unanimité de la population, que la Confédération s'étende de l'Atlantique au Pacifique tant pour des raisons sentimentales que matérielles. Le parrain de cette résolution nous dit que la Puissance

30 avril 1873

a engagé sa réputation sur la construction de ce chemin de fer. C'est exact. Selon lui, à quatre reprises, l'Acte admettant la Colombie-Britannique dans l'union prévoit la construction d'une ligne de chemin de fer. La charte originale de la compagnie Interocéanique contenait cette clause ainsi que la charte de la compagnie de chemin de fer du Pacifique et aussi l'Acte général conférant au gouvernement le pouvoir de constituer une compagnie. Ces différents actes ont été adoptés pendant la dernière législature et ont été soumis à la population lors des dernières élections générales. Le gouvernement qui les avait fait adopter par le Parlement a été réélu. Par conséquent, ce sont le Parlement et le peuple du Canada qui se sont engagés à construire cette ligne de chemin de fer. Le sénateur de Montréal (M. Bureau) objecte que cette charte a été accordée immédiatement après les élections. C'était le moment juste de l'accorder puisque le peuple a réélu le gouvernement.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST : Il a perdu en Ontario et au Québec.

L'hon. M. McLELAN : C'est le résultat final qui compte et il est en faveur du gouvernement. Le sénateur d'en face admet que le pays a engagé sa bonne foi et sa réputation sur la construction de cette ligne de chemin de fer. Mais comment veut-il qu'on procède? Il s'oppose à toutes les propositions du gouvernement. Il dit que nous devons construire cette ligne puis propose une résolution qui n'a pas d'autre effet que de détruire la confiance des financiers anglais dans cette entreprise et d'empêcher le succès des représentants canadiens à Londres. L'hon. sénateur (M. Christie) a une manière étrange de maintenir la confiance du pays. Il nous rappelle cet Irlandais qui tout en chantant les louanges de l'Irlande et de ses fêtes disait à ses compagnons — chaque fois que vous allez à ces fêtes et que vous voyez une tête, frappez. (*Rires.*) Le sénateur traite de la même manière la réputation canadienne tout en s'en désolant mais avec toutes les armes nécessaires pour accomplir ses mauvaises actions. L'inconséquence de ses propos est étrange. D'un côté, il parle des conditions favorables et des grands avantages accordés à la compagnie et, de l'autre, il accumule les chiffres démontrant les dépenses énormes que représentent ces travaux. Il dénonce les lacunes de la charte canadienne tout en se pâmant d'admiration pour les chartes accordées aux compagnies américaines. On suppose qu'il serait naturel d'en déduire que les Américains avec leur grande expérience nous seraient d'une grande assistance pour construire notre ligne de chemin de fer. Mais il nous dit qu'à son avis ils ne devraient être en aucune manière associés à cette entreprise. Le sénateur de Colombie-Britannique dit que peu lui importe d'où vient l'argent. Il (M. McLelan) ne pense pas non plus qu'il faille trop insister pour que cet argent soit britannique. Il pense également que son origine importe peu à condition que ce chemin de fer soit une entreprise canadienne gérée et contrôlée au mieux des intérêts du Canada. (*Bravo!*) Nous comptons beaucoup d'Américains parmi nous qui sont devenus de très bons citoyens. Un Canadien sur cinquante-quatre est né aux États-Unis. Il y a de fortes raisons pour lesquelles nous devrions ouvrir notre territoire afin d'inciter davantage les gens de l'autre côté de la frontière à venir s'installer parmi nous. Si l'on se réfère

au recensement des États-Unis, nous sommes surpris de constater le nombre important de ceux qui ont quitté l'État où ils sont nés : 150,000 personnes originaires du Massachusetts se sont établis dans d'autres États; 120,000 au New Hampshire; 117,000 au Vermont; 148,000 au New Jersey; 104,000 au Kentucky; 1,000,000 dans l'État de New York; 11,000 en Californie; 289,000 en Illinois. Ces chiffres montrent la forte disposition des gens à chercher de nouveaux horizons. Il ne fait aucun doute que si notre pays était ouvert, nous attirerions des Américains en grand nombre. Nous avons aussi besoin du Nord-Ouest pour accueillir nos propres gens qui pour beaucoup ont traversé les États pour venir jusque chez nous. L'Illinois compte 33,000 habitants nés au Canada; le Minnesota 16,000; le Wisconsin 44,000; l'Iowa 13,000; le Michigan 89,000. Il estime que ces faits démontrent l'importance de notre aspiration à devenir une nation et à l'établissement de moyens d'accès convenables à nos contrées fertiles du Nord-Ouest. Il est d'accord avec les remarques du sénateur de Toronto (M. Smith) lorsqu'il accuse le sénateur (M. Macpherson) de manquer à son devoir en n'aidant pas à constituer une nouvelle compagnie pour garder cette ligne de toute influence américaine. S'il avait participé à la Conférence d'Ottawa il aurait pris connaissance d'un changement de statut des actionnaires. Il y a désormais une garantie interdisant le transfert des actions pendant six ans, clause n'existant pas dans la charte de la compagnie Interocéanique. D'aucuns se plaignent que le gouvernement n'ait pas fait d'appel d'offres. Un tel appel d'offres nous aurait donné une demi-douzaine de candidats au lieu de deux. Les principaux dirigeants de la Puissance se seraient constitués en clans, en camps rivaux mettant en pièces notre noble objectif d'union et d'harmonie (*Bravo!*) Le prix des terres du chemin de fer soulève également de fortes objections. La vente de ces terres est un apport financier indispensable à toute compagnie entreprenant la construction de cette ligne. Supposons qu'une compagnie ait cinquante millions d'acres et le gouvernement une superficie équivalente. Si le gouvernement distribue gratuitement des lots ou les vend à un prix purement nominal, les terres détenues par la compagnie perdent toute valeur et ne peuvent être utilisées comme source de financement. Quant à ce soi-disant prix excessif de \$2.50 l'acre, n'oublions pas que la présence d'une ligne de chemin de fer augmente toujours de manière considérable la valeur des terres adjacentes. Transporter la production d'un acre de terre cinquante mille sans chemin de fer coûte \$12 et avec chemin de fer \$4. Cela fait donc pour l'agriculteur une économie de \$8 par acre. La présence d'une ligne de chemin de fer fait passer la valeur de la terre de cet agriculteur à au moins \$100 l'acre. Si les sénateurs veulent bien se référer aux ventes de terres par l'Union Pacific et l'autre chemin de fer américain, ils verront que l'Union Pacific a vendu, en octobre 1872, 20,657 acres pour \$99,000 ou \$4.50 l'acre en moyenne. En juillet, les ventes ont rapporté \$640 000 correspondant à une moyenne de plus de \$4.25 l'acre. Cette compagnie vend donc à un prix beaucoup plus élevé que celui fixé pour nos terres. Nous pouvons donc conclure que \$2.50, ce n'est pas excessif. Nous ne pouvons conclure d'être surpris d'entendre une compagnie professant être la plus forte jamais organisée dans la Puissance refuser de s'associer avec l'autre compagnie parce qu'elle

ne veut pas être contrôlée par cette dernière, soi-disant la plus faible des deux. Si la compagnie Interocéanique est aussi puissante qu'il l'affirme, et si le sénateur de Toronto (M. Macpherson) est entièrement influencé par ces motifs patriotiques qui, prétend-il, guident les décisions de sa compagnie, pourquoi n'a-t-il pas fusionné immédiatement? Étant le plus fort, il aurait pu contrôler l'autre et préserver les deux de toute influence ou suprématie américaine. Il (M. McLelan) espère que cette résolution sera rejetée

et que de l'autre côté de l'océan on sera immédiatement informé que cette Chambre n'est pas disposée à toucher à l'Acte adopté l'année dernière afin que la main de ces messieurs du chemin de fer du Pacifique soit renforcée et leur succès assuré (*Acclamations*).

La motion, mise aux voix, est rejetée par 37 voix contre 15.

La séance est levée.

1 mai 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le jeudi 1 mai 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

MALLE

Sur la motion de l'hon. M. CAMPBELL, appuyé par l'hon. M. AIKINS, il est

Résolu, Que la feuille des salaires des officiers et serviteurs du Sénat et les papiers qui l'accompagnaient, présentés à cette Chambre par l'hon. M. Campbell, vendredi le septième jour de mars dernier, soient renvoyés au comité spécial nommé pour examiner les comptes contingents du Sénat et en faire rapport pendant la présente session.

L'hon. M. CAMPBELL présente un bill intitulé : « Acte pour amender les actes concernant l'inspection des bateaux à vapeur ».

* * *

BILL SUR LA PRESTATION DE SERMENT

L'hon. M. BUREAU dit que lorsqu'il a demandé au gouvernement hier s'il avait conseillé à Son Excellence de donner la sanction royale au bill concernant l'examen des témoins devant les comités du Parlement, le ministre des Postes lui a répondu que cette question avait pour but d'arracher les secrets du Conseil privé et d'empiéter sur les libertés de la Couronne. Il (M. Bureau) a en main le texte qui fait autorité en la matière et selon lequel le gouvernement doit rendre compte au Parlement des conseils donnés à la Couronne. Il est également dit que la Couronne peut autoriser le Cabinet à donner de tels renseignements si bien que sa motion d'hier était tout à fait recevable et qu'il sollicite la grâce de poser la même question aujourd'hui.

L'hon. M. CAMPBELL dit qu'il a compris hier que la question du sénateur avait pour but de forcer le gouvernement à dire quels conseils il avait l'intention de donner à la Couronne.

L'hon. M. BUREAU dit que ce n'était pas le but de sa question d'hier, il s'agit de savoir quels conseils il avait donnés — que la Chambre a le droit de savoir.

L'hon. M. CAMPBELL dit que le sénateur aurait dû donner avis de sa question pour qu'il puisse consulter ses collègues et s'assurer qu'il leur est loisible de donner les renseignements réclamés.

* * *

L'hon. M. PRICE demande si les malles à vapeur de la compagnie Allan n'ont pas obligation de rester au port jusqu'à ce que la malle canadienne qui leur est destiné soit à bord? Et comment il se fait que le *Prussien* et le vapeur suivant n'aient pas attendu la malle à destination de l'Angleterre expédié de Québec les 21 et 28 mars derniers, via Portland?

L'hon. M. PRICE se plaint du fait que le courrier n'ayant pu atteindre les vapeurs, de nombreux marchands de Québec y ont beaucoup perdu, du change ayant été vendu dans cette ville, subséquemment transmis à Montréal et dans l'Ouest puis envoyé à Londres, en Angleterre avant que l'annonce de ces pertes ne soit faite. D'où des explications et des dépêches par câble coûtant beaucoup d'argent. Le Québec n'est pas non plus traité avec la considération qui lui est due dans la livraison de la malle en hiver et le gouvernement devrait prêter un peu plus d'attention à ses droits et à ses protestations.

L'hon. M. CAMPBELL dit regretter les pertes en question et reconnaît avec le sénateur que les Québécois auraient dû en être avertis. Le courrier a été subséquemment dépêché par les premiers vapeurs en partance de Boston et de New York. Il ne serait pas souhaitable dans l'intérêt du pays tout entier de retarder le départ du vapeur de Portland pendant un temps considérable à cause de la malle du Québec, bien qu'un délai de quelques heures puisse être approprié. Quoi qu'il en soit, désormais, quand des occasions similaires se présenteront, le département en informera immédiatement les citoyens du Québec.

L'hon. M. PRICE : Pendant combien de temps les vapeurs océaniques devraient-ils attendre la malle en cas de retard?

L'hon. M. CAMPBELL : Pas plus de 24 heures.

L'hon. M. PRICE : Pourquoi alors n'ont-ils pas attendu dans ces cas?

L'hon. M. CAMPBELL dit l'ignorer.

* * *

TROISIÈMES LECTURES

Les bills suivants sont adoptés en troisième lecture :

Acte pour amender l'acte d'incorporation de la compagnie de garantie du Canada.

Acte pour augmenter le nombre des membres de la corporation de la Maison de la Trinité de Québec, et pour en étendre les pouvoirs.

Acte pour amender l'acte concernant les offenses contre la personne.

Acte pour suspendre pendant un temps limité l'opération de certains actes concernant l'inspection des bateaux à vapeur dans la Colombie-Britannique.

Acte pour incorporer la Chambre de commerce de la Puissance du Canada.

* * *

DEUXIÈMES LECTURES

Les bills suivants sont adoptés en deuxième lecture sans discussion :

Acte sur les droits de douane dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.

Acte pour amender l'acte des pénitenciers.

Acte pour pourvoir à la nomination de maîtres de havre pour certains ports dans les provinces de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick.

Acte pour incorporer la Banque de Pictou.

L'hon. M. McMASTER propose la deuxième lecture d'un bill de la Chambre des communes pour incorporer la compagnie des orfèvres du Canada.

L'hon. M. RYAN pense que la Chambre va trop loin en matière d'incorporation des compagnies à responsabilité limitée et que ce bill tend à empiéter sur les prérogatives de l'industrie privée.

L'hon. M. CAMPBELL est du même avis.

L'hon. M. FERRIER et **l'hon. M. DICKEY** présentent des arguments analogues à celui de **l'hon. M. RYAN** et estiment que cette compagnie aurait pu être incorporée en vertu de l'Acte d'incorporation des compagnies à actions communes. Ils pensent que la Chambre doit prendre position sur cette question de charte accordée aux compagnies à responsabilité limitée car ils vont trop loin. Il est pour la responsabilité entière ou double pour les compagnies comme celles de la Nouvelle-Écosse. C'est à la Chambre de décider si cette question doit être tranchée maintenant ou lors d'une autre session.

L'hon. M. McMASTER pense que les objections de certains des sénateurs passeraient plus facilement si un certain nombre de bills analogues n'avaient été adoptés pendant la session. Il demande à ce que le bill soit mis de côté jusqu'à demain afin de pouvoir consulter ses parrains et leur demander s'ils consentent à le retirer.

La lecture est reportée au lendemain et après la première lecture de plusieurs bills, la séance est levée.

2 mai 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le vendredi 2 mai 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

* * *

CRÉDIT FONCIER

Après les affaires courantes,

Sur la motion de l'hon. M. CAMPBELL, un bill concernant le crédit foncier du Bas-Canada est lu pour la troisième fois.

* * *

ÎLE DES CHAUDIÈRES

L'hon. M. CAMPBELL dépose un bill concernant l'exploration de l'Île des Chaudières à Ottawa.

* * *

BILLS PRIVÉS

L'hon. M. CAMPBELL propose que la date de réception des bills privés et des rapports de comité soit repoussée jusqu'au 10 mai. La motion est adoptée.

* * *

TROISIÈMES LECTURES

Sur la motion de l'hon. M. AIKINS, le bill pour amender l'acte concernant les banques et le commerce de banque est lu pour la troisième fois et adopté.

Sur la motion de l'hon. M. CAMPBELL, le bill concernant la Maison de la Trinité et les commissaires du havre de Montréal est lu pour la troisième fois et envoyé à la Chambre des Communes pour adoption.

Sur la motion de l'hon. M. AIKINS, le bill sur les droits de douane dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest est lu pour la troisième fois et adopté.

Sur la motion de l'hon. M. CAMPBELL, le bill pour amender l'acte des pénitenciers est lu pour la troisième fois.

Sur la motion de l'hon. M. CAMPBELL, le bill pour pourvoir à la nomination de maîtres de havre pour certains ports dans les provinces de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick est lu pour la troisième fois et adopté.

* * *

LA COMPAGNIE DES ORFÈVRES DU CANADA

L'hon. M. McMASTER propose la deuxième lecture du bill pour incorporer la compagnie des orfèvres du Canada, et le débat sur le principe en jeu reprend.

L'hon. M. MACPHERSON soutient que le principe du bill n'est pas juste à l'endroit des négociants qui doivent faire des affaires sous le régime de la responsabilité entière. Il estime que le principe du bill est inacceptable à cet égard, et il accepte de ne pas s'opposer à la deuxième lecture à la seule condition que les principes inhérents au bill soient discutés en comité.

L'hon. M. RYAN émet le même avis et signale que la compagnie n'est pas destinée à être une compagnie manufacturière.

L'hon. M. BUREAU suggère que les mots « responsabilité limitée » figurent dans tous les autres actes d'incorporation de façon à ce que le public sache quel est le statut exact de la compagnie comme c'est le cas en Angleterre.

L'hon. M. CAMPBELL pense que s'il s'agissait d'une compagnie manufacturière, elle devrait être incorporée en vertu de l'Acte relatif aux compagnies par actions.

L'hon. M. BOTSFORD se dit d'accord avec le point de vue exprimé par l'hon. M. Macpherson.

Les hon. MM. BUREAU, WILMOT, McLELAN et CHRISTIE font valoir que dans la mesure où le Parlement de la Puissance est appelé à procéder à l'incorporation de telles compagnies, on ne doit pas faire d'exception dans ce cas-ci.

L'hon. M. McMASTER se dit prêt à accepter la suggestion de l'hon. M. Macpherson; le bill est alors lu pour la deuxième fois et renvoyé au Comité des banques et du commerce.

* * *

L'ORDRE À BORD DES STEAMERS À PASSAGERS

L'hon. M. CAMPBELL propose la deuxième lecture du bill pour le maintien de l'ordre à bord des steamers à passagers. Il explique que le bill a pour objet de conférer aux commandants des steamers les pouvoirs nécessaires en vue de maintenir l'ordre et de maîtriser les personnes coupables d'ébriété et de conduite désordonnée, et au besoin de les détenir. Le but visé est de donner aux capitaines des steamers à passagers les mêmes pouvoirs que

ceux accordés aux capitaines des steamers au long cours, sauf que ces pouvoirs ne doivent pas avoir la même portée.

Le bill est lu pour la deuxième fois.

L'hon. M. CAMPBELL propose la deuxième lecture du bill concernant l'extradition des criminels. Il explique que le bill a pour objet d'étendre l'application de la loi actuelle à d'autres pays.

Le bill est lu pour la deuxième fois.

* * *

DEUXIÈMES LECTURES

Les bills suivants sont lus pour la deuxième fois et renvoyés en comité :

Bill pour incorporer la compagnie pour l'impression et la publication du *Citizen*.

Bill pour incorporer la compagnie maritime de bassins et d'emmagasinage.

Bill pour amender l'Acte de la compagnie du chemin de fer d'Érié et de Niagara.

Bill pour amender l'Acte des brevets.

Bill pour incorporer la compagnie de pont du Canada et de la rivière Détroit.

* * *

BILLS TRANSMIS PAR LA CHAMBRE DES COMMUNES

Un certain nombre de bills sont transmis par la Chambre des communes et lus pour la première fois.

* * *

AVIS DE MOTION

L'hon. M. WILMOT donne avis que le lundi suivant il demandera si le gouvernement a l'intention d'affecter des fonds pour approfondir le chenal de la rivière Saint-Jean sur les hauts-fonds d'Oromocto, conformément à la recommandation contenue dans le rapport de H.G. Perley, I.C., du département des Travaux publics. Il veut également savoir si le gouvernement se propose de modifier les lois exigeant l'affranchissement des journaux de façon à ce que les hebdomadaires puissent être envoyés sans frais dans leurs districts respectifs au pays.

L'hon. M. CAMPBELL propose que lorsque la Chambre s'ajournera aujourd'hui, elle le soit jusqu'au lendemain à trois heures. Il explique que le but de la séance n'est pas de régler un certain nombre d'affaires, mais que les sénateurs sont censés être présents pour la sanction royale qui sera donnée à certains bills adoptés par la Chambre. L'ordre du jour est reporté au lundi.

La motion est adoptée.

La séance est levée.

5 mai 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le lundi 5 mai 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

Après les affaires courantes,

L'hon. M. WILMOT demande si le gouvernement songe à modifier la loi qui exige que les journaux soient affranchis de façon à permettre aux hebdomadaires d'être envoyés sans frais dans leurs régions respectives.

L'hon. M. CAMPBELL répond que le gouvernement ne l'envisage pas.

* * *

TROISIÈMES LECTURES

Les bills suivants sont lus pour la troisième fois :

Bill transmis par la Chambre des communes : Compagnie des mines d'argent dite North Star — **l'hon. M. VIDAL**.

Bill transmis par la Chambre des communes : Bill pour amender l'Acte des brevets — **l'hon. M. AIKINS**.

* * *

BILL CONCERNANT LA DÉSERTION DES MATELOTS

L'hon. M. CAMPBELL propose la deuxième lecture du bill visant à amender les actes pour prévenir plus efficacement la désertion des matelots. Il explique que son but est de supprimer le droit d'appel en cas de condamnation et de faire en sorte que la décision de deux juges en la matière soit finale. Actuellement, des embaucheurs contournent la loi en interjetant appel, provoquant ainsi des retards considérables au cours desquels les capitaines se plaignent de devoir quitter le port.

En réponse à l'hon. M. Dickey, **l'hon. M. CAMPBELL** indique que des procédures en vue de suspendre la sentence ne peuvent être engagées par *certiorari*. La motion est adoptée.

* * *

L'APPEL À LA MILICE

L'hon. M. CAMPBELL propose la deuxième lecture du bill pour amender l'Acte concernant la milice et la défense. Il indique que le bill permettrait d'avoir recours à la milice active ou à une partie de cette milice, dans n'importe lequel district, pour prêter main-forte au pouvoir civil, en cas d'émeute ou de troubles, à la demande du préfet, du maire ou d'une autre personne à la tête d'une

municipalité, ou, en leur absence, à la demande de deux magistrats. La milice serait rémunérée, et les officiers et les hommes agiraient en tant que constables spéciaux. Les frais seraient assumés par la municipalité. La motion est adoptée.

Le bill est renvoyé en comité et il en est fait rapport sans amendement.

Sur la motion de **l'hon. M. CAMPBELL**, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill pour pourvoir au maintien de l'ordre à bord des steamers à passagers. Il en est fait rapport sans amendement.

L'hon. M. AIKINS propose la deuxième lecture du bill pour résoudre certains doutes concernant les terres de la Puissance. Il indique qu'à cause du manque de rigueur du libellé dans la partie du bill qui a trait à l'octroi de terres aux métis du Manitoba, il y a des doutes quant à l'interprétation à y donner et quant à l'identité des personnes qui auraient droit de recevoir les terres. Un décret du Conseil a été adopté en vertu duquel tous les métis se voient accorder leur part et l'objet du bill est de confirmer les droits des enfants des métis en la matière. La motion est adoptée.

* * *

EXTRADITION DES CRIMINELS

L'hon. M. CAMPBELL propose que le Sénat se forme en Comité général pour étudier le bill établissant d'autres dispositions pour l'extradition des criminels. Il en est fait rapport sans amendement et le bill est lu pour la troisième fois.

Sur la motion de **l'hon. M. DICKSON**, le bill pour incorporer la compagnie d'acier breveté de Date est lu pour la deuxième fois.

L'hon. M. DICKSON propose la deuxième lecture du bill concernant le pont et le tunnel de chemin de fer de la rivière Ste. Claire. La motion est adoptée.

* * *

LA PROTECTION DES COURS D'EAU NAVIGABLES

L'hon. M. MACPHERSON propose la deuxième lecture du bill visant à mieux protéger les cours d'eau et rivières navigables. Il explique qu'il vise à empêcher les propriétaires de scierie de déverser leurs déchets dans les cours d'eau navigables, au détriment de la navigation. Il est d'avis que le bill a reçu l'accord de toutes les parties, y compris les propriétaires de scierie eux-mêmes.

L'hon. M. FLINT insiste sur l'importance de remédier aux maux découlant de l'engorgement des rivières par les dosses, les délignures et même la sciure. Il décrit le tort qui a ainsi été causé à la rivière et au port à Belleville en faisant valoir que la sciure est plus difficile à retirer des eaux que le gravier ou la terre. Un peu en dehors du port, où il y avait déjà quatorze pieds d'eau, il y a maintenant douze pieds de sciure de bois. Des bancs se forment, en particulier dans les baies et en eau calme, ce qui nuit à la navigation. Les transports augmentent. Les gens d'Ottawa risquent de connaître un jour le même sort que ceux de la baie de Quinte si l'on continue à jeter la sciure de bois dans les cours d'eau.

L'hon. M. KAULBACK souligne les torts causés à la pêche, dans les rivières de la Nouvelle-Écosse, par suite de cette pollution. La sciure de bois contribue à éloigner le saumon et d'autres espèces.

L'hon. M. SKEAD fait valoir que le sénateur (l'hon. M. Flint) a peut-être raison pour ce qui est de Belleville, mais qu'il n'a rien à craindre pour ce qui est d'Ottawa. La sciure de bois n'a encore causé aucun tort, même si elle a pu se révéler nuisible à certains moments lorsqu'elle a été combinée aux dosses et aux délignures. À compter de maintenant, seule la sciure peut être déversée dans la rivière. Elle a causé si peu de dommages jusqu'ici qu'elle n'a même pas été remarquée aux écluses de Grenville où elle aurait certainement été visible. Elle s'accumule, sans aucun doute, dans certaines des baies, mais elle est toujours emportée par les crues du printemps jusqu'à la mer. Les propriétaires du moulin de la Chaudière sont, comme tout un chacun à Belleville ou ailleurs, soucieux de la protection de la rivière Outaouais. Actuellement il n'est pas possible au moulin de la Chaudière de réduire la sciure par le feu, car cela entraînerait de grandes pertes pour les propriétaires déjà à court d'espace. Recourir à cette solution sans espace suffisant ni matériel approprié risquerait de provoquer des incendies dans les propriétés avoisinantes et constituerait une menace pour la ville.

Après une discussion à laquelle participent **les hon. MM. MACPHERSON, FLINT et SKEAD**,

L'hon. M. WILMOT décrit les dommages causés par la sciure aux rivières du Nouveau-Brunswick: engorgement partiel, empoisonnement des poissons, etc. La province a été obligée de légiférer pour forcer les propriétaires de moulins à brûler leur sciure qui, de ce fait, est devenue un carburant utile. Il espère que la tolérance du bill en ce qui concerne la sciure ne sera pas étendue au Nouveau-Brunswick, qui a déjà trop souffert de cette nuisance.

Le bill est lu pour la deuxième fois.

* * *

DEUXIÈMES LECTURES

L'hon. M. BOTSFORD propose que le bill pour incorporer la compagnie maritime d'équipement de chemin de fer soit lu pour la deuxième fois.

L'hon. M. CAMPBELL attire l'attention sur l'article 6 du bill, concernant les garanties offertes par la compagnie, leur ordre de priorité, la nature du gage qu'elle constitue sur la propriété, et les droits qui s'y rattachent. Le Comité des bills privés devrait étudier avec soin les articles de bills ayant un impact sur les lois d'enregistrement des différentes provinces et sur les droits législatifs relatifs à ces questions. Nos décisions en la matière risqueraient d'introduire de la confusion dans les titres immobiliers et dans la législation.

L'hon. M. BOTSFORD dit que les remarques de l'hon. ministre des Postes sont tout à fait exactes. Le Comité des bills privés devrait examiner les articles de loi de cette nature.

Le bill est lu pour la deuxième fois.

Au sujet du bill relatif au havre de Pictou dans la Nouvelle-Écosse, **l'hon. M. CAMPBELL** en explique les différentes dispositions, qui visent à lui donner les avantages des autres ports relativement aux commissaires et aux maîtres de havre, ainsi qu'à la perception de droits de tonnage.

L'hon. M. WARK souligne l'importance qu'il y a à renseigner les autorités portuaires sur les positions correctes des phares et des bouées, dont dépend la sécurité de la navigation. Il faudrait également nommer des commissaires pour Richibucto. Il aimerait avoir le temps de consulter le représentant de cette circonscription à l'autre endroit.

L'hon. M. CAMPBELL promet que son honorable collègue aura toute possibilité de le faire et qu'il consultera le ministre de la Marine comme cela a été suggéré.

L'hon. M. ARCHIBALD déclare que, selon le ministre de la Marine, d'autres ports pourraient bénéficier des dispositions de ce bill lorsqu'il sera appliqué; on a en particulier fait mention de Sydney.

Le bill est lu pour la deuxième fois.

Au sujet du bill pour incorporer la Chambre de commerce du comté de King — **l'hon. M. BOTSFORD**.

L'hon. M. DICKEY s'oppose à ce que l'on continue de s'intéresser à ce genre de loi. Selon lui, notre législation est de plus en plus alourdie par des Actes d'incorporation de caractère local, qui devraient en réalité être adoptés par les Assemblées provinciales. Au début de la prochaine session, il conviendrait d'établir une règle de caractère général ou une sorte de principe capable de nous guider dans ce genre de mesure.

L'hon. M. MACFARLANE appuie les remarques précédentes tout en précisant que la règle en question devrait être introduite à la fin d'une session, à titre d'avertissement, ce qui permettrait de partir

5 mai 1873

d'un bon pied à la session suivante. Nous avons beaucoup trop consacré de notre temps à des bills de caractère local.

L'hon. M. DICKSON dit que ces remarques ne s'appliquent pas au bill actuellement étudié. Il est difficile de savoir où tracer la limite. Il conviendrait donc de définir par un acte du Parlement les domaines que l'Acte de l'Amérique du Nord britannique confie à nos soins.

Après quelques remarques faites par les **hon. MM. BOTSFORD** et **FERRIER**, **l'hon. M. DICKEY** signale qu'il lui sera impossible d'accéder aux suggestions faites à la fin de cette session, puisqu'il sera absent. Mais c'est un point qu'il faut absolument préciser, et le début de la nouvelle session serait probablement le moment opportun pour le faire. La motion est adoptée.

L'hon. M. CAMPBELL propose que pour amender l'Acte concernant la construction du chemin de fer Intercolonial, visant à porter l'écartement des voies à quatre pieds et huit pouces et demi, soit lu pour la deuxième fois. La motion est adoptée.

L'hon. M. AIKINS propose que le bill pour amender l'Acte du fonds de retraite du service civil, visant, dit-il, à réduire de moitié les déductions opérées sur les salaires des fonctionnaires, soit lu pour la deuxième fois. La motion est adoptée.

L'hon. M. CAMPBELL propose que le bill pour amender l'Acte concernant les compagnies à fonds social pour la construction de travaux pour faciliter le flottage des bois sur les rivières et cours d'eau soit lu pour la deuxième fois. La motion est adoptée.

Sur la motion de **l'hon. M. CAMPBELL**, la séance est levée.

6 mai 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le mardi 6 mai 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

Après les affaires courantes,

TROISIÈMES LECTURES

L'hon. M. CAMPBELL propose que le bill pour amender les Actes concernant l'inspection des bateaux à vapeur, ainsi que le bill pour d'amender les Actes pour prévenir plus efficacement la désertion des matelots et à d'autres fins, soient lus pour la troisième fois. La motion est adoptée.

L'hon. M. CAMPBELL propose le renvoi en comité du bill pour amender l'Acte concernant la milice et la défense de la Puissance du Canada afin qu'il y soit apporté des modifications de détail destinées à respecter les diverses institutions locales du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse. Là où il est question de Cour de comté et de Juge de paix, il conviendrait de parler du Président de la Cour des sessions de la paix, qui pourrait prendre l'initiative de rappeler la Milice. La motion est adoptée; le bill tel qu'amendé est lu pour la troisième fois.

* * *

LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL

L'hon. M. CAMPBELL propose que le bill transmis par la Chambre des communes intitulé: « Acte pour amender l'acte concernant la construction du chemin de fer Intercolonial » soit lu pour la troisième fois.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST demande si le gouvernement est prêt à affirmer sa volonté d'adopter des mesures visant à mieux protéger le pays des entrepreneurs chargés de construire cette voie. Des sommes importantes, semble-t-il, ont été accordées à certaines personnes qui n'y avaient aucun droit. Chaque dépassement des prévisions de travaux, même infime, a donné lieu à des augmentations; par contre, lorsque les travaux ont été inférieurs aux prévisions, aucune déduction n'a été opérée sur les versements, ce qui aurait été à l'avantage du Canada. Il faudrait informer les entrepreneurs qu'ils doivent manifester de la bonne foi dans la réalisation des contrats accordés et qu'ils ne doivent pas en profiter pour extorquer au gouvernement des sommes auxquelles ils n'ont pas réellement droit.

L'hon. M. CAMPBELL ignorait que son honorable ami avait l'intention d'aborder ce sujet; il n'est donc pas prêt à le suivre sur ce terrain. De plus, comme il s'agit d'une question d'argent, elle a reçu

toute l'attention de l'autre endroit. Le bill à l'étude vise simplement à modifier l'écartement des voies du chemin de fer Intercolonial.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST dit que s'il en est, il s'en félicite. Les membres de ce côté du Sénat ont, au cours des deux ou trois sessions précédentes, essayé d'amener le gouvernement à opérer ce changement dans l'intérêt du pays, mais en vain. Il y a quelques années, il aurait été possible de l'effectuer sans bourse délier, alors que maintenant il va falloir y consacrer plusieurs millions.

L'hon. M. CAMPBELL regrette qu'il y ait une discussion sur ce sujet, mais il ne peut laisser passer les propos de son honorable collègue sans réponse. Si l'écartement des voies n'a pas été modifié antérieurement, c'est parce que le chemin de fer du Grand Tronc, qui est connecté au chemin de fer Intercolonial, était incapable d'adopter l'écartement étroit. Mais récemment, le chemin de fer du Grand Tronc a trouvé le moyen d'effectuer cette amélioration, ce qui a modifié toute l'affaire. Il y avait dans les basses provinces, deux ou trois milles de voies à écartement large en connexion avec le chemin de fer du Grand Tronc, si bien qu'il ne semblait y avoir aucune raison valable pour effectuer le changement auparavant. Les renseignements reçus par son honorable collègue au sujet de la perte encourue par le pays sont entièrement faux. Elle sera relativement négligeable, puisqu'il s'agit du changement d'une voie entre Rivière-du-Loup et Trois-Pistoles. Le matériel roulant à écartement large pourrait être utilisé sur des voies au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse. Une troisième voie serait posée de Moncton à Halifax, et on aurait ainsi une voie étroite continue d'un bout à l'autre de ce parcours. Les dépenses entraînées par la pose de cette nouvelle voie jusqu'à Trois-Pistoles ne devraient pas dépasser \$50,000 ou \$100,000, croit-il.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST dit que, s'il a bonne mémoire, le ministre des Travaux publics a déclaré que la perte entraînée par le changement d'écartement de voies ne dépasserait pas \$600,000. C'est le matériel qui entraînerait des dépenses.

L'hon. M. CAMPBELL dit ne pas comprendre ce que le ministre a en vue, puisque le matériel serait utilisé sur les voies à écartement large au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse, y compris sur les lignes allant de Shediac à Saint-Jean, de Pictou à Halifax, d'Halifax à Windsor, et de Truro à Amherst.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST précise que la politique du gouvernement dans cette question a été de se soumettre au chemin de fer du Grand Tronc, et que toutes nos voies ferrées d'Halifax au Pacifique en dépendent. Mais peu après la dernière session, le chemin de fer du Grand Tronc a modifié son écartement

sur plus d'une centaine de milles dans l'ouest, ce qui montre qu'il envisageait alors une amélioration générale dans cette direction et ne pouvait pas sans inconvénient maintenir l'ancien.

L'hon. M. FERRIER pense qu'il n'est pas juste de reprocher au gouvernement de ne pas avoir prévu, il y a un an ou plus, un changement qui a surpris le public, de façon très agréable d'ailleurs. Lui-même a toujours été partisan d'un écartement étroit, et l'avait recommandé pour l'Intercolonial, car il était persuadé que nos amis anglais ne tarderaient pas à se rendre compte de la nécessité de modifier l'entre-rail du Grand Tronc. Toutes les mesures possibles ont été prises, mais les gestionnaires et autres intéressés n'ont pu trouver aucun moyen d'effectuer la modification voulue sans faire appel au Trésor public. Le moyen de réunir les fonds nécessaires nous est parvenu d'une source tout à fait inattendue, soit M. McEwan, et nous en sommes tout aussi surpris que ravis. Nous n'aurions jamais imaginé qu'on puisse concevoir un plan si logique, et si utile au Grand Tronc. Il aurait dû être proposé il y a déjà plusieurs années. Le gouvernement n'avait pu prévoir qu'il le serait aujourd'hui. Il fallait que l'Intercolonial fonctionne de pair avec le Grand Tronc, donc qu'on adopte le même écartement, ou bien qu'on se serve de roues qui puissent être remplacées ou ajustées. Cette méthode ayant été prouvée dangereuse, elle fut écartée. Le sénateur est donc d'avis que le gouvernement a agi correctement en cette matière.

L'hon. M. CARRALL déclare que l'opposition du député de Grandville (M. Letellier de St-Just) paraît cynique et hypercritique. Le gouvernement ne pouvait agir de la façon indiquée avant qu'une décision ne soit prise quant à l'entre-rail, et il n'aurait pas non plus été judicieux d'imposer au Grand Tronc une modification coûteuse et peut-être même ruineuse.

L'hon. M. BOTSFORD déclare qu'il est toujours grandement intéressé à cette question, sur laquelle il attire depuis quatre ans l'attention du pays et du gouvernement. Il se félicite du fait que le gouvernement ait enfin abandonné l'entre-rail large et n'est pas porté à le critiquer sévèrement, quoiqu'il regrette que cette sage décision n'ait été prise auparavant. Le ministre des Postes, en exprimant son opinion quant au coût de cette modification, ne s'est pas attaqué à la question des mérites respectifs des deux entre-rails. Il ne s'est pas rendu compte des sommes que le pays aurait pu épargner s'il avait adopté l'entre-rail étroit il y a trois ans, au moment où la Chambre des communes, sous l'influence du gouvernement, votait en faveur de l'entre-rail large par une majorité de deux voix seulement. On savait très bien il y a trois ans que l'entre-rail étroit représentait le meilleur choix.

L'hon. M. FERRIER : Il y a dix ans, même.

L'hon. M. BOTSFORD déclare que les gouvernements européens et indiens avaient décidé en faveur de l'entre-rail étroit il y a trois ans, persuadés qu'il répondrait à tous les besoins du trafic. Selon nous, la comparaison entre les coûts des deux entre-rails devait porter sur les dépenses qu'entraînerait la construction de la

voie permanente, c'est-à-dire l'ouverture de la tranchée et l'aménagement des talus, plutôt que sur celles qu'entraînerait la modification des rails ou l'addition de nouveaux rails. Or, de ce point de vue, la construction de l'entre-rail étroit aurait comporté le quart seulement du travail qu'exigeait la construction de l'entre-rail large. D'autre part, il fallait des travaux beaucoup plus importants sur les ponts ferrés pour recevoir les locomotives conçues pour un entre-rail large plutôt qu'un entre-rail étroit. La différence entre le coût d'un entre-rail large et le coût d'un entre-rail étroit était donc beaucoup plus importante que le ministre des Postes ne l'a laissé entendre dans ses remarques sur cette motion. De plus, il existait d'autres compagnies de chemin de fer rivales reliant les grands centres canadiens aux provinces maritimes, qui à l'avenir auraient été utilisées de préférence à l'Intercolonial. Il incombait donc au gouvernement et aux assemblées législatives de favoriser la ligne la moins chère. Or, on pouvait démontrer que l'Intercolonial ne serait jamais rien de plus qu'un chemin de fer local. Le sénateur regrette vivement que le gouvernement n'ait pas effectué cette modification à une date antérieure.

L'hon. M. DICKEY souligne les difficultés que comporteraient dans la pratique les actions proposées par le sénateur. Il y a entre autres le fait que le chemin de fer principal du pays, le Grand Tronc, est à entre-rail large, ainsi que le litige entre ingénieurs. Il se réjouit de la déclaration du ministre des Postes selon lequel il n'y aura pas de troisième voie entre Rivière-du-Loup et Moncton quoiqu'il y en aura une du côté d'Halifax.

L'hon. M. CAMPBELL déclare que le gouvernement remplacera les rails pour construire un entre-rail étroit entre Rivière-du-Loup et Trois-Pistoles.

L'hon. M. DICKEY approuve cette décision. Mieux vaut aménager de façon temporaire le tronçon Moncton-Halifax que d'installer une troisième voie de Rivière-du-Loup à Moncton. Une fois les travaux complétés entre ces deux localités, une bonne partie de l'ancien matériel roulant aurait été épuisée sur le tronçon d'Halifax. Il ne voit pas comment le coût de cette modification pourrait être important. Il n'atteindrait certainement pas le chiffre d'un million qu'envisagent certains sénateurs. Il trouve le plan proposé par le gouvernement judicieux.

L'hon. M. FERRIER déclare que les traverses et la tranchée, réduites de dix pouces et demi, contribuent aux épargnes réalisées par la construction d'une voie étroite, mais que l'économie principale se fait du côté de l'usure de la voie ferrée.

Le bill est lu pour la troisième fois.

* * *

TROISIÈMES LECTURES

Les bills suivants sont lus pour la troisième fois :

6 mai 1873

Bill transmis par la Chambre des communes : Amendement à l'Acte du fonds de retraite du service civil — **l'hon. M. AIKINS.**

Bill transmis par la Chambre des communes : Travaux pour faciliter le flottage du bois sur les rivières et cours d'eau — **l'hon. M. CAMPBELL.**

Bill N : Bill pour résoudre un doute sur l'Acte des terres de la Puissance — **l'hon. M. AIKINS.**

Bill transmis par la Chambre des Communes : Protection des cours d'eau et des rivières navigables — **l'hon. M. FLINT.**

* * *

DEUXIÈMES LECTURES

Les bills suivants sont lus pour la deuxième fois :

Bill transmis par la Chambre des communes : Bill pour incorporer la compagnie canadienne des moissonneuses dites Warrior — **l'hon. M. BUREAU.**

Bill transmis par la Chambre des communes : Bill pour amender l'Acte incorporant la compagnie du pont suspendu de Queenston — **l'hon. M. DICKSON.**

Bill transmis par la Chambre des communes : Bill concernant le chemin de fer de Saint-François et Mégantic — **l'hon. M. MACPHERSON.**

Bill transmis par la Chambre des communes : Changement du nom de la Freehold Permanent Building Society of Toronto — **l'hon. M. McMASTER.**

Bill transmis par la Chambre des communes : Bill pour incorporer la compagnie de chemin de fer de jonction du Grand Occidental à la rive du lac Ontario — **l'hon. M. McMASTER.**

Bill transmis par la Chambre des communes : Assurance de la Puissance contre l'incendie et les dangers de la navigation — **l'hon. M. McMASTER.**

Bill transmis par la Chambre des communes : Compagnie du pont et tunnel de chemin de fer de la rivière Détroit — **l'hon. M. DICKSON.**

Bill transmis par la Chambre des communes : Compagnie de placement et d'agence de Londres et du Canada — **l'hon. M. McMASTER.**

Bill transmis par la Chambre des communes : Bill pour incorporer la Banque centrale du Canada — **l'hon. M. FERRIER.**

Bill transmis par la Chambre des communes : Canal Desjardins — **l'hon. M. MILLS.**

Bill transmis par la Chambre des communes : Changement du nom de la Banque supérieure du Canada — **l'hon. M. MACPHERSON.**

Bill transmis par la Chambre des communes : Amendement à l'Acte pour permettre à certaines compagnies de chemin de fer de pourvoir aux besoins du trafic croissant — **l'hon. M. OLIVIER.**

Sur la motion de **l'hon. M. CAMPBELL**, la séance est levée.

7 mai 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le mercredi 7 mai 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

Après les affaires courantes,

Un certain nombre de bills font l'objet de rapports de comités, avec ou sans amendements.

L'hon. M. McMASTER propose que l'on adopte l'amendement à l'Acte pour changer le nom de la Freehold Permanent Building Society of Toronto en celui de Freehold Loan and Savings Company (Compagnie de crédit foncier et d'épargne) et pour en élargir les pouvoirs.

L'hon. M. RYAN attire l'attention du gouvernement sur cette mesure. Il semble que le bill change non seulement le nom mais la nature de la compagnie, pour en faire une banque d'épargne. Étant donné que les autres banques d'épargne sont tenues de faire des rapports mensuels afin de protéger le public, celle-ci devrait peut-être en faire autant.

L'hon. M. McMASTER déclare que le bill est passé par la Chambre des communes et le Comité des banques sans qu'une telle exception ne soit faite. La compagnie est établie depuis maintenant douze ans et jouit d'une bonne réputation.

L'hon. M. BENSON et **l'hon. M. MACPHERSON** sont aussi d'avis que des rapports périodiques devraient être exigés et que toutes les mesures possibles devraient être prises pour protéger le public à ce sujet. Quoi qu'il soit peut-être bon d'adopter ce bill-ci, le gouvernement devrait présenter une loi générale à ce sujet.

L'hon. M. CAMPBELL trouve que le sénateur de Victoria (M. Ryan) a rendu service en attirant l'attention des sénateurs sur ce point, car il faut que le public, qui fait appel à ces compagnies en prenant pour seule garantie la bonne réputation de certaines personnes qui y sont associées, jouisse de véritables garanties. Cette question sera sans doute réglée par l'adoption à une session ultérieure d'un acte exigeant la soumission de rapports contenant toutes les informations nécessaires pour se former une opinion juste du caractère satisfaisant de ces compagnies.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST déclare que les compagnies qui bâtissent le Bas-Canada reçoivent d'importantes sommes d'argent et devraient donc être tenues de fournir des rapports, tout comme les banques d'épargnes. Une loi de portée générale devrait couvrir ces questions. Il est cependant d'avis que ce bill soit adopté, à condition que le gouvernement s'engage à présenter une telle loi l'année prochaine.

L'hon. M. CAMPBELL promet d'attirer l'attention du ministre des Finances sur cette question.

L'hon. M. RYAN déclare qu'il avait pour seul objectif de souligner la nécessité de mieux protéger le public dans ce domaine. Il ne désirait aucunement entraver l'adoption du bill.

L'hon. M. McMASTER affirme que ces sociétés font honneur à leurs secteurs respectifs et qu'elles ont fait du bon travail; bien qu'elles soient nombreuses et que les affaires qu'elles traitent soient considérables, elles n'ont jamais perdu d'argent. Elles méritent qu'on en parle avec respect.

Les amendements et la troisième lecture sont adoptés.

* * *

TROISIÈMES LECTURES

Acte pour incorporer la compagnie maritime de bassins et d'emmagasinage.

Acte concernant le canal Desjardins.

Acte pour incorporer la compagnie d'assurance de la Puissance contre l'incendie et les dangers de la navigation.

* * *

COMPTES CONTINGENTS

L'hon. M. SEYMOUR présente le deuxième rapport du Comité des comptes contingents, et après avoir fourni certaines explications, en propose l'adoption. Le rapport est adopté.

L'hon. M. BOTSFORD propose la troisième lecture de l'Acte pour incorporer la compagnie maritime d'équipement de chemin de fer. La motion est adoptée.

Sur la motion de **l'hon. M. CAMPBELL**, le bill concernant le havre de Pictou dans la Nouvelle-Écosse est renvoyé au Comité général qui l'étudie et décide d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

L'hon. M. CAMPBELL propose la deuxième lecture du bill transmis par la Chambre des communes concernant les naufrages et le sauvetage. Il explique qu'après les naufrages, quelqu'un devrait être dépêché sur les lieux pour s'occuper des bateaux et protéger les biens laissés aux éléments. En plus des dispositions visant à répondre à ce besoin, il propose d'imposer certaines restrictions aux

marchands de fournitures pour bateaux, comme on l'a fait en Angleterre. La motion est adoptée.

L'hon. M. CAMPBELL propose la deuxième lecture du bill transmis par la Chambre des communes pour établir de nouvelles dispositions à l'égard de l'amélioration du fleuve Saint-Laurent entre Montréal et Québec. On veut par le biais de ce bill lancer un emprunt qui n'excéderait pas un million et demi de piastres, afin de creuser le lac Saint-Pierre pour qu'il ait une profondeur de 22 pieds à son plus bas niveau. Ce travail serait la responsabilité du commissaire des Travaux publics et serait contrôlé plus directement par les commissaires du port de Montréal.

L'hon. M. RYAN fait remarquer une erreur dans le bill, selon lequel les versements au fonds d'approfondissement du lac doivent commencer en juillet 1873 plutôt qu'en juillet 1878.

L'hon. M. CAMPBELL dit qu'il se renseignera et fera corriger

l'erreur, le cas échéant.

Les bills suivants sont lus pour la deuxième fois :

Bill transmis par la Chambre des communes : Bill pour étendre les pouvoirs de la compagnie de télégraphe de Montréal et pour d'autres fins — **l'hon. M. FERRIER**.

Bill transmis par la Chambre des communes : Bill pour permettre à la compagnie du chemin de fer de Buffalo et du lac Huron de faire des arrangements au sujet des bons qui représentent sa dette — **l'hon. M. FERRIER**.

Plusieurs bills transmis par la Chambre des communes sont lus pour la première fois.

Sur la motion de **l'hon. M. CAMPBELL**, la séance est levée.

8 mai 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le jeudi 8 mai 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

Après les affaires courantes,

L'hon. M. WILMOT demande si le gouvernement a l'intention d'affecter des fonds pour approfondir le chenal de la rivière Saint-Jean aux hauts-fonds d'Oromocto, conformément à la recommandation formulée par M. Henry F. Perley, ingénieur des Travaux publics, dans le rapport qu'il a soumis au département des Travaux publics.

L'hon. M. CAMPBELL répond que des fonds seront affectés au dragage, et qu'il serait, en outre, accompagné de son honorable collègue, disposé à rencontrer le ministre des Travaux publics pour discuter de la construction d'estacades et d'autres améliorations.

L'hon. M. WILMOT dit que ces travaux ne seraient pas très coûteux.

L'hon. M. ODELL l'appuie dans ce propos et ajoute que les intéressés souhaitent vivement voir ces améliorations, et qu'il n'en coûterait sans doute pas cher de les apporter.

* * *

TROISIÈMES LECTURES

Il est fait rapport des bills suivants qui sont lus pour la troisième fois :

Bill pour étendre les pouvoirs de la compagnie de télégraphe de Montréal et pour d'autres fins.

Bill pour changer le nom de la Banque supérieure en celui de la Banque Impériale.

Bill pour incorporer la compagnie d'acier breveté de Date, (responsabilité limitée) — **l'hon. M. DICKSON**.

L'hon. M. CAMPBELL propose la deuxième lecture du bill visant à amender de nouveau l'acte portant de nouvelles dispositions pour le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. Il explique l'objet du bill qui est d'habiliter le gouverneur en conseil, de concert avec le Lieutenant-Gouverneur du Manitoba, à étendre l'application de nouvelles lois adoptées par ce Parlement aux Territoires du Nord-Ouest. Il peut sans doute s'en remettre à la discrétion du Gouverneur-Général d'ici et du Lieutenant-Gouverneur de là-bas quant au choix des lois qu'il semblerait opportun d'appliquer là-bas à cette fin. En guise de mesure additionnelle, on a annexé au bill

une liste éventuelle des lois visées, mais le Gouverneur-Général n'est pas tenu de s'y limiter, comme il dispose d'une discrétion expresse en la matière; en outre, aucune mesure ne doit être prise qui ne soit conforme aux dispositions des actes qui s'appliquent expressément aux Territoires. Le bill propose de confirmer tout ce qui a été fait dans ce domaine par le Gouverneur-Général en conseil jusqu'à maintenant. La motion est adoptée.

L'hon. M. CAMPBELL propose la deuxième lecture du bill pour amender de nouveau la législation relativement à certaines matières de procédures dans les causes criminelles. La motion est adoptée.

Au sujet de la prise en considération du cinquième rapport du Comité conjoint des impressions du Sénat et de la Chambre des communes,

L'hon. M. SIMPSON est d'avis que la question devrait faire l'objet d'un débat à la Chambre des communes avant d'être débattue ici, étant donné qu'elle met en cause les deniers publics. Il propose donc que l'ordre soit retiré et remis au lundi suivant. La motion est adoptée.

L'hon. M. CAMPBELL propose la deuxième lecture du bill transmis par la Chambre des communes concernant les naufrages et les sauvetages. La motion est adoptée. Le Sénat se forme en comité pour étudier le bill, et certaines de ces dispositions font l'objet de discussions et donnent lieu à des amendements. **L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST** et d'autres membres du Comité formulent certaines recommandations et, par la suite, sur la motion de **l'hon. M. CAMPBELL**, le Comité lève la séance, fait rapport des progrès accomplis et demande l'autorisation de siéger de nouveau.

Sur la motion de **l'hon. M. CAMPBELL**, le bill visant à établir de nouvelles dispositions à l'égard de l'amélioration du fleuve Saint-Laurent entre Montréal et Québec est renvoyé en comité qui en fait rapport avec un amendement corrigeant l'erreur dans la date du premier versement au fonds d'approfondissement du lac, qui doit être fait en juillet 1878 plutôt qu'en 1873.

* * *

LE SERVICE POSTAL

L'hon. M. CAMPBELL propose la deuxième lecture du bill concernant le service postal océanique. Il explique les grandes lignes du bill: un contrat de cinq ans a été passé avec la compagnie Allan, et les clauses en sont plus favorables que les clauses du

contrat précédent. On versera \$96,000 de moins par année qu'auparavant et la catégorie des vapeurs sera améliorée; ces derniers doivent être plus grands, et les quartiers généraux réservés aux passagers mieux aménagés.

L'hon. M. FERRIER dit espérer qu'avant la fin de cette période de cinq ans, le ministre des Postes procédera à des appels d'offres pour ce service. Il estime qu'on pourrait obtenir de meilleures conditions, dans l'intérêt du pays.

L'hon. M. CAMPBELL abonde dans son sens et déclare qu'il ne fait aucun doute que les revenus tirés des postes océaniques équivaldraient aux dépenses engagées au bout de cinq ans.

En réponse à **l'hon. M. MACPHERSON**,

L'hon. M. CAMPBELL dit que le gouvernement peut revoir ou reconduire le contrat n'importe quand avant l'expiration de la période de cinq ans.

L'hon. M. MACPHERSON est d'avis qu'il vaut mieux avoir les mains libres, dans le but d'encourager la concurrence entre les diverses compagnies de navires à vapeur et de conclure l'entente la plus avantageuse possible pour le pays.

L'hon. M. CAMPBELL déclare qu'aucune compagnie de navires à vapeur ne dessert Portland en hiver, sauf la compagnie Allan.

L'hon. M. MACPHERSON répond que tant que la compagnie Allan jouira d'un statut privilégié, aucune autre compagnie n'offrira le service.

L'hon. M. CAMPBELL ne pense pas qu'il soit souhaitable d'expédier le courrier par n'importe quel bateau-vapeur. Les navires de la compagnie Allan ont si bonne réputation qu'ils assurent l'expédition d'une grosse partie du courrier destiné à l'étranger. Il croit qu'il sera toujours souhaitable d'avoir recours aux services d'une bonne compagnie de navires à vapeur.

L'hon. M. MACPHERSON est aussi désireux de nous voir utiliser des navires de premier ordre, tout en demeurant convaincu que nous devons tout faire pour encourager diverses sociétés maritimes.

Selon **l'hon. M. FERRIER**, la compagnie maritime Dominion assurait le service une fois tous les quinze jours l'hiver dernier. Cette compagnie construit à l'heure actuelle trois ou quatre navires hors pair pour assurer les liaisons que nous effectuons normalement avec Québec; les travaux de construction tirent à leur fin. Ils desserviraient Portland une fois par semaine l'hiver. La compagnie du Grand Tronc pourrait charger deux navires par semaine, quand tout serait prêt, ce qui ne devrait pas tarder. Son propos vise à informer le ministre des Postes. Les cinq nouveaux navires, ainsi que les quatre actuellement en service, permettront à la compagnie,

pense-t-il, de faire un voyage hebdomadaire à Québec ou à Portland dans un proche avenir. Il espère donc que le gouvernement pourra procéder à des appels d'offres sous peu.

L'hon. M. McMASTER déclare qu'il est regrettable qu'on n'ait pas procédé à des appels d'offres dans le cas présent. Il pense sincèrement que si la compagnie à laquelle son honorable collègue de Montréal (M. Ferrier) a fait allusion avait pu librement participer à la prestation de services postaux, elle se serait volontiers engagée à transporter le courrier une fois par semaine. Un service complémentaire serait une bonne chose pour le commerce dans ce pays, et permettrait de réduire les coûts de transport, entre autres. Il espère que le contrat actuel ne sera pas reconduit pour cinq ans.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST croit que l'on devrait étudier ce bill plus à fond, car son adoption pourrait décourager d'éventuels concurrents de la compagnie Allan de participer à un appel d'offres. Le fait d'écarter toute concurrence mettrait fin à tout espoir de réduire les frais de transport des marchandises et des passagers. Sachant que le gouvernement peut au pied levé décider de sélectionner les meilleurs navires, les compagnies de navigation auraient une raison de se mettre en lice.

L'hon. M. MACPHERSON dit que les bateaux-vapeurs canadiens font honneur au pays et aux armateurs qui les possèdent. Mais ils ne sont pas rapides et n'arrivent pas à égaler les navires de la compagnie Inman à cet égard. Il y a de 450 à 500 milles de moins entre Québec et Liverpool qu'entre New York et Liverpool. Nos bateaux disposent aussi d'un autre avantage, du fait que les eaux du golfe et du fleuve Saint-Laurent sont plus calmes que les eaux d'une partie du trajet américain. À cause de ces avantages, le voyage en partance du Canada devrait durer deux jours de moins, au minimum, et si nos bateaux étaient l'égal des meilleurs éléments de la compagnie Inman — comme le *City of Paris*, entre autres — le voyage en partance de Québec durerait deux jours de moins. Comme il en va de notre intérêt, nous devrions nous efforcer de trouver des moyens d'inciter les armateurs à utiliser des navires plus rapides sur notre trajet, car ils se verraient aussi confier du courrier d'autres sources. Aucune ligne ne devrait détenir de monopole. Si des bateaux plus rapides effectuaient ces voyages, on leur confierait le transport du courrier, et ils augmenteraient en outre le volume des affaires sur le Saint-Laurent.

L'hon. M. CAMPBELL signale que la ligne maritime en question, la Dominion, n'est pas en mesure de soumissionner et que, partant, il semble futile de faire des appels d'offres. Plus tard, cette société serait peut-être en mesure de soumissionner. L'essentiel selon lui est que nous retenions les services de la meilleure compagnie de navigation pour faire transporter le courrier, sans trop mettre l'accent sur la vitesse. Si nous encourageons la concurrence à outrance dans ce domaine, cela se fera aux dépens de la sécurité publique. C'est à la suite de tristes événements qui devraient nous mettre en garde pour l'avenir que les règlements régissant le transport du courrier ont été modifiés pour permettre aux capitaines de retarder leur départ en cas de brume. Ces modifications se sont

8 mai 1873

révélées sages, car il n'y a pas eu d'accident mettant en cause les navires de la compagnie maritime Allan depuis six ou sept ans. Bien qu'il soit vrai que les bateaux-vapeurs de la Inman effectuent leur voyage très rapidement, les navires d'autres lignes maritimes new-yorkaises, dont les compagnies Williams et Guyon, qui transportent le courrier, n'effectuent pas leur parcours aussi rapidement que les navires canadiens. À plusieurs reprises, le courrier canadien a rejoint l'Angleterre avant la poste en provenance des États-Unis, bien que le navire à vapeur de Portland ait quitté le port deux jours après que le navire américain ne soit parti de New York.

L'hon. M. FERRIER déclare que les quilles des nouveaux bateaux de la compagnie Dominion, à laquelle il a fait allusion précédemment, ont été construites depuis la conclusion du contrat avec la compagnie Allan, mais qu'il serait désirable à l'avenir d'avoir deux expéditions hebdomadaires de courrier en partance du Canada; pourquoi ne pas se doter de cet avantage? (*Bravo!*)

L'hon. M. REESOR pense aussi qu'il faut encourager d'autres compagnies et instaurer une deuxième expédition hebdomadaire de la poste, en répartissant la subvention à cette fin.

L'hon. M. WARK explique qu'on lui a donné lieu de croire qu'une liaison maritime serait établie entre Halifax et Valentia, le port britannique le plus proche, quand le chemin de fer Intercolonial sera terminé, afin de pouvoir profiter des parcours les plus courts possible, surtout l'été. La poste pourrait être expédiée de Québec à Halifax en vingt heures. Il a toujours pensé qu'une grande partie du courrier canadien et américain pourrait être transportée par cette voie, et qu'il devrait y avoir des bateaux-vapeurs rapides, peu chargés, qui traverseraient l'océan en cinq jours.

L'hon. M. CAMPBELL : Il faudra sans doute revoir le service postal quand la construction de la voie ferrée permettra à l'Intercolonial de se rendre jusqu'à Halifax.

En réponse à l'hon. M. LETELLIER de ST-JUST,

L'hon. M. CAMPBELL dit qu'il se réserve le droit de faire décharger le courrier au Bic, si nécessaire. À l'heure actuelle il projette de le faire décharger à Pointe-au-Père, si l'on y termine la construction du quai. Il semble que ce soit le meilleur point de débarquement pour faciliter la livraison du courrier.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST : On pourrait débarquer le courrier au Bic l'été, ce qui le rapprocherait d'une soixantaine de milles de Québec.

L'hon. M. SIMPSON est d'avis qu'il serait juste d'encourager la concurrence.

Le bill est lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité qui en fait rapport sans amendement.

L'hon. M. FERRIER propose la deuxième lecture du bill pour incorporer la compagnie d'assurance royale canadienne. La motion est adoptée.

L'hon. M. SIMPSON présente une pétition de F.C. Capréol demandant que la Chambre l'appuie dans ses efforts pour se faire rémunérer par la compagnie de chemin de fer du Nord pour service rendu.

Sur la motion de l'hon. M. CAMPBELL, la séance est levée.

9 mai 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le vendredi 9 mai 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

Après les affaires courantes,

L'hon. M. DICKSON annonce que le bill pour incorporer la compagnie d'assurance royale canadienne a été adopté par le Comité des bills privés avec un amendement.

L'hon. M. RYAN attire l'attention des sénateurs sur le fait que le nom de cette compagnie est très semblable, en fait presque identique, au nom d'une compagnie anglaise très connue, la « Royal », compagnie à charte impériale. Il estime qu'il n'est pas souhaitable de permettre à de nouvelles compagnies, si respectables soient-elles, d'emprunter les noms de compagnies établies depuis longtemps, ou de choisir des noms par trop semblables à ces noms connus. Cela porterait à confusion et serait injuste envers d'honnêtes compagnies établies de longue date, qui se verraient ainsi privées d'une partie de leurs affaires.

L'hon. M. DICKSON explique que le parrain du bill (M. Ferrier) est absent, mais que pour sa part, il ne pense pas que les raisons citées pour faire obstacle au titre proposé soient suffisantes.

Son Honneur le PRÉSIDENT propose que l'honorable président du comité retire son rapport pour l'instant.

L'hon. M. BUREAU s'oppose catégoriquement à cette exception, et soutient qu'il n'y a aucune bonne raison de modifier le titre du bill. Le titre proposé, comme la compagnie en question, est associé à la Puissance, et il n'y en a aucune autre du même nom. L'autre compagnie, établie de longue date, est une compagnie d'assurance impériale. L'insertion du mot Canada constitue une différence suffisante pour les distinguer l'une de l'autre, et le nom de la nouvelle compagnie ne peut porter préjudice à l'autre, qui est fort bien connue au Canada et aux États-Unis. La nouvelle compagnie comporte de nombreux citoyens de Montréal, dispose d'un capital considérable et a bonne réputation. Nous devons encourager les compagnies canadiennes de toutes les façons possibles, car nous avons beaucoup souffert des taux élevés imposés par les compagnies étrangères qui cherchaient à compenser les pertes subies ailleurs, comme celles causées par l'incendie de Chicago. Nous devrions donc utiliser notre propre capital et payer moins d'intérêts. À l'heure actuelle, les bénéfices réalisés au Canada par les compagnies étrangères sont exportés. Tout en leur laissant les coudées franches, nous ne devrions pas pratiquer de discrimination à l'égard de nos propres compagnies.

L'hon. M. RYAN déclare que le Sénat a pour règle d'empêcher une deuxième ou une nouvelle compagnie d'utiliser le nom d'une

compagnie existante. Autrement, on pourrait faire affaire avec l'une en la prenant pour l'autre, et la nouvelle compagnie pourrait profiter injustement de la réputation dont jouit au pays la compagnie établie de longue date. Il ne prend la parole que pour exprimer cette préoccupation, et ne désire aucunement nuire à l'établissement d'une nouvelle compagnie d'assurance, bien au contraire. Il est ravi de voir prospérer les compagnies canadiennes. Les compagnies étrangères, anglaises ou autres, installées au pays doivent verser de lourdes indemnités. Plutôt que de réaliser de gros bénéfices, elles ont tendance à perdre de l'argent, pense-t-il. Ces sociétés sont tenues d'investir de grosses sommes dans les fonds d'État et sont en droit d'être traitées équitablement. Le sénateur dit qu'il s'opposerait à l'utilisation du nom « Compagnie d'assurance royale canadienne » par une autre société canadienne, mais qu'il est d'accord pour que cette nouvelle société utilise le nom de l'autre. Il (M. Ryan) s'oppose simplement au fait que les noms soient semblables.

L'hon. M. MACFARLANE dit que cette opposition ne lui semble pas fondée. La différence entre les noms lui semble évidente, et ne pourrait, selon lui, causer méprise ni porter à confusion et estime qu'aucune société ne devrait jouir de l'usage exclusif du mot « Royal ». Il préconise l'encouragement des compagnies canadiennes, rappelant que les compagnies étrangères ont majoré les taux d'intérêt à Halifax et ailleurs en Nouvelle-Écosse après les incendies de Boston et de Chicago, et qu'il a été extrêmement difficile de convaincre les sièges sociaux outre-Atlantique que cette mesure allait nuire à leurs propres intérêts. Il faut encourager nos citoyens à investir leur capital excédentaire considérable dans des entreprises comme celle qui nous occupe, tout en ne portant pas préjudice aux compagnies étrangères. Il ne voit rien dans ce nom qui mérite d'être changé. La présence du mot « Canadienne » est suffisante pour distinguer le nom de la nouvelle société de l'ancienne, et protège suffisamment l'entreprise britannique.

Le débat se poursuit avec la participation des **hon. MM. WILMOT, WARK, LETELLIER de ST-JUST et RYAN**.

L'hon. M. DICKSON fait ensuite rapport des activités du comité eu égard à ce bill. Il dit que les pétitionnaires sont présents et que, suite à une longue discussion portant sur le titre du bill, il a été convenu que ce titre est acceptable et ne lèse personne. Un amendement nécessaire a été apporté en comité.

L'hon. M. MACPHERSON convient, à l'instar des sénateurs qui ont pris la parole avant lui, qu'il est important de protéger le grand public de la confusion que pourrait occasionner l'usage du même nom par des compagnies différentes. Dans le cas présent, il estime que la présence du mot « Canadienne » constitue une

différence suffisante et qu'elle serait remarquée immédiatement par le public. Il espère en l'occurrence que son honorable ami (M. Ryan) ne se sentira pas obligé de maintenir son opposition.

L'hon. M. RYAN dit que la déclaration du président du comité (M. Dickson) selon laquelle le comité a examiné le bill le satisfait. Il ne peut donc maintenir son opposition, bien qu'il soit toujours d'avis que les noms sont très semblables, et que cela porterait à confusion; quoi qu'il en soit, par égard pour le comité, il retire son objection.

Sur la motion de **l'hon. M. LETELLIER de ST-JUST**, les amendements sont adoptés et le bill lu pour la troisième fois.

L'hon. M. ODELL soumet le rapport du Comité conjoint de la Bibliothèque contenant certaines recommandations portant sur l'obtention de renseignements illustrant le début de l'histoire du Canada.

* * *

LES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT

Le Sénat est saisi des résolutions de **l'hon. M. BOTSFORD** qui recommande de mettre fin à la pratique incompréhensible actuelle des trains spéciaux et des laissez-passer sur les chemins de fer européen et nord-américain et Intercolonial.

L'hon. M. CAMPBELL explique que le gouvernement s'est penché sur ces résolutions et essaie de dépêcher des personnes d'expérience capables de présenter un rapport satisfaisant sur les changements qui devraient être apportés dans la gestion des chemins de fer gouvernementaux et la question des localités traversées par les trains. Des négociations à cet égard ne sont pas encore terminées étant donné la difficulté de trouver des personnes satisfaisantes pour ce travail. Dès que le gouvernement pourra trouver celles-ci, elles seront dépêchées sur les lieux. Jusqu'à l'obtention du rapport et avant que des dispositions ne soient prises suite à celui-ci, il espère que son ami pourra remettre à plus tard la présentation de ses résolutions. La question des laissez-passer a été étudiée par le gouvernement et il semblerait que des instructions concernant ceux-ci seront données, ce qui pourrait satisfaire son honorable ami et tous ceux qui pensent comme lui sur cette question.

L'hon. M. BOTSFORD répond qu'il ne s'obstinera pas après avoir entendu de telles explications. Il est évident que le gouvernement a décidé de procéder à une enquête concernant les travaux publics comme tous les souhaitent. À son avis, une telle initiative est nécessaire dans l'intérêt public et afin de faciliter les choses.

L'hon. M. CHRISTIE propose que la pétition de M. F.C. Capréol soit transmise au Comité des impressions. La motion est adoptée.

L'hon. M. CAMPBELL propose que lorsque la Chambre s'ajournera, elle demeure ajournée à lundi à huit heures du soir. La motion est adoptée.

L'hon. M. CAMPBELL propose que le bill visant à amender l'Acte sur le service civil soit lu pour la troisième fois. La motion est adoptée.

L'hon. M. CAMPBELL propose que le Sénat se forme en comité pour étudier le bill prévoyant d'autres dispositions concernant le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. Il est fait rapport du bill qui est lu pour la troisième fois.

L'hon. M. CAMPBELL propose que l'Acte visant amender de nouveau la législation relativement à certaines matières de procédure dans les causes criminelles soit lu pour la deuxième fois. La motion est adoptée.

Sur la proposition de **l'hon. M. CAMPBELL**, le Sénat se forme en comité pour l'étude du bill sur les naufrages et le sauvetage, transmis par les Communes. Il déclare qu'après avoir étudié les suggestions du sénateur de Grandville (M. Letellier de St-Just), il n'est toujours pas prêt à modifier quoi que ce soit dans le libellé de la loi anglaise dont cette loi est une réplique. L'exemple présenté pour illustrer des difficultés possibles aux termes de la loi est très inhabituel, voire exceptionnel. Il serait très étonnant qu'une telle situation se reproduise. Il (M. Campbell) avait suggéré à l'époque qu'il conviendrait plutôt que le capitaine, qui devrait toujours être maître de son navire au cas où celui-ci serait en danger, ait toujours le dernier mot en vue d'autoriser qui que ce soit à monter à bord. Le ministre des Postes poursuit en signalant l'incohérence et les inconvénients possibles qui pourraient résulter du fait que d'autres puissent prendre des décisions à la place du capitaine alors que celui-ci est connu des armateurs et tenu pour responsable par ceux-ci. Si une situation comme celle du Bas-Saint-Laurent se reproduisait et que certaines personnes essayaient d'appliquer la loi dans le cas de personnes qui avaient risqué leur vie pour sauver un navire, les procureurs devraient se présenter devant les magistrats qui pourraient à leur discrétion imposer une amende allant d'un sou à quatre cents piastres. Une telle possibilité est cependant très peu probable.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST répond que d'après l'Acte sur l'amirauté, tout navire abandonné par le capitaine et son équipage relève de l'autorité des personnes montées à bord pour sauver l'épave.

L'hon. M. CAMPBELL rétorque que, dans le cas du *Saint-Laurent*, le capitaine n'avait pas abandonné le navire, qu'il avait simplement quitté les lieux pour obtenir de l'aide en vue de sauver celui-ci.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST répond que le capitaine avait abandonné le navire qui avait d'ailleurs erré dans les glaces pendant deux jours. Il n'y avait pas de marins à bord (il y a de cela

9 mai 1873

deux ans en automne) et ceux-ci devaient leur vie aux efforts des fermiers. Il tient à ajouter également qu'une des personnes choisies par le ministre de la Marine pour distribuer les gratifications à ces personnes remarquables s'est mal comportée en essayant de faire du chantage.

Une longue discussion a lieu en comité, l'hon. M. Letellier de St-Just déclarant que les sauveteurs dans l'incident du *Kamouraska* avaient dû intenter des poursuites pour obtenir leurs droits, les tribunaux rendant une décision contre les Allan, imposant à ceux-ci une amende de £200 ou £300; de plus, même si le capitaine était à quai et disponible, on a considéré qu'il avait abandonné son navire. Il fallait par conséquent prévoir une certaine protection pour ces marins.

Les hon. MM. MACFARLANE et WARK ainsi que d'autres sénateurs prennent la parole et formulent des suggestions. Finalement, le ministre des Postes présente certains amendements, oralement, et propose de supprimer le mot « abandonné »; de cette façon, le capitaine, lorsqu'il est présent ou lorsqu'il se trouve dans la vicinity de l'épave, conserverait toute l'autorité. Les peines viseraient toute personne qui monterait à bord sans l'autorisation du capitaine. Les dispositions concernant les biens périssables sont également modifiées pour permettre de protéger les sauveteurs d'épaves et autres.

Le comité lève la séance et fait rapport du bill avec amendements. Le bill est adopté.

L'hon. M. McMASTER propose que l'Acte pour permettre à la compagnie du Grand chemin de fer Occidental d'étendre et de perfectionner davantage ses moyens de correspondance, bill transmis par les Communes, soit lu pour la deuxième fois. La motion est adoptée.

L'hon. M. CAMPBELL propose que le bill transmis par les Communes et visant à modifier l'Acte relatif à certaines banques d'épargne en Ontario et au Québec soit lu pour la deuxième fois. Il

explique que le bill a pour but d'enlever certaines restrictions empêchant ces banques d'investir un certain montant de leur argent dans quoi que ce soit d'autre que des garanties du gouvernement. Une certaine partie des recettes est conservée pour la répartition locale, notamment aux institutions de charité, etc. On propose de permettre à ces banques d'épargne d'investir une partie de leurs bénéfices dans les valeurs de leur choix. Or, le rendement des titres gouvernementaux ne s'élève qu'à cinq pour cent. On estime que ces banques devraient toujours détenir vingt pour cent de leurs fonds en obligations de la Puissance ou qu'elles devraient déposer ces fonds dans les banques à charte, ce qui représente une garantie pour le public. Le bill prévoit également des états financiers assez semblables à ceux des banques ordinaires.

Le bill est renvoyé en comité et il en est fait rapport avec amendements.

* * *

DEUXIÈMES LECTURES

Bill pour incorporer la compagnie des chars et de manufacture du Canada — l'hon. M. MACPHERSON.

Bill pour incorporer la compagnie des marbres Marezzo du Canada — l'hon. M. KAULBACK.

L'hon. M. MACPHERSON, en l'absence de l'hon. M. Ferrier, propose la deuxième lecture de l'Acte pour incorporer la compagnie d'assurance du Canada. Il explique que cette compagnie a souscrit 100,000 piastres de capital ou de fonds garantis et que l'intention est de diviser les bénéfices entre tous les assurés. Il estime qu'un tel principe est louable. La motion est adoptée.

Un certain nombre de bills sont reçus des Communes et lus pour la première fois.

Le Sénat s'ajourne sur la motion du ministre des Postes.

12 mai 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le lundi 12 mai 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

* * *

CONDITIONS D'HYGIÈNE À LA CHAMBRE

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST attire l'attention du gouvernement sur l'enquête en cours concernant le chauffage et la ventilation de la Chambre des communes et propose que le Sénat soit également saisi de la question.

L'hon. M. CAMPBELL promet de donner suite à la suggestion.

* * *

IN MEMORIAM

L'hon. M. CAMPBELL prend la parole comme suit : Depuis la dernière séance du Sénat, nous sommes en deuil d'un collègue dont la présence nous était familière depuis longtemps au Sénat. L'hon. Asa Burnham occupait un siège depuis la Confédération et avait été membre de la législature de l'ancienne Province du Canada pendant de nombreuses années auparavant : tout d'abord à la Chambre d'Assemblée puis ensuite au Conseil législatif de la province. Je suis sûr que ceux d'entre nous qui étaient ici samedi sont heureux d'avoir eu la possibilité de rendre à sa mémoire un dernier hommage; je suis certain également de traduire le sentiment universel du Sénat lorsque je dis que ce collègue était tenu en haute estime et très respecté par chacun, que sa douce présence nous manquera de même que l'aide qu'il apportait au cours de nos célébrations; son visage familier nous manquera, ses salutations ne résonneront plus dans les couloirs et les salles de comité que nous fréquentons. M. Burnham ne se mettait pas beaucoup de l'avant, en fait, il ne se mettait pas de l'avant du tout, il servait simplement son pays, et jouait un rôle très utile dans les annales de celui-ci. Natif de l'Ontario, il avait été témoin de la croissance de cette province et de son passage d'un état sauvage à une province prospère et peuleuse. Au moment de sa naissance, il n'existait qu'une seule ferme à l'endroit que nous connaissons maintenant sous le nom de Cobourg et seulement deux ou trois maisons entre Kingston et Niagara. Nous connaissons maintenant à quel point ces régions sont habitées et riches, combien il y a de villages, de villes, d'entreprises, combien la vie et l'énergie des habitants contribuent à la civilisation et à la prospérité de ces régions; nous reconnaissons les changements qui ont eu lieu au cours de sa vie; il a lui-même participé de façon utile à ces changements. Ce n'est pas louer un homme que de dire qu'il a été témoin de la prospérité de son pays mais bien de dire qu'il a permis la réalisation de celle-ci. Or, feu notre collègue, agriculteur de son état, s'est toujours intéressé aux

questions agricoles, a assumé des postes éminents, a joué un rôle actif et utile qui, combiné au rôle semblable exercé par d'autres personnalités de notre pays, a attiré cette prospérité dont nous sommes témoins maintenant. Dans son propre district, il a rendu de louables services en tant que président de conseil du comté et trésorier. Il s'est distingué dans la promotion des chemins de fer allant de Cobourg à l'intérieur du pays et a consacré beaucoup de lui-même et à fort bon escient à la promotion de cette institution très utile, la Banque d'épargne du comté de Northumberland; il s'est toujours acquitté des obligations d'un noble citoyen. Il l'a fait avec vigueur et a toujours voulu participer à toutes les entreprises qui ont permis à notre pays de connaître la prospérité dont il jouit à l'heure actuelle. En s'acquittant des importantes fonctions de son état, M. Burnham n'a épargné ni son énergie, ni son temps, ni les moyens dont il disposait; dans la promotion de la chose publique, il a toujours fait preuve de zèle et de dynamisme pour jouir, au crépuscule de ses jours, du respect qui lui était dû. Il semble que sa devise tout au cours de sa vie ait été celle de cet ancien écrivain anglais :

« Sois utile pendant ta vie pour que les hommes continuent à désirer ta douce présence ».

Je suis sûr que dans le comité de Northumberland, où la population le connaissait, celle-ci regrette précisément « cette douce présence ». (*Applaudissements.*) Je ne fais pour l'instant qu'exprimer les sentiments de toutes les personnes qui m'écoutent et je propose par respect pour sa mémoire l'ajournement de la Chambre. (*Applaudissements.*)

L'hon. M. FLINT prononce des paroles appropriées et rend hommage à la mémoire du défunt, rappelant ses qualités ainsi que certains détails de sa maladie fatale.

L'hon. M. CHRISTIE déclare : J'appuie la motion de mon honorable ami, le leader du gouvernement. Je tiens à ajouter quelques mots à ses paroles éloquentes pour insister sur la valeur de notre ami décédé. J'ai le plaisir de connaître M. Burnham depuis longtemps et de façon assez intime. Nous sommes entrés au Parlement ensemble en 1857 et, depuis cette date, nous avons travaillé ensemble très intimement au Conseil de l'agriculture de la province de l'Ontario. M. Burnham avait une personnalité calme et discrète et ses qualités de cœur et d'esprit lui valent le respect de toutes les personnes qui le connaissent. Il a toujours été un fonctionnaire fidèle, agissant sans crainte dans l'accomplissement de son devoir d'après ses convictions. Je me porte garant des paroles de l'honorable leader du gouvernement. M. Burnham a occupé une place active et de premier rang dans la promotion des intérêts agricoles de cette province. Ses services au sein du Conseil

étaient très valables; à son départ, nous nous sommes rendu compte que nous avions perdu un collaborateur et collègue très efficace. Maintenant que sa présence nous manque au Sénat et dans les salles de comité, nous ne pouvons que ressentir son absence et la grande perte que celle-ci représente pour notre pays. J'espère qu'au lendemain de sa mort inopinée, la grâce de la Providence rejaillira sur sa famille, maintenant privée de son chef, et que son départ ne sera qu'une leçon de plus quant à la brièveté et l'incertitude de la vie. Je suis heureux d'appuyer la motion de mon honorable ami. (*Applaudissements.*)

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST déclare qu'en tant que membre du Bas-Canada et représentant de ceux-ci à cette occasion,

il épouse très sincèrement les sentiments exprimés par les sénateurs devant la perte de leur regretté collègue. À son avis, il n'y a personne ici présent qui ne partage ces sentiments de peine ainsi que d'estime pour les qualités extraordinaires du défunt. Celui-ci doit être félicité pour les services qu'il a rendus à son pays et toutes les personnes ici présentes apprécient sans doute la façon dont le ministre des Postes a fait allusion à ses qualités en termes élogieux. Quant à lui (M. Letellier de St-Just), il ne peut qu'être d'accord avec les sénateurs qui l'ont précédé et témoigner des mérites du défunt et déposer une humble fleur sur sa tombe. Il n'est pas nécessaire de faire de longs discours pour exprimer l'excellence de leur défunt ami et la perte subie par le pays tout entier. (*Applaudissements.*)

La séance est levée.

13 mai 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le mardi 13 mai 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

Après les affaires courantes,

L'hon. M. CHINIC présente des pétitions de Jas. Ross et cie et la Chambre de commerce de Québec demandant le rejet du bill sur le pilotage.

* * *

RAPPORT DES BILLS

Il est fait rapport des bills suivants des différents comités permanents avec ou sans amendements; ces bills sont lus pour la troisième fois.

Bill pour incorporer la compagnie des marbres Marezzo du Canada — **L'hon. M. Kaulback**.

Bill concernant la compagnie de chemin de fer de St-François et Mégantic — **L'hon. M. Macpherson**.

Bill pour permettre à la compagnie du Grand chemin de fer Occidental d'étendre et perfectionner davantage ses moyens de correspondance — **L'hon. M. McMaster**.

L'hon. M. CAMPBELL propose que le bill sur les naufrages et le sauvetage amendé soit renvoyé au comité général en vue d'autres amendements portant sur les difficultés soulevées par les articles du Code civil du Bas-Canada. Le bill remplacera l'Acte sur la marine marchande de 1854 pour notre pays.

Les amendements sont adoptés et le bill lu pour la troisième fois.

L'hon. M. CAMPBELL propose ensuite la troisième lecture du bill relatif à certaines banques d'épargne des provinces d'Ontario et de Québec. La motion est adoptée.

* * *

DEUXIÈMES LECTURES

L'hon. M. GUÉVREMONT propose la deuxième lecture du bill pour autoriser James K. Ward à placer des estacades sur le chenal. La motion est adoptée.

L'hon. M. CAMPBELL propose la deuxième lecture du bill concernant les chargements sur le pont des navires. Il explique que le but de ce bill est d'empêcher le chargement des navires après le

1er octobre et avant le 16 mars au-delà de trois pieds de hauteur par rapport au pont, à l'exception de la poupe. Les sénateurs qui s'y connaissent dans ce domaine estiment que l'adoption de telles dispositions est fortement souhaitable pour protéger la vie et la propriété. La motion est adoptée.

L'hon. M. FERRIER propose la deuxième lecture du bill visant la constitution de la compagnie canadienne des terres et de prêt de Glasgow. Il déclare que cette compagnie s'est prévaluée des dispositions de l'Acte et que le bill vise à permettre certaines opérations de développement des ressources sur les terres possédées par cette compagnie ou que celle-ci pourrait acquérir par la suite. La motion est adoptée.

L'hon. M. FERRIER propose la deuxième lecture du bill pour incorporer la compagnie des vapeurs des malles royales du Canada et des Indes occidentales. Il explique que la compagnie désire ouvrir le commerce directement entre le Canada et les Indes occidentales. L'utilisation du télégraphe faciliterait grandement ce commerce en permettant aux inspecteurs de connaître immédiatement les denrées dont ont besoin les différentes localités. Jusqu'à présent les capitaines devaient se rendre d'une île à l'autre à la recherche d'un marché. Les navires à vapeur quittaient nos ports une fois par semaine ou toutes les deux semaines avec des cargaisons, meubles, bois d'œuvre, que nous pouvions offrir à un prix inférieur à celui des États-Unis. La compagnie estime qu'elle pourrait établir des activités commerciales avec Cuba qui pourraient être particulièrement valables pour le Canada (*Bravo!*).

L'hon. M. CAMPBELL déclare qu'en ce qui concerne la partie du bill visant le commerce avec Cuba, il a eu au cours de l'été passé un échange de lettres avec le consul général d'Espagne à Québec et avec le consul de Sa Majesté à La Havane, en vue de mettre sur pied une ligne de vapeurs battant pavillon espagnol entre certains ports de la Puissance et Cuba. Ces conversations n'ont pas encore porté fruit. Il serait très avantageux de pouvoir réaliser ce but; en effet, les droits frappant les marchandises entrant dans un port espagnol à bord d'un navire espagnol battant pavillon espagnol sont de vingt pour cent inférieurs à ceux imposés aux marchandises à bord d'un navire battant pavillon étranger. D'après le consul d'Espagne, les marchands de La Havane pourraient être tentés par l'entreprise s'ils étaient assurés de subventions convenables par la Puissance. Le consul britannique à La Havane à qui des lettres ont été envoyées a promis de communiquer avec les autorités espagnoles et à la suite de ses efforts et de ceux du Gouverneur-Général auprès des marchands de La Havane, il devrait être possible que certains de ces marchands proposent d'établir une ligne entre la Puissance et Cuba. Il (M. Campbell) a reçu des nouvelles de La Havane par la suite, mais regrette de dire que jusqu'aux

dernières missives, aucun marchand n'était prêt à entreprendre un tel service même si le consul britannique avait assuré certains d'entre eux que des subventions alléchantes seraient données par le Canada en vue de l'établissement d'une telle ligne. On avait également suggéré que certaines personnalités du Québec qui s'intéressent à la Gulf Ports Steamship Company pourraient entreprendre une telle opération. On avait en effet communiqué avec ceux-ci, sans toutefois aucun résultat. Il (M. Campbell) estime cependant que si ces bills étaient adoptés, une ligne de vapeurs britanniques en direction des Indes occidentales pourrait être établie, ce qui n'aurait cependant pas les avantages que l'on pourrait attendre de l'établissement d'une ligne de vapeurs espagnols en direction de Cuba. Il y a maintenant un service postal hebdomadaire entre New York et les Indes occidentales britanniques, et les communications sont assez rapides. Il pense aussi qu'une grande quantité de produits canadiens sont utilisés dans ces colonies, où ils sont expédiés directement, le nombre d'articles passant par les États-Unis étant relativement petit. Par conséquent, nos échanges commerciaux sont actuellement aussi considérables qu'ils le seraient si nous avions une compagnie de navigation. Mais la consommation de biens et produits canadiens à Cuba est très forte, et nous participons très peu à ce commerce. Il espère que si ce bill devient loi, les intéressés accorderont beaucoup d'importance à l'établissement d'une compagnie de navigation battant pavillon espagnol entre la Puissance et Cuba. (*Bravo!*)

L'hon. M. FERRIER dit que les États-Unis imposent des droits différentiels à Cuba, mais non pas le Canada. Nous sommes ainsi dans une position concurrentielle avantageuse. Il espère voir bientôt s'établir le libre-échange entre le Canada et Cuba. (*Bravo!*)

L'hon. M. RYAN déclare qu'il est très heureux que des collègues de son parti, et notamment des ministres, aient commencé à découvrir la valeur d'un très vieux document qui dormait dans les archives du Parlement depuis quelques années — le rapport de la délégation aux Indes occidentales de 1866. (*Bravo!*) L'une des choses que les commissaires ont le plus vivement recommandées, c'est l'établissement d'une compagnie de navigation entre certaines des possessions de l'Amérique du Nord britannique et les Indes occidentales. Ils pensaient que des liaisons postales maritimes régulières augmenteraient nécessairement les échanges commerciaux entre ces pays. Nous, les commissaires, avons été reçus à bras ouverts partout dans les Indes occidentales, britanniques et espagnoles. Les gens ne demandent qu'à faciliter le commerce de toutes les façons. Nous avons reçu des documents des gouverneurs britanniques de Demerara, de la Trinité, de la Barbade et d'Antigua, et d'autres possessions britanniques et espagnoles, nous assurant tous que ces pays verseraient volontiers des crédits pour l'établissement d'une compagnie de navigation entre les Indes occidentales et l'Amérique du Nord britannique. Eh bien, une fois rentrés au pays, nous avons signalé ces faits et recommandé des mesures à prendre, mais le gouvernement en place, je suis désolé de le dire, n'a pas accordé à nos instances l'attention qu'elles méritaient, vu l'importance du sujet (*Bravo!*) Ainsi donc, si le pays a été privé si longtemps de liaisons postales

avec les Indes occidentales, les commissaires n'y sont pour rien, car depuis la présentation de notre rapport, nous avons chacun, à maintes reprises, insisté sur l'importance de ce moyen de communication. (*Bravo!*) J'ai cru un moment qu'une liaison entre le Canada et les Indes occidentales était sur le point d'être établie, grâce à un subside. Puis, il y a deux ans, par l'intermédiaire d'un personnage très influent de Demerara, je suis entré en communication avec cette colonie. Ses habitants voulaient toujours participer à l'établissement de cette ligne, même s'ils déploreraient naturellement le temps perdu et le désappointement qui avait suivi les espoirs qu'avait fait naître notre pays, espoirs déçus. Je crains maintenant qu'il ne nous soit difficile d'obtenir leur aide. Ils ont contribué de diverses façons à l'établissement d'une ligne maritime qui assure la liaison avec les États-Unis. Ce que ces colonies étaient alors disposées à investir dans une ligne les reliant au Canada, elles l'ont dépensé pour des lignes télégraphiques et autres entreprises qui les ont rapprochées des États-Unis. Ainsi, la quantité de nos produits expédiés directement dans ces îles a diminué. Il y a eu cependant beaucoup d'échanges commerciaux entre La Havane et Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), où le commerce du bois est considérable. En fait, nous approvisionnons les Indes occidentales dans une large mesure, mais les cargaisons de retour ne s'obtiennent pas aussi facilement; il nous faut pour cela plus de liaisons postales directes. À l'heure actuelle, nous subissons la lenteur de la transmission des renseignements maritimes; ce qui empêche nos marchands de s'adapter facilement aux différents cycles de ces marchés éloignés. Si nous avions des navires alternant avec ceux qui partent tous les quinze jours de New York, ainsi que le recommandent les commissaires des Indes occidentales, — navires en partance d'Halifax ou de Saint-Jean, passant par Portland pour y prendre le courrier de l'Ontario et du Québec, puis reliant les Indes occidentales britanniques, — nous pourrions bénéficier d'une liaison hebdomadaire avec nos amis des colonies. Il ignore si son collègue demande un subside dans ce bill.

L'hon. M. FERRIER : Non.

L'hon. M. RYAN est convaincu que les marchands de la Barbade, de la Trinité, de Demerara et de toutes les grandes îles commerçantes seraient enchantés de la création de cette ligne maritime, et peut-être toujours disposés à contribuer à cette entreprise. La Commission canadienne a créé en 1866 de grandes attentes qui ne se sont pas encore réalisées, et ce n'est finalement que l'esprit et l'influence de l'entreprise privée qui ont pu inciter le gouvernement à agir dans ce domaine. (*Bravo! et rires*)

L'hon. M. WILMOT regrette que le rôle du gouvernement à ce sujet ait causé autant de désappointement. Si le gouvernement avait pris une décision rapide et judicieuse à la suite du rapport des commissaires, vu la forte hausse des prix de tous les produits américains après la guerre civile, nul doute que les échanges commerciaux se seraient multipliés entre le Canada, les Indes occidentales et le Brésil. Il imagine qu'il n'est pas trop tard pour intervenir. Il espère que le ministre des Postes insistera auprès de ses collègues sur la nécessité absolue d'examiner le rapport des

13 mai 1873

commissaires, en vue de tisser ces indispensables liens commerciaux. L'étranger doit être informé sur nos produits et installations. Nous avons ici les matières premières et les compétences voulues pour fabriquer divers articles demandés dans les Indes occidentales. La maison Drum, de Québec, par exemple, fabrique des meubles meilleur marché que ne pourraient en produire les États-Unis, dont les échanges avec le Brésil dans ce secteur sont importants.

L'hon. M. CAMPBELL affirme que le gouvernement n'a pas été tout à fait aussi nonchalant à ce sujet que le croient ses collègues du Nouveau-Brunswick et de Montréal. Au moment de la publication de ce rapport, ou peu après, l'île de Terre-Neuve semblait sur le point d'entrer dans la Confédération. Entre autres conditions, elle proposait la création d'une ligne maritime entre l'île et les Indes occidentales, et entre Terre-Neuve et le Québec, et nous pensions alors que nous devrions profiter de cette demande pour donner suite aux recommandations des commissaires qui avaient visité les Indes occidentales. Le projet a été différé d'un an ou plus, parce que nous ne voulions pas établir cette ligne avant l'entrée de Terre-Neuve dans l'Union. Un an ou deux plus tard, l'île n'étant toujours pas entrée dans la Confédération, on a tenté de nouveau de créer des liaisons avec les Indes occidentales, mais on a découvert qu'il faudrait engager des dépenses considérables. Il a communiqué avec les Allan à ce sujet et correspondu avec la compagnie Inman, pour apprendre qu'une ligne maritime entre n'importe quel port de la Puissance et les Indes occidentales ne pourrait pas fonctionner sans un subside de £1,000 le voyage. Demerara et la Barbade ont proposé de payer chacune \$6,000 par année, mais ce ne serait qu'une petite partie du coût global. Toutefois, si Terre-Neuve était entrée dans la Confédération et avait exigé cette ligne maritime, nous aurions poursuivi cette entreprise. Mais dans ces conditions, son coût nous a dissuadés. Très peu de temps après aussi, on s'attendait quelque peu à la création d'une ligne reliant Cuba sous pavillon espagnol; néanmoins, il est tout à fait disposé à accepter une petite partie du blâme adressé au gouvernement. Il y a peut-être eu un peu de retard. Il fallait cependant agir avec prudence dans cette affaire. Si son collègue (M. Ferrier) donne suite à son bill, et établit cette ligne, il recevra de l'aide du gouvernement, dans la mesure du possible. (*Acclamations.*)

Le bill est lu pour la deuxième fois et renvoyé en comité.

L'hon. M. AIKINS propose la deuxième lecture du bill sur les poids et mesures, qui a pour but de fixer un étalon des mesures de longueur, de poids et de capacité, facilitant ainsi l'inspection des poids et mesures en général. L'usage et la législation en vigueur dans ce domaine sont loin d'être satisfaisants dans la Puissance, ce qui ne rend pas justice à l'intelligence de nos concitoyens, ni à notre position commerciale. À notre connaissance, il n'y a jamais eu plus de deux séries de poids authentiques dans la Puissance, l'une dans le Bas-Canada, datant de 1795, qui a été détruite dans l'incendie du Parlement dans cette province, et une autre dans le Haut-Canada, adoptée en 1825, et toujours en vigueur. Par suite de l'usure par frottement, les petits poids n'ayant pas été vérifiés depuis lors,

l'étalon n'est pas ce qu'il doit être. On a obtenu de Londres une copie des poids étalons, et en le comparant aux poids du Québec dans l'une des divisions de Montréal, on a découvert que les petits poids étaient plus légers : celui d'une livre, de 22 grains et demi, celui de 2 livres, de 32 grains et demi, et celui de 4 livres, de 62 grains et demi. L'usage constant de ces petits poids dans le commerce a entraîné de graves erreurs. Ce bill cherche à remédier à ces lacunes. Pour ce qui est du grand cent, en Colombie-Britannique, on utilise 112 livres, ce qui signifie 2,240 livres la tonne, alors que dans les autres provinces, on a 100 et 2,000 livres respectivement. Ce qui est vrai pour les poids l'est aussi pour les mesures de capacité. On a constaté que le gallon légal est très grand, tandis que les petits récipients ne contiennent pas vraiment ce qu'ils sont censés contenir. Le bill comblerait aussi cette lacune. Le gallon impérial remplacerait le gallon américain. Il est facile de passer de l'un à l'autre. Le gallon impérial contient un cinquième de plus que le gallon américain; la conversion ou les calculs ne posent donc aucune difficulté. Le nouveau système est mieux adapté à nos besoins que celui proposé il y a un an ou deux dans le bill qui n'est pas devenu loi.

L'hon. M. WILMOT : Vous proposez d'établir le système impérial de poids et mesures?

L'hon. M. AIKINS : Oui.

L'hon. M. WILMOT : Au Nouveau-Brunswick, c'est ce que nous avons.

L'hon. M. WARK : Mais vous n'avez pas le gallon impérial.

L'hon. M. AIKINS : Plusieurs provinces ont des systèmes légalisés, mais non vérifiés, de poids et mesures.

L'hon. M. WILMOT déclare que le Nouveau-Brunswick a déjà tout prévu.

L'hon. M. RYAN félicite le gouvernement de la présentation de ce bill très important, de même que le pays, qui jouira d'un système uniforme de poids et mesures. Les mesures de capacité impériales seront désormais utilisées dans tout l'Empire. Les mesures d'inspection sont aussi précieuses; en effet, les poids ont beau être exacts quand ils sont tout neufs, leur détérioration est constante, et si on ne les vérifie pas régulièrement, il peut y avoir des pertes considérables de poids. Il croit pouvoir aussi congratuler cette Chambre pour cette mesure, car tout ce projet de revérification ou de réorganisation de nos poids et mesures est attribuable au Sénat. (*Bravo!*)

L'hon. M. CAMPBELL : À mon collègue lui-même. (*Bravo!*)

L'hon. M. RYAN : Non, à un comité que, hélas, craint-il, il a oublié. (*Bravo! et rires.*) Un comité spécial nommé en mars 1870 a présenté en mai 1870 un rapport qui a d'ailleurs été adopté. Il a étudié la question des poids et mesures en général, en liaison aussi

avec le système monétaire décimal et le système métrique. Et ainsi, en avril 1871, nous avons assisté à la présentation d'un bill facultatif sur les poids et mesures métriques, bill sanctionné et actuellement en vigueur, et qui est très avantageux, notamment pour les transactions avec les pays du continent européen qui utilisent le même système. Il espère que le gouvernement donnera suite à cette mesure en présentant un bill des poids et mesures métriques, et que ce système, qui est vraiment scientifique, sera enseigné aux écoliers de notre pays, où il sera un jour utilisé partout. L'année dernière, aucune réforme n'étant en vue, il a proposé une résolution demandant que, pendant l'intervalle entre la dissolution du Parlement et la convocation d'une nouvelle législature, on nomme une commission d'enquête, ou autre, chargée de rassembler toute l'information voulue pour permettre au gouvernement de présenter à la prochaine session du Parlement un ou plusieurs bills prévoyant, premièrement — un système uniforme de poids et mesures dans toute la Puissance; deuxièmement — l'achat et l'utilisation aux bons endroits d'étalons de longueur, de poids et de capacité précis et fiables, y compris d'étalons de mesure du gaz et de l'eau; et troisièmement — une inspection régulière et générale de tous les poids et mesures dans toute la Puissance. Il se réjouit de voir que le bill traite de toutes ces questions et félicite le Sénat d'être dans une large mesure à l'origine de cette mesure d'une grande valeur. (*Acclamations.*) On pourrait la compléter et la parfaire, mais il faut, jusqu'à un certain point, reconnaître les vieilles notions et habitudes de la population. Grande amélioration, on vendra désormais le grain au poids, au lieu d'utiliser une mesure, le boisseau, qui varie selon qu'il s'agit d'avoine ou de blé; le quintal sera le poids légal dans tout le pays. Le remplacement du gallon américain par le gallon impérial est un grand pas en avant, car il assure l'uniformité. Cela satisfait le Nouveau-Brunswick, et cette importante colonie, Terre-Neuve, qui nous a empêchés d'avoir une ligne maritime avec les Indes occidentales (*rives*), et la Colombie-Britannique, qui utilisent tous cette mesure impériale. Le Canada était jusqu'ici la seule partie de l'Empire à ne pas l'utiliser. Somme toute, le bill est excellent. (*Bravo!*)

L'hon. M. KAULBACK appuie aussi le bill, déclarant qu'il aura un effet positif pour les pêcheurs de la Nouvelle-Écosse, qui devaient emballer 112 livres de poisson par quintal, tandis que les Américains s'en tiraient avec seulement 100 livres sur les marchés des Indes occidentales.

Le bill est lu pour la deuxième fois.

L'hon. M. CAMPBELL propose la deuxième lecture du bill pour amender de nouveau la législation relativement à certaines matières de procédures dans les causes criminelles. Il explique que ce bill, œuvre commune du Procureur-Général de l'Ontario et du Premier ministre, veut autoriser le Lieutenant-Gouverneur, dans certains cas, à faire transférer de la prison en un lieu sûr des aliénés inculpés, mais non encore jugés. La motion est adoptée.

L'hon. M. MACPHERSON propose la deuxième lecture du bill pour incorporer la compagnie de chars et de manufacture de

Canada. Il déclare que la compagnie veut fabriquer des wagons, des locomotives et du matériel de toutes sortes et demande aussi l'autorisation de vendre et de louer à différentes compagnies de chemin de fer dans toute la Puissance. Cela, croit-il, en fait une compagnie qui a le droit de demander son incorporation au Parlement. La motion est adoptée.

L'hon. M. RYAN propose la deuxième lecture du bill pour incorporer la compagnie de papier du Canada.

L'hon. M. MACPHERSON s'oppose à ce bill pour la même raison qui l'a incité l'autre jour à s'opposer au bill des orfèvres : il a pour but de favoriser une corporation aux dépens de particuliers ou de manufacturiers.

L'hon. M. RYAN soutient que les bills sont tout à fait différents et mentionne les noms d'Andrew Allan, de l'hon. John Hamilton, de Donald Smith, et d'Angus et Logan, les fabricants de papier en question, entre autres actionnaires, comme preuve de leur capacité de réaliser ce qu'ils ont promis.

L'hon. M. MACPHERSON croit que le sénateur a ainsi renoncé vraiment au bill, qu'il présente maintenant en s'appuyant uniquement sur les noms des actionnaires.

L'hon. M. RYAN s'en défend bien, disant qu'il veut seulement montrer la différence qui existe entre le caractère des différents intéressés.

L'hon. M. MACPHERSON répond que le Parlement n'a jamais examiné la force, relative ou autre, des parties qui demandent l'incorporation. Il ne s'oppose pas au bill pour des raisons personnelles, mais pour une raison de principe; il croit que cette entreprise n'a pas besoin d'un acte d'incorporation pour fonctionner. En cas de nécessité impérieuse, les promoteurs pourraient faire appel à l'Acte général de la Puissance ou, mieux encore, à l'Assemblée législative locale.

S'ensuit une discussion où **l'hon. M. LETELLIER de ST-JUST** appuie le bill, tout comme **les hon. MM. CAMPBELL et FERRIER**, parce qu'il favorise l'industrie canadienne. L'hon. M. Ferrier déclare qu'une des parties fabrique déjà dix tonnes de papier par jour et, grâce à ce bill, pourrait en produire 60. Il ne faut pas envisager ces mesures selon un principe général strict, mais selon leur bien-fondé. Toutefois, le bill ressemble précisément en principe à celui que le sénateur vient tout juste de faire progresser lui-même, le bill sur la compagnie de chars.

L'hon. M. BENSON appuie le bill, convaincu qu'il est très important de favoriser l'industrie du papier.

L'hon. M. SIMPSON préconise vivement l'adoption d'un principe général pour ces mesures, citant en exemple ce que l'esprit d'entreprise pourrait faire, dans le cadre de l'Acte général, dans différentes industries qu'il connaît. Ce n'est pas le bien-fondé de la

13 mai 1873

question qui est ici en cause. Il ne faut pas demander à une loi spéciale de faire ce que peut faire une loi générale.

L'hon. M. VIDAL reconnaît l'à-propos d'une règle générale dans ces cas; mais en cette fin de session, ce serait faire une distinction injuste que de l'appliquer à l'affaire dont nous sommes saisis. D'ici à la fin prochaine de la session, ils pourraient juger du bien-fondé de ces bills. Il ne voit pas comment ce bill peut être mis dans la même catégorie que le bill des orfèvres.

L'hon. M. McMASTER affirme que les objections présentées contre le bill des orfèvres sont sans fondement. Les parties sont dignes de confiance à tous les égards, et personne n'a présenté de pétition contre elles. Il n'y a aucune analogie entre cette compagnie de papier et la compagnie de chars, qui exige des capitaux qui dépassent les capacités de n'importe quel individu.

Le bill est lu pour la deuxième fois.

Les bills suivants sont aussi lus pour la deuxième fois :

— Bill sur la compagnie de chemin de fer de Montréal, Chambly et Sorel — **L'hon. M. Armand**.

— Bill sur la compagnie canadienne d'importation de métaux — **L'hon. M. Letellier de Saint-Just**.

— Bill sur la compagnie de bassins et d'emmagasinage du

Canada — **L'hon. M. Skead**.

— Bill sur la prolongation de la ligne de la compagnie du chemin de fer de colonisation du Nord — **L'hon. M. Ryan**.

— Bill sur l'incorporation de la compagnie d'express de la Puissance — **L'hon. M. Macpherson**.

— Bill sur la compagnie maritime d'assurance mutuelle du Canada — **L'hon. M. Ryan**.

L'hon. M. MACPHERSON propose la deuxième lecture d'un bill des Communes visant à incorporer une compagnie qui désire immerger un câble sous-marin dans l'Atlantique entre le Royaume-Uni et le Canada. La motion est adoptée.

L'hon. M. SIMPSON présente le sixième rapport du Comité conjoint des impressions et propose qu'on l'examine le vendredi suivant. La motion est adoptée.

En réponse à **l'hon. M. RYAN**,

L'hon. M. CAMPBELL déclare ignorer quand le Parlement pourra s'ajourner. Cela dépend bien entendu de l'état des travaux aux Communes.

Sur la motion de **l'hon. M. CAMPBELL**, la séance est levée.

14 mai 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le mercredi 14 mai 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

L'hon. M. SEYMOUR présente le troisième rapport du Comité des comptes contingents, qui renferme diverses recommandations du sous-comité. Il propose qu'on l'étudie le lendemain. La motion est adoptée.

* * *

NAVIGATION SUR NOS COURS D'EAU

Le Comité des bills privés fait rapport sans amendement du bill visant à permettre à James K. Ward, et autres, de placer des estacades dans le chenal entre l'île Saint-Ignace et l'île du Pads, dans le district de Richelieu.

L'hon. M. GUÉVREMONT propose la troisième lecture du bill.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST attire l'attention du gouvernement sur le côté extraordinaire de la demande formulée par ces personnes, il ne s'agit pas d'une compagnie, qui veulent construire des ouvrages susceptibles d'entraver la navigation, dans une certaine mesure, sur l'un des plus importants chenaux du Saint-Laurent. Ces estacades empêcheraient le passage des petites embarcations. Nous ne devrions pas concéder un tel privilège sans exiger que tous les navigateurs aient la permission de passer lorsqu'ils le désirent. On nous demande ici de faire passer des intérêts privés avant un droit public.

L'hon. M. OLIVIER déclare que les habitants du district, tout d'abord opposés à ce bill, lui ont demandé de ne pas y faire obstacle, car ils en souhaitent l'adoption. Seuls des canots et des petits chalands peuvent naviguer sur le chenal, qui n'est utilisé que par les habitants de l'endroit. Rien dans le bill ne porte préjudice à l'intérêt public.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST répond que les agriculteurs ont changé d'idée sur le sujet parce qu'ils prévoient la construction de scieries, et d'autres avantages, si le bill est adopté; et ce bill serait la source d'autres atteintes aux droits publics, notamment, peut-être, la construction d'un pont sur le chenal, en aval des estacades. Si celles-ci devaient simplement retenir les billes de bois, sans nuire à la navigation, il ne s'y opposerait pas. Pour les intéressés, ce n'est qu'une question de coût. Avec un peu plus de dépenses, ils auraient des ouvrages qui n'empièteraient pas sur les droits publics.

L'hon. M. CAMPBELL : Quelle est la largeur du chenal à cet endroit?

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST : Deux ou trois cents pieds. Le chenal est idéal pour les petites embarcations. Supposons que ces personnes n'en prennent que la moitié et laissent l'autre moitié, la partie profonde, ouverte au public?

L'hon. M. OLIVIER déclare que c'est là un des chenaux du Saint-Laurent, entre ces deux îles.

L'hon. M. CAMPBELL : Quelle est la largeur de l'autre, ou du chenal principal du Saint-Laurent, à cet endroit?

L'hon. M. GUÉVREMONT : Entre deux et trois milles.

L'hon. M. CAMPBELL dit que ce n'est pas comme si l'on proposait d'obstruer la seule ou la principale voie maritime du fleuve. Le chenal en question est profond de quatre pieds et large de deux cents seulement, de sorte que la navigation sur le Saint-Laurent ne serait pas entravée. Mais le projet doit être soumis au Gouverneur-Général et approuvé par le ministre des Travaux publics, qui ne sanctionneraient pas une mesure susceptible de nuire à la navigation. Des compagnies par actions ont déjà placé des estacades en différents endroits sur la rivière Outaouais. On les ouvre pour laisser passer les bateaux. Nul doute qu'on pourrait prévoir ici la même chose.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST : Le bill ne le prévoit pas.

L'hon. M. CAMPBELL : Les estacades barraient l'Outaouais dans toute sa largeur, tandis que dans ce cas-ci, elles fermeraient un chenal d'à peine deux cents pieds, au-delà duquel il y en a un autre, large d'environ deux milles. Il ne voit rien de dangereux dans ce bill, surtout que le ministre des Travaux publics doit l'examiner avant qu'on puisse faire quoi que ce soit.

L'hon. M. SKEAD y voit une différence. Dans ce cas-ci, les intéressés auraient l'usage exclusif des estacades, alors que n'importe qui peut utiliser celles de l'Outaouais en payant un droit de passage. On pourrait appliquer ici le même principe, et les parties récupérerait un pourcentage de leurs frais. Le bill lui déplaît dans sa forme actuelle.

L'hon. M. GUÉVREMONT déclare qu'on pourrait amender le bill en comité pour en corriger les erreurs; ainsi, le chenal en question pourrait être ouvert à d'autres personnes que les intéressés. Personne ne l'utilise à l'heure actuelle, et ce bill ne peut pas causer

d'inconvénients au public. De l'autre côté des îles, il y a un bien plus beau chenal, assez large pour tout le monde. Il croit que le bill doit être envoyé au comité.

L'hon. M. BUREAU déclare qu'il n'a rien en particulier contre le bill, mais désapprouve l'attribution de privilèges, à condition de ne pas nuire à la navigation publique. Gêner la navigation sur le Saint-Laurent pourrait présenter des inconvénients, notamment pour les Américains, qui peuvent maintenant y naviguer pour leur commerce.

L'hon. M. CAMPBELL estime que le bill ne présente aucun danger.

L'hon. M. ODELL croit qu'il y a beaucoup de vrais dans les objections du sénateur (M. Letellier de St-Just). Dans sa région, ils ont subi les inconvénients qu'entraîne ce genre de privilèges. Il s'oppose depuis longtemps à ce qu'on laisse de simples particuliers avoir la haute main sur une voie de navigation.

Après une longue discussion entre les hon. MM. Ferrier, Letellier de St-Just, Campbell, Carrall, Odell, Reesor, Wilmot et Guévremont, le bill, sur la motion de M. Guévremont, est renvoyé au Comité des bills privés pour qu'il l'amende.

L'hon. M. FERRIER propose l'adoption d'un amendement apporté par le Comité des banques, du commerce et des chemins de fer au bill pour permettre à la compagnie du chemin de fer de Buffalo et du lac Huron de faire des arrangements au sujet des bons qui représentent sa dette. La motion est adoptée.

Sur la motion de **l'hon. M. MACPHERSON**, le bill pour incorporer la compagnie d'assurance du Canada, dont le même comité a fait rapport, est lu pour la troisième fois, tel qu'amendé.

* * *

LOI PROHIBANT LES BOISSONS ENIVRANTES

L'hon. M. VIDAL présente le rapport du comité spécial auquel ont été renvoyées les pétitions demandant l'adoption d'une loi prohibitive de la fabrication et de la vente de boissons enivrantes dans la Puissance, et en donne lecture. D'après ce rapport, on a reçu 447 pétitions, signées par 36,000 personnes, y compris l'Assemblée législative de l'Ontario. Les signataires appartiennent à toutes les classes, professions et confessions religieuses. Le rapport déclare que l'intempérance se répand surtout à cause de la vente de ces boissons enivrantes, à qui sont attribuables une plus grande partie des crimes commis dans notre pays, ainsi que la pauvreté, la maladie et la folie. Le rapport recommande la prohibition.

L'hon. M. VIDAL, appuyé par **l'hon. M. CHRISTIE**, propose ensuite l'adoption du rapport, et propose d'en faire imprimer 1,500

exemplaires en français et 3,500 en anglais. Il précise que c'est sur l'avis des autres membres du comité qu'il fait cette proposition.

L'hon. M. CAMPBELL dit qu'il imagine que le président de ce comité n'a pas voulu laisser entendre que cette Chambre, ou tel ou tel de ses membres, s'est tant soit peu engagé à présenter le bill qu'il mentionne dans la conclusion du rapport.

L'hon. M. VIDAL : Bien sûr que non.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST : L'adoption de la motion équivaldrait à cela.

L'hon. M. CAMPBELL explique que lorsqu'un comité est nommé pour rédiger un bill, il est entendu que le principe de ce bill est accepté. Des sénateurs peuvent très bien reconnaître les ravages que cause l'abus des boissons enivrantes sans pour autant accepter qu'on en interdise la fabrication et la vente. Encore une fois, si un bill est proposé l'année prochaine, ce ne sera pas par ce comité, mais par le gouvernement, au moyen de résolutions présentées à l'autre endroit. Il comprend le point de vue du comité, mais il se garde bien, tout comme ses collègues, de s'engager à présenter un bill à ce sujet. Il recommande d'apporter à la conclusion du rapport quelques modifications verbales qui, tout en respectant l'objectif du président, c'est-à-dire la publicité, éviteraient au Sénat de devoir s'engager sur cette question.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST est d'accord avec les remarques du ministre des Postes. Il croit que recommander la prohibition n'aboutirait à rien. Une loi prohibitive ferait simplement grimper les prix des boissons enivrantes pour les pauvres et pour tout le monde. Ceux qui ont voyagé aux États-Unis en savent quelque chose. Les gens continueraient à boire autant qu'avant tout en payant plus cher, et l'État subirait une baisse de revenus.

L'hon. M. CARRALL ridiculise le fait qu'on veuille rendre les hommes vertueux au moyen d'un acte du Parlement. La prohibition aux États-Unis est une farce qui a permis par exemple à certains misérables de s'enrichir sur le dos des Indiens en leur vendant de la « benzine » et du tord-boyaux frelaté qui les rendent fous (*Bravo! et rires*). Les Indiens se porteraient mieux dans le Nord-Ouest s'ils avaient le droit d'entrer dans les bars et de boire de l'alcool de bonne qualité.

Après une discussion sur l'opposition de **l'hon. M. Letellier de St-Just** à la modification d'un document du Sénat, entre les hon. MM. Ferrier, Vidal, Campbell et Letellier de St-Just, de même que sur la suite à donner au rapport,

L'hon. M. VIDAL, ayant modifié le dernier paragraphe, propose que le rapport soit agréé et renvoyé au Comité des impressions. La motion est adoptée.

14 mai 1873

TROISIÈMES LECTURES

Les bills suivants, dont le Comité des banques et du commerce a fait rapport, sont lus pour la troisième fois :

Acte pour conférer certains pouvoirs à la compagnie du chemin de fer de Montréal, Chambly et Sorel — **L'hon. M. GUÉVREMONT.**

Acte pour incorporer la compagnie canadienne de terres et de crédit de Glasgow (responsabilité limitée) — **L'hon. M. FERRIER.** Le motionnaire dit que le comité a jugé bon, comme le siège social de la compagnie est à Glasgow, que celle-ci présente chaque année au Parlement un relevé faisant état de ses biens en immobilisations ici et de ses opérations en général. Par conséquent, l'amendement présenté vise cet objectif. Adopté tel qu'amendé.

Acte pour incorporer la compagnie de chars et de manufacture du Canada — **L'hon. M. HAMILTON,** de Kingston.

Acte pour incorporer la compagnie de papier du Canada — **L'hon. M. RYAN.**

* * *

BILL SUR LES ORFÈVRES

L'hon. McMASTER propose une résolution sur le bill auquel s'oppose le Comité des banques et du commerce en faisant valoir que le préambule n'a pas été approuvé. Or, plusieurs bills comportant des dispositions semblables ont déjà été adoptés, et les parrains de celui-ci se sentent lésés, ayant l'impression d'avoir été traités injustement. Il est convaincu qu'aucun sénateur n'a voulu faire naître un tel sentiment; et pour le dissiper, il propose que la règle exigeant un avis soit suspendue et que le bill 86, Acte pour incorporer la compagnie des orfèvres du Canada, soit renvoyé au Comité des banques et du commerce pour qu'il le réexamine.

L'hon. M. CAMPBELL déclare que la solution proposée est inhabituelle, mais que le Sénat pourrait, dans les circonstances, être disposé à l'accepter. Il est convaincu que le sénateur interprète le sentiment de la Chambre en disant qu'aucun sénateur ne veut prendre une mesure exceptionnelle à ce sujet. Nul doute que le Sénat voudra faciliter l'examen et l'amendement de ce bill en comité, se réservant le droit d'intervenir ultérieurement. La motion est adoptée.

* * *

HORAIRES DES CHEMINS DE FER

Examen des amendements proposés au bill pour permettre à certaines compagnies de chemin de fer de pourvoir aux besoins du trafic croissant sur leurs chemins de fer.

L'hon. M. OLIVIER déclare qu'il ne peut accepter les amendements dont a fait rapport le Comité des banques et du commerce et propose de lui renvoyer le bill pour qu'il amende les amendements en rétablissant l'amende imposée par le bill. Les amendements ont détruit l'efficacité du bill au lieu de l'améliorer. Ce bill a pour but de modifier un Acte du Recueil des Actes législatifs exigeant que les employés des chemins de fer, dans les gares, affichent un avis chaque fois qu'un train est en retard de plus d'une demi-heure. Les dispositions de cette loi sont tout à fait symboliques. Jamais personne qui a subi un retard d'une heure ou deux ne voudrait réclamer des dommages-intérêts en vertu de cette loi. Le nouveau bill propose donc une solution : poursuivre le chef de gare, ou tout autre employé, qui néglige d'informer le public du retard des trains. Au lieu de poursuivre la compagnie, nous proposons que quiconque puisse réclamer des dommages-intérêts aux fautifs devant la cour de circuit ou un juge de paix. L'amende maximum est de \$20, mais pourrait ne pas dépasser cinquante ou dix sous.

L'hon. M. FERRIER dit que le juge pourrait aussi faire payer \$20 de dommages-intérêts.

L'hon. M. OLIVIER affirme qu'il revient au tribunal de juger, et nul doute qu'il fait toujours preuve de sagesse. Si la Chambre approuve les amendements du comité, il abandonnera plutôt le bill. Lui-même et d'autres personnes ont souvent subi des inconvénients et des désagréments à cause des retards des trains et du manque d'information à ce sujet. Les gens qui n'habitent pas Montréal ne s'y rendront pas pour poursuivre la compagnie, tandis que s'il est possible de poursuivre un chef de gare devant un tribunal local, ils vont sûrement se prévaloir de ce droit.

L'hon. M. MACPHERSON déclare que le comité a bien étudié ce bill, et voit la nécessité de règlements comme ceux qu'il prévoit, ou que prévoit le bill que celui-ci modifie. Il estime que l'Acte du Recueil des Actes législatifs n'a pas été observé en général. Il croit savoir toutefois que les dirigeants des chemins de fer du Grand Tronc, du Grand Occidental et de Prescott et Ottawa ont déclaré que ses dispositions seront désormais rigoureusement appliquées. Le comité s'oppose à une amende pour deux raisons : tout d'abord parce qu'il ne croit pas qu'on devrait imposer une amende à l'heure actuelle, et surtout parce que l'article, dans sa forme actuelle, prévoit que le montant de l'amende doit être versé à l'informateur. Il serait inacceptable, estime-t-on, qu'une personne flânant dans une gare uniquement pour vérifier si on respecte la loi à la minute ou à la seconde près poursuive une compagnie pour ensuite empocher l'amende. C'est pourquoi l'article a été retranché, et, pense-t-il, à bon escient. Mais s'il est prouvé à la prochaine session que l'Acte n'a pas été formellement respecté, il appuiera un amendement.

L'hon. M. CAMPBELL : À qui l'amende doit-elle être imposée?

L'hon. M. FERRIER : À la compagnie.

L'hon. M. OLIVIER : À la compagnie et au chef de gare.

L'hon. M. MACPHERSON déclare que si les chemins de fer négligent de remplir leur obligation, il appuiera à la prochaine session une mesure les forçant à informer le public.

L'hon. M. FERRIER recommande de conserver l'amendement qui vient d'être apporté, car il explique la loi et les obligations futures des compagnies. Il assure au Sénat qu'elles sont disposées à donner désormais tous les renseignements dont peut avoir besoin le voyageur ou toute autre personne. Le bill amendé exige l'installation d'un tableau noir bien visible sur le quai de la gare où il y a un bureau télégraphique, et quand un train de voyageurs est en retard d'une demi-heure, le chef de gare, ou le responsable, est tenu d'écrire ou de faire écrire à la craie blanche un avis en anglais et en français donnant dans la mesure du possible l'heure d'arrivée du train; si le train n'est toujours pas entré en gare à l'heure dite, il faut modifier l'avis en conséquence et y inscrire l'heure d'arrivée probable, à défaut de quoi tout voyageur immobilisé à la gare peut engager contre la compagnie des poursuites dont tous les frais sont recouvrables. Une copie imprimée de cet article de la loi doit être bien visible dans toutes les gares où il y a un bureau télégraphique. Il soutient que cette disposition permettra d'obtenir tous les renseignements voulus et qu'on ne doit pas imposer d'amende aux compagnies de chemin de fer, pas plus qu'aux compagnies de navigation ou autres compagnies de transport. Pareille loi mettrait les compagnies de chemin de fer à la merci de tout flâneur dans une gare.

L'hon. M. CAMPBELL dit que les tribunaux peuvent parfois imposer de très légères amendes.

L'hon. M. FERRIER recommande qu'on fasse de toute façon l'essai de la loi. En cas d'échec, on pourra la modifier à la prochaine session. Pourquoi rendre une compagnie de chemin de fer passible d'une amende parce qu'un employé a affiché un avis avec quelques secondes ou quelques minutes de retard?

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST, se défendant de vouloir être pointilleux, déclare qu'il ne peut citer aucun exemple, à sa connaissance, d'un avis affiché pour informer le public. Il a vécu de fréquents retards, — ayant dû attendre des jours dans une gare, — et n'ignore pas que cela incommode beaucoup les gens. Les chemins de fer, ayant reçu beaucoup d'aide du pays, doivent remplir leurs obligations envers lui et payer l'amende pour toute négligence ou incompétence. En réponse aux observations de l'hon. M. Ferrier, il affirme que l'amende proposée ne présente aucun risque d'injustice ou de préjudice grave pour les chemins de fer. Le pouvoir discrétionnaire des tribunaux et l'opinion du public quant aux informateurs constituent une protection suffisante. On pourrait

toutefois modifier l'article pour que l'amende maximum soit de \$10 et pour que le magistrat puisse décider à qui l'argent doit aller, au lieu de le donner à l'informateur. (*Bravo!*)

L'hon. M. CAMPBELL déclare que la motion du sénateur (M. Olivier) peut difficilement être adoptée selon les règles. Il peut proposer de renvoyer le bill au comité pour qu'il le réexamine, sans préciser dans quel sens il faut l'amender. Il ne croit pas que la chose soit d'une grande importance pour le moment, dans un sens ou dans l'autre. Si le bill, dans sa forme actuelle, est la source de négligences, le Parlement pourra le modifier l'année prochaine; mais il prévoit que la loi sera respectée sans qu'on doive imposer d'amende. D'autre part, il ne croit pas que les compagnies de chemin de fer s'opposent à une amende raisonnable, surtout si l'informateur ne l'empêche pas. Si elles observent la loi, il n'y aura peut-être pas de poursuites ni d'informateurs; mais dans le cas contraire, on doit imposer une amende à quelqu'un. Toutefois, cette amende ne doit pas être empochée par quelqu'un qui pourrait chercher à faire de l'argent grâce à ces poursuites. Il y a une différence entre les chemins de fer et les compagnies de navigation, qui n'ont pas aussi facilement accès aux stations télégraphiques, et dont les retards ne gênent pas autant le public que ceux des trains.

L'hon. M. REESOR soutient que le fait de manquer à ses obligations doit faire l'objet d'une sanction. Dans sa région, les gens ont dû supporter des frais de transport ferroviaire illégaux, excédant la limite légale de 20 et 25 pour cent. Il faudrait sévir contre ces délits.

Après les interventions des hon. MM. Read, Ferrier et McMaster, ce dernier s'opposant aux amendes proposées,

L'hon. M. FLINT signale les faiblesses du système actuel, ses fréquents retards et l'absence d'informations. Il pense qu'il faut l'améliorer et imposer des amendes, mais non pas au profit des informateurs.

L'hon. M. OLIVIER répond que le public a dû subir la négligence des employés des chemins de fer. Le bill vise à punir les employés qui manquent à leurs obligations, et non pas les compagnies. Il est disposé à accepter la suggestion du ministre des Postes et propose de renvoyer ce bill au comité pour qu'il le réexamine. La motion est adoptée.

L'hon. M. CAMPBELL propose la remise à demain des autres articles de l'ordre du jour, et l'ajournement de la Chambre. La motion est adoptée.

15 mai 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le jeudi 15 mai 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

Après les affaires courantes,

Le Comité des banques et du commerce fait rapport des bills suivants :

Acte pour incorporer la compagnie d'Exprès de la Puissance. Lu pour la troisième fois.

Acte pour amender l'acte 34 Vict. et l'acte 1864, concernant les chemins de fer, avec amendements.

Sur la proposition de l'hon. M. CAMPBELL,

L'hon. M. OLIVIER propose qu'on étudie les amendements demain. La motion est adoptée.

Acte pour incorporer la compagnie canadienne d'importation de métaux, avec amendements. L'examen est remis à demain.

L'hon. M. CHRISTIE propose la résolution suivante :

Qu'il est expédient que le Parlement se convoque pour l'expédition des affaires un jour qui ne soit pas postérieur au 1^{er} février, chaque année; et

Qu'il soit présenté une humble adresse à Son Excellence le Gouverneur-Général pour communiquer la résolution ci-dessus.

Le motionnaire déclare qu'il a été amené à soulever cette question à cause des désagréments des sessions tardives du Parlement, dont tant de parlementaires se sont plaints. Qui plus est, il intervient à l'appui de la Chambre des communes, qui a décidé lundi dernier à l'unanimité que le Parlement devrait se réunir au plus tard le 1^{er} février. Il semble convenable que le Sénat exprime aussi une opinion indépendante sur cette importante question. Il n'a nul besoin de poursuivre sur le sujet. Tous ont dû supporter les inconvénients de ces sessions tardives et ont souffert d'être absents de chez eux à cette période de l'année.

L'hon. M. CAMPBELL approuve la motion, qu'il trouve appropriée et souhaitable. Nul doute que la Chambre va l'adopter. La motion est adoptée.

L'hon. M. FERRIER propose la troisième lecture du bill « pour permettre à la compagnie du chemin de fer de Buffalo et du lac Huron de faire des arrangements au sujet des bons qui représentent sa dette », ainsi amendé. La motion est adoptée.

CHARGEMENTS SUR LES PONTS DES NAVIRES

Sur la motion de l'hon. M. CAMPBELL, le Sénat se forme en comité général sur le bill concernant les chargements sur le pont des navires.

L'hon. M. WARK présume que le bill a été soigneusement examiné à l'autre endroit, mais il est très difficile de légiférer en cette matière de façon à tenir compte des navires de différentes dimensions. Le chargement en pontée ne doit pas excéder trois pieds sur les navires appareillant d'un port canadien à destination de l'Europe. Or, si un navire de 100 tonneaux peut transporter un chargement de trois pieds, un navire de 1,000 tonneaux doit certainement pouvoir en transporter bien davantage. C'est la construction du navire qui fait sa capacité de chargement en pontée. Le bill vise tant les navires étrangers que canadiens. Il faudrait voir jusqu'à quel point cette mesure ne pourrait pas nous attirer des ennuis avec les pays étrangers. Voici une singularité du bill : le capitaine qui viole cette loi dans certains cas est reconnu coupable d'un délit et passible d'un emprisonnement maximum de deux ans, ou d'une amende de \$800, ou des deux à la fois. La singularité, c'est que pendant que le capitaine, qui peut être un étranger ignorant nos lois, est en prison, on peut ordonner sommairement la vente de son navire pour payer l'amende. Il sera peut-être vendu dans un petit port où, ne trouvant pas preneur, il sera sacrifié. Au lieu de vendre le navire, il suffirait peut-être de saisir puis de vendre un de ses accessoires, pour l'équivalent d'une amende ou d'une petite somme. Ce bill ne s'applique vraiment pas de la même façon à tous les navires. Ainsi, il peut y avoir trois navires dans un port. L'un, en partance pour les Antilles britanniques, ne peut transporter que le chargement en pontée prescrit par la loi; le deuxième, appareillant pour les États-Unis, n'est tenu à aucune limite, de même que le troisième, en partance pour l'Amérique du Sud. Somme toute, il doute profondément de l'à-propos de cette mesure. (*Bravo!*)

L'hon. M. CAMPBELL admet que certaines de ces objections ont beaucoup de poids. Il semble que ce soit un peu fort que d'autoriser la saisie et la vente d'un navire pour une amende qu'on pourrait payer en vendant une partie de l'équipement, du grément ou des canots. Il croit que la première partie du bill s'applique aux navires à destination tant de l'Europe que des Antilles. Il doit y avoir une raison pour qu'on fasse une différence entre les navires appareillant pour les Antilles et ceux qui se rendent dans les ports du sud de notre continent. Il croit savoir que le port de Saint-Jean et d'autres ports canadiens envient les privilèges dont jouissent les navires américains qui font le commerce avec les Antilles et l'Amérique du Sud. Nos gens estiment ne pas devoir subir des restrictions dont sont exemptés leurs concurrents américains. Il voit

des éléments inacceptables dans le bill et demande au comité de se contenter de faire rapport de l'état de la question, pour qu'il puisse consulter le ministre de la Marine à ce sujet. Il demande simplement l'approbation des articles incontestés.

L'hon. M. KAULBACK déclare que ce bill a été examiné très sérieusement dans un autre endroit du Parlement, mais il aurait sur le commerce des provinces maritimes des répercussions telles qu'il faut aussi, croit-il, l'étudier soigneusement ici même. Il va donc dire quelques mots sur le sujet. Il semblerait que ce soit les nombreuses pertes de vies et de biens survenues entre les ports du Saint-Laurent et ceux de la Grande-Bretagne qui aient provoqué la présentation de ce bill. Cette raison, toutefois, ne vaut pas pour le commerce entre les provinces maritimes et les Antilles. Par conséquent, il ne voit pas pourquoi elles devraient être touchées par l'article visant particulièrement la navigation sur le Saint-Laurent. Le commerce entre le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, et les Antilles présente moins de dangers que presque partout ailleurs. En fait, il y a très rarement pertes de vies ou de biens. Les navires qui partent de la Nouvelle-Écosse, peu importe le moment de l'année, atteignent le Gulf Stream et des eaux plus chaudes une journée et demie ou deux plus tard. Ainsi, ce principe du bill est peu judicieux en soit, et inadapté à la situation. Un système d'inspection plus rigoureux pour la sécurité des vies humaines serait préférable à cet article, qui interdit les chargements en pontée de plus de quatre pieds et demi. Beaucoup de navires ne pourraient même pas prendre la mer avec un chargement inférieur. Il admet que très peu de navires transportent des chargements de plus de quatre pieds et demi; cette disposition ne réduirait donc guère le commerce entre la Nouvelle-Écosse et les Antilles. Pour nous, en Nouvelle-Écosse, les navires sont plus sûrs avec que sans chargement sur le pont. Beaucoup de navires au fond plat et à la base large ne gouvernent pas aussi bien sans ce genre de chargement. Tant de choses dépendent de la construction du navire et de la nature et du poids de la cargaison dans la cale qu'il lui semble que le Parlement pourrait difficilement adopter une loi qui s'appliquerait à tous les cas. On pourrait diminuer l'amende. Le bill ne ralentirait pas beaucoup le commerce entre la Nouvelle-Écosse et les Antilles, car très peu de navires transportent des cargaisons supérieures à la limite permise. Cependant, les navires qui font le commerce avec le Brésil transportent de plus gros chargements. Il verrait d'un bon œil qu'on leur applique la loi. Les États-Unis n'imposent pas pareilles restrictions à leur transport de marchandises. Il ne croit pas que le principe du bill soit bon, et pour ce qui est des provinces maritimes, un système d'inspection réduirait mieux à leurs besoins.

L'hon. M. WILMOT déclare qu'une loi semblable, imposant des restrictions aux navires du Nouveau-Brunswick, il y a quelques années, a été, d'une part, contournée dans une certaine mesure et, d'autre part, a été préjudiciable en faisant passer le transport des marchandises aux mains d'étrangers. Il croit qu'on devrait retarder d'un an l'adoption de ce bill pour pouvoir obtenir le point de vue des chambres de commerce des provinces maritimes.

L'hon. M. McCLELAN affirme que son expérience lui dit que le bill est inopportun. Il préfère aussi prendre connaissance de l'opinion des commerçants intéressés des provinces maritimes. La Chambre de commerce de Saint-Jean a manifesté son opposition aux restrictions en matière de chargements sur le pont des navires. Il est très difficile de définir ce qu'est un chargement approprié. Les dimensions du navire, son type, et la nature de la cargaison et du voyage sont des éléments très importants pour cette question. À sa connaissance, aucune perte de vies ou de biens n'est vraiment attribuable à un chargement en pontée très lourd, tandis que certains navires sont dangereux même sans chargement sur le pont. Il recommande de retarder d'un an l'adoption du bill.

L'hon. M. CAMPBELL déclare qu'il va consulter le ministre de la Marine, mais le bill semble avoir obtenu, à l'autre endroit, l'assentiment général des personnes engagées dans les transports maritimes. Il sait aussi que certaines chambres de commerce des provinces maritimes se sont prononcées en faveur du bill.

Un certain nombre des articles du bill ayant été adoptés,

Sur la motion de **l'hon. M. CAMPBELL**, le comité lève la séance, fait rapport de l'état de la question et demande l'autorisation de siéger de nouveau.

* * *

COMPAGNIE DE NAVIGATION DES INDES OCCIDENTALES

Le comité fait rapport du bill pour incorporer la compagnie des steamers de la malle royale du Canada aux Antilles, avec amendements.

L'hon. M. FERRIER les explique, l'un d'entre eux visant à assurer que la direction de la compagnie reste aux mains des Canadiens. Il propose l'adoption des amendements et une troisième lecture du bill. La motion est adoptée.

Sur la motion de **l'hon. M. AIKINS**, le bill concernant les poids et mesures, renvoyé du Comité, est lu pour la troisième fois.

L'hon. M. ODELL présente le rapport du Comité conjoint de la Bibliothèque et en explique les grands traits, y compris une recommandation visant à rassembler les manuscrits et documents portant sur l'histoire du Canada, à ses débuts, et l'augmentation de la paie des employés de la Bibliothèque. Le sénateur dit que si le rapport est adopté, il proposera l'approbation de ses recommandations en ce qui concerne l'augmentation des salaires y mentionnée.

L'hon. M. CAMPBELL suggère une forme différente de motion, comprenant une annexe contenant les recommandations en détail, selon le règlement. Il pense qu'il n'y aura pas d'objection à la substance de la motion.

15 mai 1873

L'hon. M. ODELL dit qu'un rapport semblable a été adopté, sans question, aux Communes.

Selon la suggestion du ministre des Postes, la motion est remise en attendant la rédaction d'une annexe dans la forme désirée.

Sur la motion de **l'hon. M. CAMPBELL**, le bill pour amender la législation relativement à certaines matières de procédure dans les causes criminelles est renvoyé en Comité général, représenté et lu pour la troisième fois.

L'hon. M. FERRIER propose la deuxième lecture du bill pour incorporer la compagnie des travaux hydrauliques de Lachine et lui conférer certains pouvoirs. Il dit que les membres de la corporation sont propriétaires de terrains le long des Rapides dont ils ont dessein d'utiliser l'immense puissance hydraulique à des fins industrielles. Il pense que c'est un but désirable. Ces membres veulent maintenant faire ce qu'ils ont interdit à des intérêts privés pendant cinq ou six ans; étant propriétaires des terrains, ils estiment avoir meilleur droit aux profits d'une telle entreprise. En cas de mise à exécution, ils ne doutent pas que d'ici vingt ans, une ville aura surgi au voisinage de cette énorme source d'énergie hydraulique.

L'hon. M. RYAN désire qu'une pétition de l'un des propriétaires des terrains mentionnés, contre ce bill, soit renvoyée au Comité avec le bill. Ce propriétaire est opposé au plan pour des motifs publics autant que privés.

L'hon. M. FERRIER propose que toutes les pétitions contre le bill soient renvoyées au Comité. La motion est adoptée.

L'hon. M. RYAN propose la deuxième lecture du bill pour incorporer la compagnie d'emmagasiner des marchands —

Appuyé par **l'hon. M. HAMILTON** (Kingston). La motion est adoptée.

L'hon. M. CAMPBELL propose la deuxième lecture du bill pour amender les actes généraux concernant les chemins de fer. Il explique l'intention d'autoriser les compagnies à construire des clôtures à neige pendant l'hiver pour les retirer au printemps, et des voies secondaires ou embranchements ne dépassant pas six milles avec certaines restrictions en ce qui concerne les préavis. La motion est adoptée.

En l'absence de **l'hon. M. SEYMOUR**,

L'hon. M. MACPHERSON propose l'étude du troisième rapport du Comité spécial nommé pour surveiller les comptes contingents du Sénat. Il dit que cela demande peu d'explications. Il pense que l'annexe soumise bénéficiera, à la Chambre, de la même approbation qu'au Comité. Le Sous-comité auquel elle a été soumise l'a renvoyée, à l'unanimité, au Comité général lequel l'a également adoptée à l'unanimité.

L'hon. M. CHAUVEAU présente des suggestions en ce qui concerne certains officiers, sur quoi s'entame une discussion générale.

À la fin, comme l'opinion générale est que le Comité a raisonnablement considéré toutes les demandes, la motion d'adoption est agréée.

L'hon. M. RYAN propose la deuxième lecture du bill pour incorporer l'agence canadienne de placement et de garantie. La motion est adoptée.

Sur la motion de **l'hon. M. CAMPBELL**, la séance est levée.

16 mai 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le vendredi 16 mai 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

* * *

PROPRIÉTÉ LITTÉRAIRE ET ARTISTIQUE

L'hon. M. RYAN : Je devrais peut-être m'excuser à la Chambre pour avoir retardé si longtemps la motion inscrite au *Feuilleton* à mon nom. En guise d'explication du retard, je peux dire qu'on avait l'espoir jusqu'à aujourd'hui, qu'une dépêche satisfaisante au sujet du bill sur la propriété littéraire et artistique, lequel avait été soumis l'an dernier aux autorités impériales, aurait été reçue. Je ne sais pas si l'affaire a été prise en main, mais, j'en ai peur, aucune information à ce sujet n'est arrivée au pays. Comme mes remarques vont dépendre quelque peu de la réponse à une enquête sur les sujets que je vais exposer, je désire que le ministre des Postes déclare s'il a reçu ou non quoi que ce soit d'Angleterre à ce sujet.

L'hon. M. CAMPBELL : Rien.

L'hon. M. RYAN : Je le regrette profondément et je pense que la Chambre regrettera également, quand j'aurai expliqué la nature de cette mesure, que si peu d'attention ait été portée à l'action de la législature de notre pays. Je me réfère à ma motion originale qui remonte à 1868 : « Qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général le priant de faire savoir au gouvernement de Sa Majesté qu'il serait juste et expédient d'étendre les privilèges accordés par l'Acte 9 et 10 Vict. au Canada de manière que, dans tous les cas où Sa Majesté sera d'opinion qu'il aura été assuré aux auteurs une protection raisonnable, les réimpressions coloniales d'ouvrages britanniques, soumis aux droits de propriété littéraire, soient placées sur le même pied que les réimpressions étrangères en Canada, ce qui devra avoir l'effet de protéger plus efficacement les droits des auteurs britanniques et de procurer un avantage important à l'industrie de l'imprimerie en Canada. » Depuis, une adresse du Sénat au Gouverneur-Général, sur le même sujet, a été votée annuellement. Celle-ci a non seulement obtenu l'approbation générale du Sénat mais celle du gouvernement de Sa Majesté au Canada de sorte qu'ont été entretenus de grands espoirs que quelque chose serait fait à l'avantage des imprimeurs canadiens. Eh bien, le résultat des représentations répétées du Sénat a été l'adoption d'un acte, l'an dernier, pour amender l'Acte relatif à la propriété littéraire et artistique. Le préambule déclare avoir pour objet l'établissement d'une disposition assurant et protégeant, au Canada, les droits d'auteur d'ouvrages encore soumis aux droits d'auteur en Grande-Bretagne et, en même temps, d'étendre aux imprimeurs de ce pays les privilèges actuellement accordés aux étrangers, c'est-à-dire les

imprimeurs aux États-Unis. Cela était considéré si désirable qu'après avoir attendu l'action de la législature impériale pendant quelques années, le gouvernement du Canada envisageant, je pense, correctement la question, présentait il y a plus d'un an l'acte que j'ai en main. Mais, du fait d'un certain doute, quant au pouvoir de légiférer sur le droit d'auteur de ce Parlement, sur l'avis des ministres ici présents, cet acte a été réservé pour considération et accord de Sa Majesté. Eh bien, je pense que les sénateurs conviendront que les conseillers de Sa Majesté, en Angleterre, ont eu assez de temps pour décider, à propos de cette question, s'ils devraient recommander l'assentiment du bill ou non. Au commencement de la session, en réponse à ma question, à savoir si l'acte avait été accepté ou refusé, le sénateur (M. Campbell) m'a informé qu'aucune information n'avait été reçue à sujet et il déclare la même chose aujourd'hui. Nulle dépêche n'est arrivée; apparemment, le bill n'a pas été considéré. J'ai peine à penser que le gouvernement de notre pays est traité avec le respect qu'il est en droit d'attendre de la part du gouvernement impérial. Dans ce bill, tous les moyens sont prévus pour assurer aux auteurs britanniques plus qu'ils ne reçoivent à présent en droits sur les réimpressions soumises aux droits d'auteur, lesquels sont si mal perçus de ce côté de la frontière. Mais, jusqu'à ce qu'il reçoive l'accord de Sa Majesté, il demeure lettre morte. J'espère que l'adresse à Son Excellence, que je vais maintenant proposer, incitera notre gouvernement à se montrer plus actif et plus énergique dans cette question face au gouvernement impérial et aura pour effet de provoquer une décision quant à la mise en vigueur ou non de ce bill. Je pense que la grande difficulté qu'il a rencontrée, de l'autre côté, est l'influence adverse de certains riches imprimeurs dont les intérêts ne sont pas identiques à ceux des auteurs de Grande-Bretagne. Je pense que ces auteurs comprennent ce bill et tiennent beaucoup à le voir prendre effet. Mais les imprimeurs qui constituent un corps puissant et très fortuné exercent une forte pression contre cette mesure parce qu'elle les priverait de leur monopole et diminuerait leurs profits au bénéfice des imprimeurs canadiens. Nous ne pouvons, naturellement, considérer avec sympathie cette façon de voir la question. Mais, de nouveau, ces parties influentes ont, je pense, prétendu avec insistance que l'adoption de ce bill pourrait gêner les perspectives d'une loi internationale sur les droits d'auteur entre l'Angleterre et les États-Unis. Eh bien, j'ai en main un document qui persuadera ces imprimeurs et cette Chambre qu'une telle loi est très improbable. Le document que je vais citer est le rapport daté du 22 février 1873 du sénateur Morrill du Maine, du Comité conjoint de la Bibliothèque auquel a été renvoyée la résolution les instruisant d'enquêter sur la praticabilité d'assurer aux auteurs le bénéfice d'un droit d'auteur international. Voici la conclusion à laquelle il aboutit : « Dans toute cette affaire, votre Comité est persuadé que nulle forme de droit d'auteur international ne peut être impartialement

préconisée au Congrès pour des raisons d'équité, en général, ou du fait du droit constitutionnel; que l'adoption de tout plan, dans le but qui nous a été présenté, serait d'un avantage douteux pour les auteurs américains en tant que classe et constituerait non seulement un préjudice permanent indubitable pour les intérêts de l'industrie du livre mais un obstacle à la diffusion de la connaissance parmi les peuples et à la cause de l'instruction universelle; qu'aucun plan de protection des auteurs étrangers n'a encore été conçu qui pourrait emporter le soutien de tous, ou presque, parmi ceux qui professent être favorables à l'objectif général visé et que, de l'opinion de votre Comité, tout projet de droit d'auteur international sera, après mûres délibérations, jugé inopportun ». J'estime que ce rapport ne laisse guère d'espoir d'une loi internationale du droit d'auteur. Je considère également cette politique mal avisée et peu judicieuse de la part des États-Unis mais le rapport est là. Je n'ai pas besoin de démontrer à nouveau à quel point ce bill serait profitable à l'industrie de l'impression du Canada, le Sénat ayant déjà manifesté ce qu'il en pense mais j'opposerais simplement l'apathie de ceux qui auraient dû s'inquiéter du destin de ce bill à l'énergie et à l'activité déployées par les États-Unis pour s'assurer, à eux-mêmes, les bénéfices produits par l'établissement de grosses maisons d'édition dans leur pays. M. Lovell avait installé une presse expérimentale à Rouse's Point mais il est maintenant résolu, grâce aux encouragements qui lui ont été prodigués par le gouvernement de New York, à transférer son établissement et ses 500 ouvriers de Montréal à cet endroit cet été. Il y a d'abord été incité, en premier lieu, par les difficultés de réimpression des livres soumis à des droits d'auteur britanniques au Canada. Ceux-ci peuvent être imprimés commodément, sans aucune infraction à la loi, aux États-Unis et importés de là au Canada. Je vais maintenant attirer votre attention sur le rapport d'une réunion publique tenue à Rouse's Point, le 5 février dernier, pour examiner l'établissement d'une grosse entreprise d'édition et d'imprimerie dans ce village. La résolution suivante a été adoptée à l'unanimité : Il est résolu que l'assemblée est en faveur d'exempter le commerce d'édition et d'imprimerie de M. Lovell et les bâtiments associés, de l'impôt pendant une durée de dix ans. Qu'un comité de cinq membres soit nommé par le Président pour rédiger et diffuser une pétition à la législature en exécution de ladite résolution. En outre que nous envisageons, avec grande satisfaction, la venue attendue de M. John Lovell, en qualité de citoyen et homme d'affaires dans notre village et nous nous engageons à faire tout ce qui est en notre pouvoir pour l'assister dans son entreprise. La pétition a été présentée avec grand succès à Albany. J'ai, de plus, été informé qu'une loi a été adoptée, par la législature de New York, accordant à M. Lovell le privilège jamais encore concédé à aucun étranger, non seulement d'acquérir un bien immobilier dans l'État de New York mais d'en disposer à son gré. Ainsi, alors que de gros efforts ont été faits pour inciter les Canadiens à s'établir dans cet État, comme dans d'autres, je regrette qu'il n'ait pas été jugé approprié de promouvoir cette disposition sur le droit d'auteur avec plus d'énergie et de s'assurer de son sort, de l'autre côté de l'Atlantique. Je crois que cela nous aurait, dans une large mesure, conservé la présence à Montréal de 500 personnes qui vont vraisemblablement s'en aller avec M. Lovell et qui sont, naturellement, d'utiles citoyens. Je regrette que le gouvernement

impérial n'ait pas été appelé à déclarer ce qu'allait être sa politique dans cette affaire. J'espère voir plus d'intérêt manifesté dans cette question à l'avenir; car je ne pense pas que ce soit par manque d'intérêt pour cette cause que le gouvernement se soit effacé. C'est soit parce que l'affaire a été oubliée ou, d'une certaine façon, a dû céder la place à d'autres questions. Mais j'espère, maintenant que je me suis hasardé à la raviver, que des efforts pourront être entrepris pour amener le gouvernement impérial à une décision. J'espère que cela se produira bientôt et, dans ce but, je vais soumettre ma motion que je vous prie d'amender légèrement en ajoutant, après les chiffres 1872, « jusqu'à la clôture de la présente session. »

« Qu'il soit présenté une humble adresse à Son Excellence le Gouverneur-Général priant Son Excellence de vouloir bien faire déposer devant cette Chambre copie de toute correspondance avec le gouvernement impérial ou avec quelque personne que ce soit, depuis le 31 mars 1872 jusqu'à la clôture de la présente session, au sujet du droit de propriété littéraire et artistique et des réimpressions d'ouvrages de propriété britannique en Canada. »

Comme la rumeur veut que nous nous ajournions bientôt, je demande qu'avant la prorogation du Parlement, probablement d'ici deux mois, on nous fasse la faveur de quelques dépêches ou informations autorisées d'Angleterre sur la question; je souhaite un avis sur la question de la part du gouvernement impérial de façon que les sénateurs puissent connaître son opinion et sa décision. (*Acclamations.*)

L'hon. M. CAMPBELL : la Chambre a maintes et maintes fois reconnu l'importance de cette question et, presque toujours, à la suggestion ou sur une motion de mon honorable ami (M. Ryan) qui a attiré notre attention, de temps en temps, sur cette affaire. Je peux dire, en ce qui nous concerne, que tout ce qui pouvait raisonnablement être attendu du gouvernement a été fait. Quand le sujet a été soulevé à l'origine, de même que plus tard, des communications ont eu lieu avec le gouvernement impérial dans l'espoir qu'il prendrait les mesures nous permettant d'atteindre les fins qu'il a en vue. Pendant un certain temps, les réponses données ont été que le gouvernement impérial s'attendait, à tout moment, à pouvoir établir un système international de droit d'auteur avec les États-Unis et, en conséquence, il a semblé préférable de ne pas légiférer ou intervenir d'aucune manière susceptible d'empêcher ou gêner ce résultat. Cependant, quand ce résultat a paru de plus en plus improbable, les communications avec le gouvernement impérial ont repris et nous attendîmes la législation la plus favorable possible. Cet espoir a été déçu une fois de plus et un bill a alors été adopté au Canada. Quelques doutes pesaient sur sa qualité et l'accueil qu'il pourrait recevoir en Angleterre, mais il a semblé le meilleur moyen d'en obtenir une réponse définie. Le bill, alors, a été réservé et transmis en Angleterre de la manière habituelle. Mon honorable ami se trompe s'il pense que ce gouvernement n'a pas attiré l'attention sur cette mesure et sur l'avantage qu'il y aurait pour notre pays à recevoir la sanction royale. Des communications, bien que non officielles, ont été faites, par une personne qui, à Londres, prend un vif intérêt à la

16 mai 1873

question, afin d'obtenir des autorités compétentes d'Angleterre une réponse ou une décision. Finalement, une dépêche officielle a été adressée en Angleterre pour provoquer une action définie de la part du gouvernement impérial mais sans nul effet jusqu'à présent. Je crois comprendre, cependant, que ce gouvernement examine actuellement un bill qui, s'il est adopté cette session, aura l'effet que nous souhaitons au Canada. Bien que je tiens le bill que j'ai vu pour compliqué et, peut-être, pour moins qu'idéal, s'il est suivi d'action dans l'esprit que nous attendons, nous arriverons à nos fins. Je regrette, autant que le peut mon honorable ami, que ces retards aient conduit au déménagement de la grosse entreprise de M. Lovell de Montréal aux États-Unis; mais je ne pense pas qu'on lui ait offert un encouragement particulier à Rouse's Point. Le gouvernement des États-Unis n'en a certainement offert aucun; seuls les résidents du village l'ont fait; ils ont soumis une pétition à la législature de New York demandant que son commerce, ses bâtiments, son imprimerie, etc., ne paient pas d'impôt. Nous, dans notre pays, exemptons quelquefois de nouveaux établissements industriels de l'impôt de la même façon.

L'hon. M. RYAN dit que davantage a été fait. La législature a agi.

L'hon. M. CAMPBELL, en désaccord, dit : Je ne suis pas au courant que la législature de New York ait adopté un bill quelconque pour exempter l'affaire de M. Lovell de l'impôt.

L'hon. M. RYAN : Il me l'a assuré.

L'hon. M. CAMPBELL : Eh bien, peut-être, puisque le sénateur le dit; toutefois, je ne peux que douter de son information. Je pense qu'on trouvera une erreur quelque part. Je ne conçois pas que la législature l'ait fait. Quant à permettre à M. Lovell d'acheter ou vendre un bien immobilier, cela n'est pas un encouragement spécial. Quiconque désire être citoyen peut acheter ou vendre.

L'hon. M. RYAN : Mais M. Lovell ne veut pas devenir citoyen.

L'hon. M. CAMPBELL : De toute façon, je soutiens que le sénateur n'a pas réussi à démontrer qu'il y a eu, de la part des Américains, un encouragement actif à M. Lovell, et de la nôtre, une supposée indifférence. Nous n'avons pas fait montre d'un tel esprit. Je suis désolé que l'industrie de M. Lovell soit perdue pour le pays et j'espère que c'est seulement momentané. Le gouvernement n'a d'aucune manière négligé de faire son possible pour atteindre l'objectif en vue. On ne peut pas presser constamment le gouvernement impérial d'agir dans un cas particulier. La loi lui donne deux ans pour accorder la sanction ou la refuser à de tels d'affaires. Le gouvernement canadien a fait tout ce qui était raisonnable en vue d'atteindre le but qui tient tant à cœur à mon honorable ami et pour lequel il a, jusqu'à présent, travaillé si utilement, avec zèle et de si bons résultats. Je suis persuadé que le succès final sera, pour beaucoup, dû à son action, succès qui, je l'espère, est pour bientôt. J'approuve volontiers l'adresse avec cette

stipulation qu'il doit revenir au gouvernement de dire à quel point la dépêche qui peut arriver entre maintenant et le temps auquel la motion fait allusion, peut être convenablement appliquée. Je crains qu'il en soit comme cela se produit au Parlement. (*Acclamations.*)

L'hon. M. BUREAU dit que le sénateur de Victoria (M. Ryan) mérite certainement la sympathie et la gratitude de la Chambre pour son rôle tout au long de cette affaire. Il (M. Bureau) comprend parfaitement la difficulté de la traiter. Ayant accordé certains droits et privilèges aux auteurs pendant un certain nombre d'années, le gouvernement impérial ne peut pas les éliminer ou en diminuer la valeur sans compensation aux parties lésées. Ces droits, comme tout autre bien, ont droit au respect et à la protection. Il pense donc qu'il n'y avait qu'une voie offerte au gouvernement impérial, c'est-à-dire d'aviser les auteurs qu'après un certain temps la loi devrait être modifiée et leurs demandes équitablement examinées. Le Parlement impérial ne pouvait pas légiférer dans cette affaire à moins de résoudre la question de propriété et de définir les droits des auteurs. Il pense que nous ne pourrions jamais obtenir de législation à ce sujet avant d'avoir résolu cette question. La seule façon d'agir du gouvernement était de se mettre en rapport avec les auteurs et d'obtenir leur accord. Il pense que si le ministre des Colonies souhaitait nous donner ce que l'honorable motionnaire (M. Ryan) désire, la question pourrait être aisément réglée, et au bénéfice des auteurs eux-mêmes. Nous pourrions ainsi jouir plus pleinement des avantages de la littérature anglaise qui est meilleure et plus pure que celle de certains autres pays. Ce système de droit d'auteur serait utile au Canada; il stimulerait notre commerce d'imprimerie et emploierait un grand nombre de travailleurs. Il est heureux de soutenir cette adresse qui est un pas dans la bonne direction. (*Bravo!*)

L'hon. M. REESOR dit que c'est une question d'une grande importance et que le sénateur de Victoria (M. Ryan) mérite les remerciements, non seulement du Sénat mais de tout le pays, pour ses efforts à cet égard. Il n'est pas seulement important qu'une grosse firme quitte Montréal pour les États ainsi que beaucoup de Canadiens d'autres villes, mais les industries manufacturières de cette sorte devraient être protégées, pour attirer les étrangers aussi bien que pour retenir nos propres gens. Il semble que les éditeurs britanniques aient une politique d'empêcheurs de tourner en rond. Ils ne sont pas opposés, ne serait-ce qu'une seule fois, à la réimpression de leurs ouvrages aux États-Unis, à leur diffusion dans tout le Canada, à tel point que c'était comme si nous les avions nous-mêmes réimprimés. Ce que nous demandions était de nous mettre dans ce pays sur un pied d'égalité avec les gens des États-Unis et qu'en l'absence d'un accord mutuel, après un certain temps, nous exercions le pouvoir maintenant souhaité et laissions le gouvernement impérial agir ensuite. Il y a maintenant cinq ans que le sénateur a soulevé cette question pour la première fois devant le Sénat et, depuis lors comme alors, il a été chaque fois soutenu. Il (M. Reesor) pense donc qu'il est grandement temps qu'un quelconque rapport paraisse, particulièrement du fait que les propositions ont toujours reçu la sanction du gouvernement. Pourtant, depuis l'adoption du bill, nous n'avons reçu aucune

correspondance à ce sujet. Le gouvernement semble bien s'être montré quelque peu négligent dans cette affaire. Il dit espérer que, puisque le bill est d'une grande importance, quelque chose sera fait immédiatement pour le mettre en vigueur.

L'hon. M. CARRALL ne pense pas qu'il soit utile de parler beaucoup de cette affaire puisque le ministre des Postes a dit à la Chambre qu'il était vivement désireux que le bill soit mis en vigueur. Il dit toutefois devoir exprimer son admiration pour le cran et l'opiniâtreté de l'honorable motionnaire. Il est vrai qu'il avait un grief qui affectait la Puissance toute entière, mais il est également vrai qu'il n'a jamais relâché sa pression sur le gouvernement et n'a jamais cessé de l'aiguillonner à propos de cette question. Sans aucun doute, les éditeurs anglais se livrent à un marchandage et essaient de nous empêcher d'obtenir ce privilège. Ils peuvent maltraiter les auteurs aussi bien que les éditeurs américains. Il dit se rappeler Bret Harte affirmant ici, qu'en Angleterre il était des plus difficiles de faire avancer les choses. Il a toujours pensé que les éditeurs américains pillaient la littérature mais s'est aperçu que les Anglais pillaient également et réimprimaient les œuvres étrangères dans leur pays. En ce qui concerne cette adresse, il ne pense pas que le gouvernement ait agi avec le sérieux et le zèle voulus. Il ne dira pas s'il est coupable de mollesse ou non tant que la correspondance n'aura pas été publiée, mais il pense que davantage aurait pu être fait pour mener les choses à bonne fin. (*Bravo!*)

La motion relative à l'adresse est adoptée.

* * *

IMPRESSIONS

L'hon. M. SIMPSON soumet le cinquième rapport du Comité conjoint des impressions du Parlement et en explique le caractère. Il dit que le cas de M. Taylor a été dûment examiné et qu'on lui a seulement accordé l'augmentation des tarifs d'impression jugée raisonnable. Il aurait été hautement mal avisé de rompre avec lui au milieu d'une session parce que le pays aurait eu à payer beaucoup plus pour l'exécution du travail restant. Sa soumission originale était très basse mais, quand le prix de la main-d'œuvre et du matériel a augmenté du tiers, il lui est devenu impossible de respecter son contrat. Il proposerait que le rapport soit examiné lundi prochain.

L'hon. M. WILMOT : Quel a été l'effet du transfert de ce contrat de Hunter, Rose et Cie. à Taylor? La première firme s'est acquittée du travail, pendant de nombreuses années, avec efficacité et économie.

L'hon. M. SIMPSON : Le contrat de Hunter, Rose et Cie. aurait été d'environ \$1,700 par an plus élevé que celui de M. Taylor. Je pense qu'ils auraient, aussi, été obligés de venir nous demander une avance sur les tarifs du contrat. Ils ont fait une demande d'avance ailleurs.

L'hon. M. WILMOT : Je suis heureux d'apprendre qu'au lieu de perdre de l'argent le pays en économise. (*Un rire.*)

L'hon. M. SIMPSON propose alors l'adoption du sixième rapport du Comité conjoint des impressions. La motion est adoptée.

L'hon. M. ODELL présente le rapport du Comité conjoint de la Bibliothèque du Parlement. Il dit qu'il a été amendé, selon la suggestion, principalement pour modifier l'échelle de salaires des officiers. Il propose que le rapport soit adopté et que le Sénat approuve l'échelle de salaires, de plusieurs officiers de la bibliothèque, recommandée dans l'annexe. La motion est adoptée.

L'hon. M. CHINIC propose la deuxième lecture du bill pour accorder des pouvoirs additionnels à la compagnie des steamers de Québec et des ports du golfe. La motion est adoptée.

Au sujet du point à l'ordre du jour concernant l'examen des amendements proposés par le Comité des banques au bill pour incorporer la compagnie des orfèvres du Canada,

L'hon. M. CAMPBELL dit que l'examen de ce rapport a été retardé jusqu'à aujourd'hui à sa demande. Bien que les modifications aient apporté sans aucun doute des améliorations, il pense toujours que le bill, sous cette forme, ne devrait pas recevoir l'accord de la Chambre. Le motionnaire (M. McMaster) n'étant pas présent, il souhaite vivement ne rien dire qui puisse nuire au bill ou faire quoi que ce soit d'inapproprié dans les circonstances.

L'hon. M. LETELIER de ST-JUST dit qu'il a promis de se charger du bill lequel, dans une certaine mesure, a été remanié en comité. L'une des objections originales était que les actionnaires ne possédaient pas un capital suffisant. Depuis, toutefois, des gens fortunés se sont joints à eux et un nouvel article s'est ajouté au projet, nommément la fabrication de bijoux. Autre point fort, 25 pour cent du capital devait être payé, ce qui était supérieur à ce qu'avaient fait les autres compagnies. Un article nuisible du bill a été entièrement éliminé. D'autres stipulations du bill sont exactement les mêmes que celles déjà adoptées au cours de cette session. Il approuve le principe ou une loi générale, quant à tous ces bills, et ne voit pas pourquoi on devrait faire une exception, dans ce cas, en fin de session. Les télégrammes hostiles à ce bill ont été envoyés en supposant qu'il était maintenu dans sa forme originale sans tous ces amendements. De plus, il est dans les limites de l'Acte général.

L'hon. M. CAMPBELL dit que les télégrammes ont été envoyés par des gens tout à fait au courant des modifications apportées au bill. Il a reçu une information de Toronto et de Montréal, en réponse à des télégrammes, expliquant la nature de ces amendements et l'informant, quant à la situation des actionnaires, qu'aucun nom d'importance n'avait été ajouté à la liste originale, excepté celui de M. Wilkes. Les autres noms étaient ceux de ses employés. L'un d'eux, largement débiteur de M. Wilkes, a fait faillite il y a un an. Il (M. Campbell) ne pense donc pas que la

16 mai 1873

Chambre devrait permettre à ces parties de s'approprier le nom de la compagnie des orfèvres du Canada. Ce titre a été probablement suggéré en vue d'acquiescer une sorte de notoriété comme celle dont jouit la compagnie des orfèvres de Londres, vieille de deux ou trois siècles, du fait de son nom et de son style. Il ne pense pas, non plus, qu'il soit équitable, auprès d'autres engagés dans le même commerce, d'accorder à cette nouvelle compagnie les facilités et avantages que leur donnerait le bill dans sa forme présente. Les télégrammes s'opposant au bill ne sont pas seulement venus d'un ou de deux individus mais apparemment de toutes les firmes du commerce, y compris les plus grandes de Montréal et de Toronto. On a déclaré que cette corporation allait s'établir de force dans tous les villages et villes du pays, obligeant les commerçants actuels à vendre leurs boutiques et, donc, à prendre des actions dans la compagnie, ce qui équivalait au pouvoir d'acheter n'importe qui, et cela sous peine de concurrence directe. Il estime que les gens ne doivent pas être contraints de cette façon. Un monopole de cette sorte ne serait pas avantageux pour le pays. Il ne pense pas qu'un bill aussi douteux ait été adopté récemment. Le bill de la compagnie de papier du Canada et d'autres bills semblables étaient destinés à permettre à des personnes de fabriquer, acheter et vendre dans ce but, mais ce bill est simplement destiné à l'achat et à la vente de montres et bijoux. Il n'approuve pas que les parties associées à M. Wilkes utilisent ce nom et suggèrent au promoteur du bill l'adoption d'un autre nom.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST dit qu'il a, de source autorisée, la preuve certaine de l'erreur de la remarque du sénateur quant à M. Young.

L'hon. M. CAMPBELL réplique que, ce nom mis à part, le bill du début à la fin visait à incorporer M. Wilkes, ses officiers et serviteurs, lesquels n'avaient pas de titre fondé aux privilèges qu'ils réclamaient. Pourquoi devrait-on incorporer uniquement pour acheter et vendre de tels articles quand on n'a pas l'intention de les fabriquer?

L'hon. M. READ pense que le bill aurait dû être davantage amélioré. Il est très satisfait de la position du ministre des Postes dans ce cas. (*Bravo!*)

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST nie ces affirmations en ce qui concerne les quatre premiers noms dans le bill. Il affirme que les lettres et télégrammes de concurrents ne doivent pas être tenus pour arguments dignes de foi. Toute compagnie peut acheter un commerce individuel comme celui-ci qui, soutient-il, est destiné à la fabrication autant qu'à l'achat et à la vente. Cette compagnie est précisément dans la même situation que la compagnie de manufacture de papier du Canada et d'autres récemment agréées. Pourquoi, donc, faire une distinction offensante entre elles? Quant au nom, il ne peut voir aucune objection véritable. Aucune autre compagnie au Canada n'utilise ce nom. Il demande si la compagnie des orfèvres d'Angleterre pourrait être affectée par l'utilisation de ce nom ici. Le mot « canadien » suffit à distinguer une compagnie de

l'autre. Le ministre des Postes lui-même a autorisé le renvoi du bill en comité pour amendement.

L'hon. M. CAMPBELL affirme que selon les termes originaux du bill et pour d'autres raisons, la compagnie des orfèvres du Canada n'est pas destinée à la fabrication.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST prétend qu'elle fera la fabrication.

L'hon. M. McCLELAN trouve regrettable que de tels bills soient présentés devant cette Chambre. De même, il ne peut voir de différence entre la nature de ce bill et d'autres adoptés récemment. Si les actionnaires sont gens de moyens modestes, il est judicieux de leur permettre de s'unir pour commercer. Les opposants à ce bill ont eu largement le temps de présenter leurs objections au moyen de pétitions dans la forme parlementaire appropriée. Il considère injuste de s'en prendre à cette mesure avec une hostilité particulière. (*Bravo!*)

L'hon. M. REESOR recommande l'adoption de ce bill, condamnant les distinctions injustes dans ces questions. Il préconise l'encouragement de toutes les nouvelles manufactures et de celle-ci, et dit que la compagnie devra naturellement acheter des bijoux endommagés ou démodés pour en retravailler le métal. Ce bill nous demande simplement d'accorder les pouvoirs de fabrication ordinaires. Il espère que le ministre des Postes va retirer son opposition.

L'hon. M. KAULBACK s'oppose au bill tout comme il l'a fait en comité. S'il s'agissait d'agréer une compagnie manufacturière, il en aurait été autrement. Il s'oppose à ce qu'une compagnie, uniquement d'achat et de vente, utilise le nom de la compagnie des orfèvres d'Angleterre qui est bien connue et pourrait subir un préjudice à cette occasion.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST propose que l'affaire soit remise à lundi. Il désire consulter certaines des parties intéressées par cette mesure. La motion est adoptée.

Rapport est fait du bill autorisant Jas. K. Ward et autres à placer des estacades dans le chenal entre l'île Saint-Ignace et l'île du Pads, avec un amendement permettant le passage de trains de bois, radeaux ou navires appartenant à d'autres parties.

Sur la motion de **l'hon. M. GUÉVREMONT**, le bill amendé est lu pour la troisième fois.

Sur la motion de **l'hon. M. OLIVIER**, la Chambre examine les nouveaux amendements proposés par le Comité des banques, du commerce et des chemins de fer au bill pour permettre à certaines compagnies de chemin de fer de pouvoir aux besoins du trafic croissant sur leurs chemins de fer et pour amender l'acte des chemins de fer de 1868.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST propose un autre amendement à l'article prévoyant une amende en cas d'offense aux chemins de fer ou aux officiels afin que la cause, dans la province du Québec, puisse être entendue par deux juges de paix quelconques. L'amendement est adopté. Le bill amendé est lu pour la troisième fois.

Sur la motion de **l'hon. M. LETELLIER de ST-JUST**, le bill pour incorporer la compagnie d'importation de métaux du Canada, amendé par le Comité des banques, du commerce et des chemins de fer, est lu pour la troisième fois.

L'hon. M. ODELL propose l'examen du rapport du Comité conjoint de la Bibliothèque du Parlement et propose en outre que toute la partie du rapport qui a trait à la collection et à la protection des manuscrits de nature à jeter du jour sur l'histoire des premiers temps du Canada soit adoptée. La motion est adoptée.

Sur la motion de **l'hon. M. CAMPBELL**, le bill pour amender les Actes généraux concernant les chemins de fer est lu pour la troisième fois.

* * *

DEUXIÈMES LECTURES

Le bill pour incorporer l'Agence canadienne de placement et de garantie — **L'hon. M. Ryan**.

Le bill concernant les navires, leur enregistrement, leur inspection et leur classification — **L'hon. M. Campbell**.

L'hon. M. RYAN propose la deuxième lecture du bill pour incorporer la compagnie du Labrador. Il explique que la compagnie a proposé de continuer la pêche au phoque et la pêche en général, et de faire le commerce entre le Canada, l'Europe et d'autres régions. Les actionnaires sont des gens d'influence, hautement respectables,

et leur intention est de faire du commerce sous les hautes latitudes. (*Rires.*)

L'hon. M. READ dit qu'il s'oppose fermement à ce bill dont certaines dispositions sont des plus extraordinaires. L'article 17 prévoit que la compagnie puisse émettre des obligations pour le moment du capital versé, avoir priorité sur toutes autres réclamations, ce qui permettrait aux porteurs d'obligations, dans certaines circonstances, d'utiliser en totalité l'actif de la compagnie sans rien laisser aux créanciers. Cela, de même que certaines autres dispositions, ne devrait pas recevoir la sanction de la Chambre. Les actions seront de \$1,000 chacune, une forte somme, même si les promoteurs du bill sont hautement respectables. En outre, ils pourraient faire naviguer les navires entre l'Europe et notre pays, établir des lignes de télégraphe et faire presque tout avec un capital de \$33,000 seulement. Le bill qui a commencé par la pêche au phoque et la pêche en général a, lui semble-t-il une forte odeur de poisson. (*Rires.*) Il espère que le Comité le soumettra à un sérieux examen. La motion est adoptée.

Sur la motion de **l'hon. M. BUREAU**, la Chambre adopte les amendements apportés par la Chambre des communes au bill pour incorporer une compagnie sous le nom du crédit foncier du Bas-Canada, et le bill est lu pour la troisième fois.

En réponse à **l'hon. M. BUREAU**,

L'hon. M. CAMPBELL déclare ne pas être en mesure de dire quand la Chambre s'ajournera. Il présente ensuite un message de Son Excellence le Gouverneur-Général accompagnant les documents relatifs à l'union projetée de l'Île-du-Prince-Édouard au Canada, ainsi que les documents concernant l'enquête au sujet de la perte de l'*Atlantic*.

Sur la motion du ministre des Postes, le Sénat s'ajourne alors jusqu'au lundi à trois heures de l'après-midi.

19 mai 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le lundi 19 mai 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

* * *

LE BILL DES ORFÈVRES

L'hon. M. CAMPBELL dit qu'il a reçu un certain nombre de pétitions de personnes de l'industrie de l'horlogerie et de la bijouterie de Toronto et Montréal contre le bill des orfèvres, dont il donnera lecture avec la permission de la Chambre. Plusieurs protestent que leur signature en faveur du bill a été obtenue frauduleusement tandis que d'autres exposent le caractère injuste et pernicieux de ce bill.

L'hon. M. BUREAU exprime sa surprise devant l'attitude du chef du gouvernement laquelle, soutient-il, est contraire aux règles et usages de la Chambre. Nous sommes simplement un tribunal de justice; l'endroit approprié pour examiner de telles demandes est le Comité des bills privés. Le procédé *ex parte* du sénateur est indéfendable. Il n'est juste ni pour les partisans ni pour les adversaires de la mesure.

L'hon. M. CHRISTIE dit qu'il a appelé l'attention du Sénat, lors de la dernière session, sur une irrégularité dont s'était rendu coupable le ministre des Postes, en soutenant un bill privé. Il ne convient pas que le gouvernement prenne l'initiative, soit en faveur soit contre les bills privés. Il a déjà cité l'opinion de sir Robert Peel à ce sujet et il est regrettable que le sénateur ait de nouveau pris une position incompatible avec sa qualité de membre du gouvernement en cette matière.

L'hon. M. CAMPBELL pense qu'il n'a rien fait d'inapproprié. Les pétitions lui ont été remises pour être présentées à la Chambre et il aurait failli à son devoir, compte tenu de l'étape où en est rendu le bill, s'il avait tu l'information ainsi reçue. Il l'a soumise comme n'importe quel sénateur l'aurait fait. Il pense qu'il est conforme à son devoir de ministre de prendre parti, pour ou contre un bill privé. Il n'intervient pas au titre des intérêts privés en question mais de l'intérêt public qu'il est tenu de sauvegarder. Il n'a pas pris une part active et n'agit pas pour des motifs personnels.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST répond aux critiques qui visent les prétentions des actionnaires et leurs qualifications financières. Il soutient que leurs opposants les ont présentés sous un faux jour et qu'ils ont tout à fait droit à une charte.

Suit une discussion.

L'hon. M. REESOR défend les propositions des Orfèvres.

L'hon. M. CHRISTIE cite un passage du second volume de Todd pour prouver la justesse de son argument quant aux tâches des ministres en ce qui concerne les bills privés, à savoir que leur responsabilité particulière se confinait essentiellement aux initiatives et au contrôle touchant les affaires publiques; en ce qui concerne les bills privés, dans lesquels les droits des parties privées étaient adjugés par le Parlement, un principe opposé prévalait. Le sénateur cite également l'observation faite en 1830 par sir Robert Peel lorsqu'il refusa d'intervenir dans tout bill privé en confirmation de ses vues déjà exprimées.

L'hon. M. CAMPBELL convient de la grande autorité de sir R. Peel, mais rappelle la part active constamment prise par l'hon. M. Vankoughnet dans la législation des bills privés quand il était le chef du gouvernement dans l'ancien Conseil législatif du Canada. Il a été longtemps en désaccord avec son collègue, l'hon. M. Ross et, deux ou trois fois par session, la Chambre entendait les opinions sévèrement formulées contre les bills privés par M. Vankoughnet; non pas en ce qui concerne les intérêts privés en question mais quant à l'effet sur l'intérêt public; M. Ross exprimait des opinions différentes. Ce précédent a également sa valeur. Au cours de la dernière session, de multiples interventions ministérielles dans la législation des bills privés ont eu lieu utilement et correctement, ceci en vue de l'intérêt général. Il pense que l'autorité de sir Peel ne doit pas prévaloir sur sa propre expérience de l'utilité de cette sorte d'intervention en certaines occasions.

L'hon. M. CHRISTIE ne s'oppose pas, en principe, à ce que les ministres expriment leur opinion dans certains types de législation, mais il s'oppose à leur action exceptionnelle dans des cas spéciaux. L'autre jour, le ministre des Postes est allé trop loin en vérité, en s'attaquant au nom de certains actionnaires et en exerçant l'influence du gouvernement dans un cas spécial, ce qui est incorrect et inéquitable.

Après une courte discussion, la question est abandonnée.

L'hon. M. ALEXANDRE-RENÉ C. DE LÉRY, sénateur de Lauzon, est présenté par les hon. MM. Campbell et Panet et, après avoir prêté le serment d'usage est escorté à son siège du côté ministériel de la Chambre.

L'hon. M. REESOR présente le rapport du Comité conjoint des impressions du Parlement de la part du Sénat.

Sur la motion de **l'hon. M. RYAN**, le bill pour incorporer la compagnie canadienne de placement et de garantie, est lu pour la troisième fois tel qu'amendé.

Il est fait rapport de l'Acte pour autoriser la compagnie de chemin de fer de colonisation du Nord de Montréal à prolonger sa ligne jusqu'au terminus du chemin de fer du Pacifique du Canada, avec amendements. **L'hon. M. RYAN** propose qu'il soit accepté et que le bill soit lu pour la troisième fois. La motion est adoptée.

L'hon. M. RYAN propose que le bill pour incorporer la compagnie d'emmagasinage des marchands soit lu pour la troisième fois. La motion est adoptée.

L'hon. M. REESOR propose, appuyé par **l'hon. M. DE LÉRY**, que le rapport du Comité conjoint des impressions soit examiné le lendemain. La motion est adoptée.

L'hon. M. MACPHERSON donne préavis de certaines résolutions relatives à la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique.

Le bill sur les orfèvres ayant fait l'objet d'un rapport par le comité avec amendements, **l'hon. M. LETELLIER de ST-JUST** en propose l'adoption.

L'hon. M. MACDONALD de la Colombie-Britannique demande que les amendements soient lus.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST dit que le titre du bill devrait, selon le désir du ministre des Postes, être changé pour énoncer dorénavant compagnie manufacturière de joaillerie du Canada et que les mots « à l'achat et vente » devraient être remplacés par « au commerce de » dans l'un des premiers articles; et dans le second article, le bill devrait dire au lieu de « la compagnie peut acheter telles « marchandises » peut acheter tel « outillage ». Aucune compagnie manufacturière ne peut faire affaire sans le droit de commercer, d'acheter matériel et outillage et vendre alors ses propres marchandises.

L'hon. M. CAMPBELL : Au lieu de proposer l'adoption des amendements, vous devriez proposer que le bill soit renvoyé en Comité général.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST, étant d'accord, propose en conséquence la motion. Adoptée.

Sur la motion de **l'hon. M. LETELLIER de ST-JUST**, le bill dont il a été fait rapport dans sa forme amendée est lu pour la troisième fois.

L'hon. M. CHINIC propose que le bill pour accorder des pouvoirs additionnels à la compagnie des vapeurs de Québec et des ports du golfe soit lu pour la troisième fois. La motion est adoptée.

* * *

BILL SUR LES CHARGEMENTS SUR LES PONTS DES NAVIRES

À l'ordre du jour du Comité général, le bill sur la réglementation des chargements sur le pont des navires : **L'hon. M. CAMPBELL**,

L'hon. M. WARK soutient que le bill présente une anomalie extraordinaire en ce qu'il impose des restrictions au chargement en pontée des navires quittant la Nouvelle-Écosse et la baie de Fundy pour les Indes occidentales alors qu'il permet aux navires de Montréal et Québec d'aller en Amérique du Sud, voyage plus long et plus périlleux, avec le chargement en pontée qui leur convient. Il pense, en toute justice pour les provinces maritimes, que cet article doit être éliminé et il en fera donc la proposition.

L'hon. M. WILMOT, tout en étant d'accord entièrement avec le principe du bill dit que, dans l'intérêt de la sécurité des hommes et des biens, la clause relative au commerce avec les Indes occidentales doit être modifiée. Il cite l'opinion de la Chambre de commerce de Saint-Jean qui s'oppose à cette législation du chargement en pontée jusqu'à ce que nos rivaux américains édictent une loi comparable. Autrement ils vont accaparer le commerce des Provinces britanniques. Il pense que ce point de vue est juste et qu'il suffirait de peu pour que le précieux commerce entre Saint-Jean et les Indes occidentales tombe aux mains des Américains. S'il est nécessaire de donner toute latitude à la Colombie-Britannique pour lui permettre de concurrencer le territoire de Washington et l'Oregon, il est également nécessaire d'éviter la discrimination contre les provinces de l'Est contiguës aux États de la Nouvelle-Angleterre. Il n'est pas d'avis de légiférer avant les Américains, à cet égard, puisqu'ils sont également soucieux de la protection des vies et des biens de leurs citoyens. Il convient de légiférer dans le cas de navires allant de Québec et Montréal vers l'Europe, surchargés de bois de construction. Bien des vies et des biens ont été perdus dans ce commerce auquel l'étranger ne peut nuire. Il y a peu ou pas de danger pour les navires des provinces maritimes commerçant avec les Indes occidentales. Un bon vent a tôt fait de les porter dans les latitudes modérées. Il ne comprend pas que de telles restrictions soient imposées à ce commerce alors que les navires de Montréal peuvent emporter des chargements aussi lourds qu'ils le veulent en Amérique du Sud et doubler le Cap Horn, voyage beaucoup plus long et dangereux. Il espère que cette disposition exceptionnelle, en ce qui concerne les provinces maritimes, sera supprimée.

L'hon. M. CAMPBELL dit qu'il pense que la motion et les objections qui viennent d'être faites sont sans rapport avec le motif attribué à la mesure. La motion ne visait pas à introduire un article pour interdire aux navires au pont lourdement chargé de doubler le Cap Horn, mais de supprimer la clause interdisant aux navires de se rendre aux Indes occidentales avec des chargements sur le pont dépassant une certaine hauteur. Aucun des sénateurs qui ont parlé précédemment n'a prétendu que le mal auquel le bill se propose de remédier ne demandait pas de remède. Ils n'ont pas dit qu'il n'était pas dangereux pour les navires d'aller aux Indes occidentales avec des chargements anormaux mais, en effet, qu'ils retarderaient la mesure parce qu'un autre mal touchant des navires, au cours de voyages encore plus longs et plus difficiles, n'était pas corrigé par le

19 mai 1873

bill. Il n'approuve pas ce raisonnement. Il pense que le bill aurait peut-être dû aller plus loin et interdire aux navires de franchir le Cap Horn, mais il comprend que leur nombre est très petit.

L'hon. M. WILMOT : Il y a un commerce considérable des ports du Saint-Laurent et des provinces maritimes à destination de Valparaiso.

L'hon. M. CAMPBELL dit qu'il salue les connaissances supérieures du sénateur sur ce point mais pense toujours que le mal, sur cette route, est loin d'être aussi grand que celui auquel le bill se propose de remédier. En ce qui concerne les Indes occidentales, le mal a été exposé, dans les termes les plus vigoureux, par un homme qui, de par sa situation officielle, possède une très vaste connaissance du sujet, M. Dunlop, le Consul général de Sa Majesté à Cuba. Il a publiquement attiré l'attention de la Chambre de commerce en Angleterre sur les victimes et les pertes en bois de construction, futaille, etc., occasionnées par le commerce de l'Amérique du Nord britannique avec Cuba. Ce consul a déclaré qu'un très important commerce a lieu entre Saint-Jean et Cuba et qu'un navire y arrivait rarement sans perdre une partie de son chargement ou subir des dommages et pertes à cause des gros chargements de bois de construction et de futaille, lesquels mettent en danger la vie des équipages. M. Dunlop a suggéré un système d'inspection et de stricts règlements en ce qui concerne généralement les chargements sur le pont. Il (M. Campbell) lit un passage tiré du document sur le sujet publié par le département de la Marine et des Pêcheries quant aux pertes en vies et navires subies par le commerce et les Indes occidentales du fait de lourds chargements sur le pont. Certains des navires ont disparu corps et biens. Le document énumère trente cas de victimes, et il désire dire que nombre d'elles au moins étaient dues au chargement sur le pont. En quelques années, trente et un navires et de nombreuses vies ont été perdus, sans compter des chargements de prix. De plus, la limite prévue pour combattre ce mal n'est ni extrême ni de nature à provoquer le refus d'un propriétaire de navire prudent, doué du souci chrétien de la vie de ses équipages. Il pense que tout propriétaire ayant un sens normal de ses responsabilités se conformerait, sans un bill de cette sorte, au règlement tel qu'il est proposé, c'est-à-dire une charge sur le pont ne dépassant pas quatre pieds six. Il ne pense pas qu'il suffît de répondre, non pas que des vies et des biens n'ont pas été perdus, non pas que ce dommage au commerce ne s'est pas produit, non pas qu'il est habituel de transporter des chargements anormaux sur le pont, mais qu'il y a un autre mal et méfait que le bill laisse de côté. (*Bravo!*) S'il existe un mal en ce qui concerne le petit commerce avec des pays au-delà du Cap Horn, il ne s'est pas imposé à leur attention comme le mal présent. Le ministre de la Marine, dont la tâche est de se familiariser avec tout le commerce du pays et de s'occuper des maux véritables, a, évidemment, de bonnes raisons pour ne pas aller au-delà de ce qu'il proposait dans ce bill. Il (M. Campbell) lit alors quelques-unes des raisons données par M. Mitchell, dans son document, pour ne pas avoir inclus le commerce de cabotage dans le bill. Il souhaite éviter une opposition inutile mais, en tout cas, le commerce avec les Indes occidentales est plus dangereux que l'autre

qui permet aux navires de se réfugier sur la côte, toutes les quelques heures, au besoin. Le bill dont la limite constitue un chargement moyen assez bon, générerait fort peu l'armateur honnête. Quarante-deux bâtiments chargés de bois de construction ont été perdus l'automne dernier entre Québec et l'Europe. On a alors attiré l'attention du gouvernement britannique sur cette question de la façon la plus sérieuse afin qu'il envisage une loi comme le bill à l'étude. Les faits et les statistiques cités ne laissent aucun doute, il existe un très grave problème qui exige une solution. C'est pourquoi il espère que l'amendement sera retiré. (*Bravo!*)

L'hon. M. KAULBACK se dit entièrement d'accord avec le ministre des Postes : il faut d'abord se demander si, en ce qui concerne les chargements sur les ponts des navires, la négligence est telle qu'il faille adopter une loi. Il demande si le sénateur en a trouvé la preuve dans le rapport très fouillé du département de la Marine et des Pêcheries, qui est sur tous les cas mentionnés le document le plus fort jamais préparé. Est-il possible de trouver un seul exemple d'un bâtiment originaire de Nouvelle-Écosse qui ait été perdu? Si l'on n'a aucune preuve, pourquoi limiter les bâtiments de cette province de la manière proposée? Les États-Unis nous offrent un bon exemple en la matière. Ils se sont montrés tout à fait sensibles à celle qui nous est demandée. À son avis, concernant le principe invoqué, le secteur privé est le meilleur juge. Aucun armateur n'est disposé à risquer indûment ses bâtiments — ainsi que la cargaison et l'assurance — ni à faire partir un bâtiment surchargé. Aussi selon lui, conviendrait-il de nous limiter aux dispositions concernant la vie humaine. Mais même en ce qui concerne le Nouveau-Brunswick, la perte de vies a été minime, compte tenu du nombre de travailleurs employés dans cette activité. Selon le rapport, un ou deux bâtiments seulement peuvent être considérés comme ayant été perdus à cause d'une surcharge. Les trente et une ou trente-deux pertes de vies mentionnées peuvent être étalées sur plusieurs années, disons dix. Le ministre aurait pu d'ailleurs préciser cette période; mais en tout cas, les pertes de vies ont été rares. Selon lui, les chargements sur les ponts constituent également une sorte de protection pour les marins; en effet, sur les bâtiments qui en étaient dépourvus, plus d'hommes ont été balayés par les flots. Cette loi s'appuie donc sur une justification insuffisante et ferait beaucoup de tort au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Écosse. L'agitation actuelle est due principalement aux naufrages qui ont eu lieu l'an dernier dans le transport du bois de construction entre le Québec et la Grande-Bretagne. Des bâtiments âgés de vingt ans en moyenne, incapables de ne rien faire d'autre, ont été envoyés à Québec pour rapporter du bois de construction et, quand la tempête s'est levée, ont été la proie facile des éléments déchaînés, sans que les chargements sur les ponts y soient pour quelque chose. À l'exemple de M. Plimsoll, qui s'est grandement intéressé à cette affaire, le Parlement britannique a nommé une commission chargée de faire rapport sur la question; si nous avions attendu ce rapport, nous aurions été mieux à même de légiférer. Il prétend que le gouvernement canadien aurait dû, pour l'instant, se contenter d'une loi concernant le transport entre le Canada et la Grande-Bretagne. La mesure législative à l'étude, qui ne touchera que les côtes sûres de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-

Brunswick, la baie de Fundy, est injuste et partielle. Après le 15 novembre, aucun bâtiment ne quitte le golfe du Saint-Laurent. Les grands bâtiments, qui ont les chargements de pont les plus importants, vont au Brésil, dont il n'est pas question dans le bill. Il souligne les privilèges dont jouit la Colombie-Britannique dans le commerce de cabotage pour lui permettre de faire concurrence aux Américains. Le ministre de la Marine ne nous a pas dit que ce transport, le long de la côte de l'Amérique du Sud et autour du Cap Horn, entraînait d'importants sacrifices de vies humaines. Il demande donc au gouvernement, avec la plus grande énergie, de traiter les provinces maritimes aussi bien que la Colombie-Britannique et, dans l'intérêt du commerce canadien, de supprimer cette clause contestable. (*Bravo!*)

L'hon. M. MACPHERSON dit qu'il doit être très réconfortant de savoir qu'il n'y a pas de pertes de vies dans ce commerce entre la Nouvelle-Écosse et les Indes occidentales. Ne serait-ce pas dû au fait souligné par l'hon. M. Kaulback au cours de l'étude du bill à la Chambre, à savoir que, en moyenne, le chargement de pont transporté par les bâtiments de Nouvelle-Écosse ne dépassait pour ainsi dire pas la hauteur prévue par l'acte, c'est-à-dire quatre pieds et demi? Selon lui, le sénateur, par cette affirmation, a donné un argument très fort en faveur de la limite prévue par le bill, et la valeur de cette règle est démontrée par le petit nombre de pertes matérielles et l'absence de pertes de vies humaines. Il croit comprendre que l'opposition à ce bill à l'autre endroit vient en grande partie des représentants de Saint-Jean; mais avant que le bill atteigne l'étape finale, l'opposition a pour ainsi dire presque entièrement disparue et les opposants les plus acharnés ont tenu, avant l'adoption, à se rétracter. Il a entendu dire que le président de la Chambre de commerce de Saint-Jean avait envoyé des lettres approuvant le bill dans sa forme finale. Il est tout à fait certain que le ministre de la Marine, représentant efficace et dévoué du Nouveau-Brunswick, n'insisterait pas en faveur de cette mesure si elle était contraire aux intérêts de cette partie du Canada, comme de toute autre partie d'ailleurs. (*Bravo!*) L'expérience que nous avons du commerce de transport entre cette province maritime et les Indes occidentales, ainsi que sur le Saint-Laurent, montre indubitablement la nécessité d'un bill de ce genre qui, à son avis, ne va pas trop loin. Nous devrions commencer par là, pour ensuite poursuivre ou améliorer, l'expérience aidant. (*Bravo!*)

L'hon. M. WARK prétend que l'on n'a pas répondu à sa principale objection, à savoir qu'il est injuste d'imposer des limites aux bâtiments partant de Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick pour les Indes occidentales, alors que les bâtiments partant du Saint-Laurent peuvent transporter des chargements de pont sans aucune restriction jusqu'à des pays beaucoup plus éloignés de ce côté-ci du Cap Horn et au-delà. Il existe beaucoup plus d'arguments pour limiter ces derniers bâtiments que les autres navires. À son avis, le principe qui consiste à prescrire une hauteur uniforme de chargement de pont n'est pas valable. Il est plus juste, comme le fait d'ailleurs le bill de M. Plimsoll, de fixer la limite à une certaine distance de la ligne de flottaison. Car il y a de telles différences entre bâtiments que, ce qui s'avère un chargement

modéré pour l'un, peut représenter une surcharge pour un autre. Une différence de deux pieds de creux de cale entre deux bâtiments peut être significative. Il faut, de la même façon, tenir compte de la largeur et du tonnage du bâtiment. Selon le bill à l'étude, il y aurait un inspecteur au port d'embarquement. Il serait impossible d'appliquer à tous les bâtiments une même et unique règle, puisque la présence d'un chargement de pont est pour certains un atout en matière de sécurité.

L'hon. M. CAMPBELL, répondant aux remarques précédentes et à celles de l'hon. M. Kaulback, affirme que les lettres du Consul général à la Chambre de commerce britannique et d'autres documents ont montré l'existence d'un problème réel et qu'il faut absolument y trouver une solution. Même si le bill à l'étude ne va pas assez loin, il constitue un bon début et il sera toujours possible d'adopter d'autres mesures à une autre session. Il y a un problème, il faut y trouver une solution, et les sénateurs opposés au bill n'ont pas réussi à prouver le contraire.

L'hon. M. McCLELAN est opposé au bill parce qu'il fera tort au commerce des petits ports.

Après quelques remarques des hon. MM. Skead et Wilmot,

L'hon. M. RYAN : Si on laisse les bâtiments américains libres de transporter des chargements de pont, ils nous enlèveront la plus grande partie du commerce de transport.

L'hon. M. CAMPBELL : Le bill s'applique aux bâtiments américains dans les ports canadiens.

L'hon. M. RYAN réplique que ces navires quitteront le port canadien pour un port américain, et de là rejoindront les Indes occidentales. Si l'on veut prévenir les pertes de vies dues aux chargements de pont, il faudrait procéder par voie de conférence avec les grandes puissances maritimes. Ce serait également une erreur que d'empêcher des bâtiments de porter des espars sur le pont; car au cours du voyage, les marins sont souvent utilement employés à les préparer. Il ne voit pas pourquoi il conviendrait de mettre des limites sur ce point.

L'hon. M. CAMPBELL promet d'attirer l'attention du ministre de la Marine sur cette question.

La motion de **l'hon. M. WARK** est alors mise aux voix et rejetée par 16 voix contre 15.

L'article trois est donc réservé, tel qu'amendé, par une majorité d'une voix.

En réponse aux sénateurs,

L'hon. M. CAMPBELL dit qu'il veut consulter le ministre de la Marine en ce qui concerne les espars, et qu'il mentionnera la faible majorité obtenue sur l'article trois. Il propose alors que le

19 mai 1873

comité s'ajourne, fasse rapport de l'état de la question, et demande permission de siéger à nouveau. La motion est adoptée.

Comme il est six heures, la séance est levée.

* * *

REPRISE DE LA SÉANCE

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à huit heures du soir.

Un certain nombre de bills sont reçus de la Chambre des communes, dont certains avec des amendements.

L'hon. M. RYAN propose que le bill pour incorporer la compagnie du Labrador amendé soit lu pour la troisième fois. La motion est adoptée.

Sur la motion de **l'hon. M. CAMPBELL**, le Sénat se forme en Comité général pour étudier le bill concernant les navires, leur enregistrement, leur inspection et leur classification.

L'hon. M. BUREAU propose un amendement destiné à prévenir, dans le Bas-Canada, les conflits de juridiction relatifs au Code civil. Cette année, selon lui, de nombreuses erreurs ont été commises dans la législation, en ce qui concerne les différentes juridictions.

L'hon. M. CAMPBELL accepte l'amendement.

L'hon. M. KAULBACK recommande l'amendement apporté à l'article 26 et visant à protéger les propriétaires de navires contre la malhonnêteté de parties qui pourraient, sans justification valable, demander la détention et le versement de fonds.

L'hon. M. CARRALL souligne que la détention d'un navire, pendant que l'avis est envoyé au ministre de la Marine, pourrait être source de difficultés et provoquer des pertes. Ainsi, le télégraphe reliant la Colombie-Britannique pourrait par exemple tomber en panne, et avant que les ordres soient reçus d'Ottawa, un temps précieux pourrait être perdu. Il faudrait donc qu'un agent local inspecte ces bâtiments et fasse acte de discrétion. Il suggère un amendement en ce sens.

Les hon. MM. McLELAN et **WILMOT** soulignent également que le pouvoir d'arrêter un navire pourrait donner lieu à des abus. Aussi ne devrait-il pas être confié à un seul homme. Il proteste contre la hâte avec laquelle cette mesure législative est étudiée.

L'hon. M. CAMPBELL ne voit aucun danger dans cet article; si un bâtiment est incapable de prendre la mer, il faut bien que quelqu'un ait le pouvoir de l'arrêter. Personne d'autre n'est mieux à même de le faire que le ministre de la Marine, qui doit répondre de ses actes au Parlement. En cas de difficultés, il existe un recours contre le gouvernement. Un receveur des douanes ou un autre

agent local ne relève pas du Parlement et pourrait utiliser son pouvoir à des fins locales ou autres.

L'hon. M. WARK s'oppose à ce qu'un droit de détention sur les navires soit accordé, comme on se le propose, aux travailleurs et autres personnes, au détriment éventuel des créanciers à l'étranger.

L'article est adopté à la majorité.

L'amendement de **l'hon. M. BUREAU** est accepté et devient l'article 55 du bill.

L'hon. M. CAMPBELL dit qu'il désire consulter le ministre de la Marine sur certains articles et propose que le Comité s'ajourne, fasse rapport de la question et demande la permission de siéger de nouveau.

L'hon. M. ODELL suggère que l'on consulte au sujet d'un amendement relatif aux coûts entraînés par les descriptions de navires.

Sur la motion de **l'hon. M. AIKINS**, le bill pour incorporer la Chambre de commerce d'Oshawa est lu pour la deuxième fois.

* * *

INTÉRÊTS ET USURE EN NOUVELLE-ÉCOSSE

L'hon. M. KAULBACK propose que le bill transmis par la Chambre des communes concernant l'intérêt et l'usure dans la province de Nouvelle-Écosse soit lu pour la deuxième fois. Il en expose brièvement les principales dispositions, soulignant qu'il augmente le taux d'intérêt perçu dans cette province et supprime les peines liées à un dépassement du taux. Lorsqu'aucun taux n'est fixé, l'intérêt sera de six pour cent. Le second article établit une différence entre les prêts immobiliers et les prêts individuels. Les premiers peuvent porter un intérêt de sept pour cent, tandis que les seconds, qui constituent un plus grand risque, peuvent porter un intérêt de dix pour cent. Le troisième article porte que, dans une poursuite relative à un contrat, le défendeur peut voir l'intérêt réduit au taux légal. En Nouvelle-Écosse, des prêts portant un intérêt supérieur à six pour cent étaient susceptibles de peine; mais emprunteurs et prêteurs ont contourné la loi, ce qui avait l'effet de faire fuir hors du pays des sommes importantes destinées à l'investissement. Bien que le bill à l'étude pourrait éventuellement entraîner des difficultés, il est généralement considéré comme bénéfique. L'argent, comme tout autre produit, devrait être laissé à la réglementation de l'offre et de la demande.

L'hon. M. ODELL appuie la motion, qui est adoptée. Le bill est renvoyé en comité.

* * *

FAILLITE

L'hon. M. CAMPBELL propose que le bill pour continuer pendant un temps limité l'acte de faillite de 1869 et les actes qui

l'amendement soit lu pour la deuxième fois. Il dit que, à la dernière session, les lois relatives à la faillite ont été abrogées à l'autre endroit (les Communes), mais heureusement, grâce à l'esprit conservateur du Sénat et à son utilité (*bravo! et rires*), le bill a été arrêté et l'abolition de ces lois n'a pas été infligée au pays; il se trouve que maintenant, la sagesse de notre position est admise par l'autre endroit, et un bill proposant de prolonger ces lois pour une autre année a été présenté. Il estime que cela fait honneur à la sagesse du Sénat, qui peut se féliciter de la position qu'il a prise à la dernière session.

Après quelques remarques des sénateurs,

Le bill est renvoyé en Comité général et il en est fait rapport sans amendement.

* * *

GAZ ET COMPTEURS À GAZ

L'hon. M. AIKINS propose que le bill pour pourvoir à l'inspection du gaz et des compteurs à gaz soit lu pour la deuxième fois. Il explique qu'il établit un système d'inspection. Les consommateurs se sont très souvent plaints de la pauvre qualité du gaz et de différences entre la consommation et la facturation. Le bill prévoit que les compteurs seront convenablement inspectés et estampillés et que le gaz lui-même sera soumis à un test de contrôle.

L'hon. M. ODELL demande comment les inspecteurs seront nommés.

L'hon. M. AIKINS répond qu'ils le seront par le Gouverneur en conseil.

L'hon. M. RYAN ajoute qu'il s'agit là d'une autre mesure qui fait honneur au Sénat. Il dit également que l'honorable représentant de Grandville (M. Letellier de St-Just) et lui-même ont souligné l'importance d'un système d'inspection des compteurs à gaz, et qu'il est heureux que l'idée se soit concrétisée. (*Bravo!*)

L'hon. M. AIKINS reconnaît le rôle du sénateur et de l'honorable représentant de Victoria (M. Ryan) en particulier, non seulement dans cette affaire mais également dans le bill sur les poids et mesures. (*Bravo!*)

L'hon. M. FERRIER propose que le bill pour amender le chapitre 58 des statuts refondus de la ci-devant province du Canada soit lu pour la deuxième fois. Il explique que l'objectif est d'autoriser les institutions religieuses et de charité à percevoir un taux d'intérêt de huit pour cent sur les prêts. Elles ne pouvaient jusqu'ici investir qu'à six pour cent.

Une voix demande si la religion ou la charité se fait plus exigeante. (*Rires.*)

L'hon. M. FERRIER explique, en réponse à des questions, que le bill s'appliquera aux transactions futures, mais non passées.

La motion est adoptée.

Sur la motion de **l'hon. M. CAMPBELL**, la séance est levée un peu avant dix heures.

20 mai 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le mardi 20 mai 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures de l'après-midi.

L'hon. M. CAMPBELL dit qu'il doit, avec regret, annoncer au Sénat le décès de sir George-É. Cartier survenu à Londres à six heures ce matin. Il en a été averti par télégramme. De nombreux sénateurs se sont opposés à sir George-É. Cartier, de son vivant, sur des questions politiques; mais il (M. Campbell) est sûr que, malgré cette opposition, tous se joindront à lui pour regretter la mort de leur collègue et la perte que vient de subir le pays. Quand l'histoire du Canada sera écrite, sir George-É. Cartier sera le premier parmi ceux qui ont joué un grand rôle et contribué à la prospérité du pays. (*Bravo!*)

L'hon. M. CHAPAIS endosse cordialement les propos du dernier orateur et témoigne également de la grande valeur du cher disparu.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST dit qu'il ne voudrait pas que, à ce moment de la session, le gouvernement fasse une exception aux règles prévues pour des occasions de cette nature; mais, à son avis, il conviendrait d'honorer la mémoire de leur collègue disparu en demandant au gouvernement d'ajourner la Chambre par respect pour lui. Il s'est, quant à lui, presque toujours opposé aux vues tenues par feu sir George-É. Cartier, mais il estime que sa mort constitue une grande perte pour le pays. Il serait donc heureux d'appuyer une motion d'ajournement.

L'hon. M. CAMPBELL dit qu'il ne lui semble pas souhaitable d'ajourner la Chambre.

L'hon. M. CARRALL ne demande pas au gouvernement d'ajourner la Chambre, mais il estime que, dans les circonstances, il devrait le faire. Il exprime sa surprise et son profond regret. Avec la mort de sir George-É. Cartier, l'Empire britannique a perdu un de ses plus nobles fils; il était un de ses législateurs les plus capables et, au cours de sa vie publique, il s'est montré absolument étranger à tout sectarisme ou à tout motif bas. Il demande au gouvernement de reconsidérer sa décision de poursuivre l'ordre du jour, car il estime qu'il conviendrait d'ajourner.

L'hon. M. ARMAND ne peut qu'ajouter l'expression de son chagrin devant la mort de sir George-É. Cartier, qui s'est toujours montré prêt à agir dans l'intérêt du Canada. Sa mort est une perte très grave pour le pays, et il convient que les sénateurs honorent sa mémoire.

L'hon. M. FERRIER se dit presque incapable de parler. La nouvelle a été si soudaine et l'a tellement surpris qu'il est presque

incapable de rassembler ses esprits pour parler comme il le voudrait en cette occasion solennelle. Sir George-É. Cartier a été pour lui un ami de longue date, ainsi qu'un conseiller fidèle, sage et sûr. Il s'agit à son avis d'une grande perte, d'une perte irréparable.

Son Honneur le PRÉSIDENT qui a quitté le fauteuil pour prendre la parole, et semble profondément ému, dit qu'il ne peut laisser passer cette occasion sans apporter son humble tribut à la mémoire de l'homme d'État illustre que nous avons perdu et dont il a été l'ami intime pendant de si nombreuses années. Il estime ne rien avoir à ajouter à tout ce qui a été dit à juste titre par les autres sénateurs. Il est certain que leurs sentiments trouveront un écho dans tout le pays — dans toutes les parties du Canada. Il sait que, indépendamment des opinions politiques, tous les amis du Canada ont apprécié les immenses talents et les nobles qualités de sir George-É. Cartier. Il n'a pas été seulement l'homme d'une province, mais l'homme du Canada, et même de l'Empire. Sa perte sera partout cruellement ressentie. En ce qui le concerne personnellement, il s'est essentiellement fié en deux occasions importantes à la parole de sir George-É. Cartier — une parole qui, comme le précédent sénateur l'a dit, n'a jamais été trompeuse. La première fois, il a accepté, à la demande de sir George-É. Cartier, de prendre la charge des questions d'enseignement du Bas-Canada, et la deuxième fois, il a accepté de former la première administration locale de la province du Québec. Il regrette que le gouvernement n'ait pas jugé bon, étant donné la situation des affaires publiques, de suivre la proposition du leader de l'opposition (M. Letellier de St-Just) et d'ajourner, toutefois, l'unanimité des sentiments manifestés et la proposition du sénateur montrent que le regretté baronnet est admiré et estimé de ses adversaires politiques aussi bien que de ses amis.

L'hon. M. CAMPBELL déclare que puisque les sénateurs semblent souhaiter ajourner, il va proposer, appuyé par l'hon. M. Letellier de St-Just, de lever la séance jusqu'à sept heures et demie. La motion est adoptée.

* * *

REPRISE DE LA SÉANCE

L'hon. M. CAMPBELL propose que le mardi 20 courant et tous les jours qui suivront, le Sénat siège en deux séances distinctes, l'une de trois heures à six et l'autre à compter de sept heures et demie du soir. La motion est adoptée.

* * *

TROISIÈMES LECTURES

Acte pour incorporer la compagnie des travaux hydrauliques de Lachine et pour lui accorder certains pouvoirs — **L'hon. M. Ferrier**.

Acte pour modifier le chapitre 58 des Statuts refondus — **L'hon. M. Ferrier**.

Acte concernant l'intérêt et l'usure dans la province de la Nouvelle-Écosse — **L'hon. M. Kaulback**.

Acte pour incorporer la Chambre de commerce d'Oshawa — **L'hon. M. Benson**.

L'hon. M. CAMPBELL, sur la suggestion de l'hon. M. Girard, propose un amendement permettant de continuer pendant un certain temps l'Acte de la faillite de 1869 en raison de l'évolution des tribunaux du Manitoba. Le bill amendé est lu pour la troisième fois.

L'hon. M. REESOR propose l'adoption du septième rapport du Comité des impressions. La motion est adoptée.

* * *

CHARGEMENTS SUR LES PONTS DES NAVIRES

Le Sénat se forme en comité pour étudier le bill concernant les chargements sur les ponts des navires.

L'hon. M. CAMPBELL déclare qu'après consultation avec le ministre de la Marine, il est prêt à modifier l'article concernant les espars de façon à autoriser les navires à porter cinq espars non chargés sur le pont, comme l'a proposé le représentant de Victoria (M. Ryan). Il propose l'adoption des amendements.

Les honorables **MM. WILMOT** et **KAULBACK** déclarent que les représentants des provinces maritimes de l'autre Chambre s'opposent totalement à ce bill. Ils recommandent une fois de plus la suppression de l'article imposant des restrictions aux navires pratiquant le commerce avec les Antilles, et l'hon. M. Kaulback propose une motion à cet effet.

L'hon. M. CAMPBELL répète qu'il n'a toujours pas entendu d'argument justifiant le retrait de ces restrictions, même si les navires empruntant le Saint-Laurent ont été omis dans le bill. Il s'est renseigné et a appris que cela était dû au fait que ces navires se rendent au Brésil et dans d'autres ports de l'Amérique du Sud en été et ne sont pas les mêmes que ceux de Saint-Jean, qu'ils sont mieux adaptés aux voyages au long cours et qu'ils présentent de meilleures garanties de sécurité du transport des marchandises. En revanche, les navires qui font la navette entre les provinces maritimes et les Indes occidentales naviguent en hiver; et quand leur cargaison se couvre de glace, leur poids sur le pont devient une menace considérable. Il a aussi appris que les drames qui se sont produits sur trente et un navires pratiquant le commerce entre les provinces maritimes et les Indes occidentales depuis trois ans étaient essentiellement dus, semblait-il, à un chargement excessif des

ponts. On lui a dit que la limite proposée dans le bill était une limite que respecterait de toute façon tout homme prudent, sans avoir besoin d'y être obligé par une loi. Il estime donc que, même si des mesures sont nécessaires dans d'autres directions, ce serait une erreur de ne pas profiter de cette occasion de régler un problème aussi urgent.

Après un complément de discussion à laquelle participe **l'hon. M. WARK**, l'amendement est mis aux voix et rejeté par 25 voix contre 14.

Sur la motion du ministre des Postes, le bill est lu pour la troisième fois.

* * *

BILL SUR L'ENREGISTREMENT DES NAVIRES

Le Sénat se forme en comité.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST propose un amendement concernant l'article visant les hypothèques.

L'hon. M. CAMPBELL propose aussi un amendement visant à clarifier le texte en ce qui concerne la responsabilité de la Couronne en cas d'immobilisation injustifiée ou par erreur de navires. Il y aura alors une possibilité de recours contre le ministre de la Marine.

Les amendements sont adoptés et le bill est lu pour la troisième fois.

* * *

BILL SUR L'INSPECTION DU GAZ ET DES COMPTEURS À GAZ

Le Sénat se forme en comité.

L'hon. M. RYAN recommande, en quelques remarques facétieuses, une amélioration des normes d'éclairage d'Halifax, de Montréal et de Toronto. À Montréal, il faudrait 16 chandelles au lieu de 14, et à Toronto 14 au lieu de 12, faute de quoi l'éclairage au gaz est insuffisant. Si Toronto décide après cela de rester par comparaison dans l'obscurité (*rives*), c'est sa faute. En tout cas, Montréal souhaite y voir un peu plus clair. Si l'on améliore la norme pour l'Ouest, on encouragera le commerce de la houille de Nouvelle-Écosse qui donne un meilleur gaz que celle de Cleveland actuellement utilisée en Ontario. Il ne comprend pas pourquoi Halifax, vu sa proximité des mines de charbon, se contenterait d'une puissance d'éclairage de douze chandelles.

L'hon. M. AIKINS déclare que le charbon de Cleveland ne donne pas autant de gaz que celui de la Nouvelle-Écosse, et qu'on n'a pas besoin d'autant de lumières dans l'Ouest que dans les autres régions (*Rives*). À son avis, la différence de normes tient à la différence de charbon. Halifax est satisfaite de la norme de douze chandelles. La seule raison pour laquelle on veut augmenter la

20 mai 1873

norme au Québec est que le charbon qui y est utilisé donne plus de gaz que celui qui est utilisé dans l'Ouest. L'autre Chambre a soigneusement étudié le bill.

Il est fait rapport du bill avec plusieurs amendements.

L'hon. M. AIKINS propose la deuxième lecture du bill concernant l'octroi de terre à des colons primitifs du Manitoba. Il explique que les bénéficiaires de cette mesure doivent être les colons arrivés entre 1813 et 1835, appelés colons de lord Selkirk, et que ces colons doivent recevoir le même traitement que les métis et obtenir 140 acres chacun. Ce n'est que pure justice pour ces anciens et méritants colons.

L'hon. M. GIRARD propose que les colons canadiens-français, qui vivent là depuis longtemps et ont contribué à créer la colonie, bénéficient d'une égale justice et qu'on règle maintenant toutes ces demandes pour éviter des problèmes à l'avenir. Il propose un amendement visant à inclure les Canadiens-français.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST appuie cet amendement,

recommandant un règlement immédiat de toutes ces revendications.

L'hon. M. SUTHERLAND reconnaît les revendications de certains Canadiens-français, mais estime qu'on peut s'en occuper plus tard. Il ne faut pas réduire les subventions actuelles en augmentant le nombre de bénéficiaires.

L'hon. M. AIKINS, après une longue discussion, justifie la décision du gouvernement de ne pas élargir la mesure par l'initiative de la Législature du Manitoba elle-même, qui ne s'est occupée que des colons de Selkirk lors de l'avant-dernière session. Les mesures prises par la suite par cette Législature au cours de la précédente session sont intervenues trop tard pour influencer sur le bill actuel. Il transmettra cependant à ses collègues les recommandations du sénateur. Il n'est toutefois pas possible de diviser ou de réduire la subvention actuelle de la façon proposée par le Sénat.

L'hon. M. GIRARD, fort de ces explications, retire son amendement et il est fait rapport du bill sans amendement.

La séance est levée jusqu'à mercredi.

21 mai 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le mercredi 21 mai 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

L'Acte pour incorporer la Banque de Pictou est lu pour la troisième fois.

* * *

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

L'hon. M. MACPHERSON : Je pense que la Chambre me permettra d'exposer aussi brièvement que possible les raisons pour lesquelles j'ai présenté ces demandes de renseignements au gouvernement. La compagnie du chemin de fer du Pacifique est si étroitement liée au gouvernement de notre pays qu'il est impossible de considérer ses transactions comme celles d'une compagnie privée. Elles sont étroitement liées au gouvernement lui-même ou en tout cas ce sont des transactions dont le gouvernement est pour le moins moralement responsable. Or, honorables sénateurs, je vois dans le prospectus de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique une déclaration qui vient immédiatement après les noms des directeurs qui constituent en fait la compagnie elle-même, puisqu'il n'y a là que les directeurs et eux uniquement, pour autant que nous le sachions, et je pense donc pouvoir dire sans hésiter que s'il y avait d'autres membres, nous le saurions puisque nous avons demandé à le savoir dès le début de la session; puisque ce n'est pas le cas, j'ai d'excellentes raisons de considérer que la compagnie se compose exclusivement de ces treize directeurs; immédiatement après la constitution du groupe ils ont annoncé qu'un montant nominal de dix millions de piastres avait été obtenu dont 10 pour cent avait déjà été versé au Receveur-Général. Ils ont ajouté que le reste serait conservé par le gouvernement comme garantie et sûreté de l'achèvement des travaux. À mon avis, chers collègues, ce qu'ils ont dit n'est pas vrai et j'espère que l'hon. ministre des Postes pourra annoncer au Sénat aujourd'hui que le gouvernement a pris les mesures nécessaires pour corriger les fausses impressions qui ont pu être créées au centre monétaire fort important où cette déclaration a été faite. Aucun sénateur n'osera se lever en cette Chambre et dire qu'un montant de dix millions de piastres a été offert de bonne foi, à des hommes qui ont l'intention de construire ce chemin de fer et de payer le montant promis à l'achèvement des travaux. Nous avons reçu des documents qui indiquent comment ce million de piastres, soit dix pour cent du montant nominal, a été payé; si le comité que proposait le sénateur d'en face (M. Christie) avait été constitué, nous aurions appris beaucoup de choses sur ce million de piastres, choses fort intéressantes mais peut-être pas très satisfaisantes pour l'ensemble du pays. Pour ce qui est du reste, les neuf millions de piastres que détiennent ces treize hommes, aucun sénateur ne dirait ici qu'il représente une garantie quelconque pour un autre montant. Cela serait absolument faux. Ceux qui ont offert

cet argent pensaient probablement que cette compagnie deviendrait une compagnie nationale et qu'ils pourraient alors se défaire de leurs actions; ils s'attendaient à ce que leurs compatriotes les achètent. Mais ce n'est pas ce qui s'est passé. Personne n'a demandé à acheter d'actions; nombre d'entre nous étions convaincus que c'est ce qui se produirait. Ne fausse-t-on pas les faits quand on dit à des capitalistes qu'une compagnie a été constituée, qu'un montant nominal de dix millions de piastres a été obtenu, qu'un million de piastres a déjà été payé au Receveur-Général et que les neuf millions qui sont entre les mains du gouvernement sont la balance à payer à l'achèvement des travaux? N'est-ce pas une forme de fraude? N'incombe-t-il pas au gouvernement de corriger ces fausses déclarations afin de sauvegarder la réputation et l'honneur du pays? À mon avis, c'est la première tâche du gouvernement. Nous avons lu tellement de choses sur des transactions frauduleuses chez notre voisin qu'elles sont pratiquement devenues monnaie courante; même si nous ne serions pas disposés à sanctionner ou à approuver ce genre de choses si elles avaient lieu ici, nous ne sommes pas aussi renversés ou dégoûtés que nous ne l'aurions été il y a quelques années. On nous dit maintenant que le montant non payé est détenu par le gouvernement à titre de garantie. Comment un montant non payé peut-il être une garantie à moins que les parties qui possèdent cet argent, il faudrait savoir de qui il s'agit, soient des personnes fiables? Nous savons que ceux qui se sont engagés à fournir ce montant n'ont ni l'intention ni les moyens de le faire. Il est absolument ridicule de dire que la balance représente une garantie. On cherche clairement à tromper. Le paragraphe suivant du prospectus sur lequel j'attire votre attention porte sur les terres; quand on lit la description des terres, la description des modalités entourant les contrats, on croirait qu'on s'est inspiré des résolutions que j'ai eu l'honneur de présenter il y a quelque temps et des discussions qui ont suivi leur présentation et celle de motion portant constitution d'un comité. On semble s'être inspiré de nos toumures lorsqu'on a rédigé ce prospectus ou tout au moins d'avoir utilisé mes expressions et celles d'autres sénateurs. On y soutient qu'en vertu de la charte, le gouvernement du Canada ne peut vendre ses terres des Territoires du Nord-Ouest pour moins de \$2.50 l'acre, à moins que la compagnie n'accepte un prix moins élevé. Cette disposition établit à toutes fins utiles le prix minimum de ces terres. Messieurs les sénateurs, vous vous souviendrez que c'est exactement ce que j'avais dit. Le ministre des Postes avait répondu que ce n'était pas ce que voulait dire la charte et que \$2.50 serait le prix moyen. Il avait longuement parlé de ce prix moyen, ajoutant que certaines terres seraient vendues à un prix beaucoup moins élevé et que d'autres seraient vendues à un prix beaucoup plus élevé. Pourtant la compagnie de sir Hugh Allan soutient que cette charte établit pratiquement un prix minimum de \$2.50 l'acre. Il est fort regrettable que cette disposition existe car à mon avis elle nuit au Canada. Il incombe au gouvernement de corriger les fausses

impressions créées car elles mettent en péril la bonne réputation du pays. Il est fort possible que le gouvernement, étant très optimiste, ait pensé il y a quelques mois que les Canadiens auraient voulu appuyer cette nouvelle entreprise; cependant, puisque ce n'est pas ce qui s'est produit, le gouvernement doit agir. Le gouvernement doit s'assurer que les capitalistes de l'Angleterre ne soient pas influencés par ces fausses déclarations comme il l'a été. Si le gouvernement constate, comme il l'a d'ailleurs fait, et comme l'a d'ailleurs fait le pays, que cette compagnie avec son nom ronflant, « compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique » n'est qu'un leurre, il lui incombe d'en informer les bailleurs de fonds du monde entier. Il devrait s'empresser d'envoyer un télégramme aux représentants financiers du Canada. Si cela s'était produit il y a dix ou quinze ans, je suis convaincu que des motions auraient été adoptées par les deux Chambres du Parlement dès la publication de ce prospectus, exhortant le gouvernement, s'il ne l'avait pas déjà fait, à corriger la fausse situation créée par ces déclarations et à ne pas exposer le pays à des manigances qui pourraient jeter le discrédit sur lui. À supposer que certains capitalistes soient induits en erreur par de tels propos et décident d'investir dans ces travaux, le gouvernement n'aurait-il pas une responsabilité à leur endroit à laquelle il serait impossible de résister? J'espère que le ministre des Postes pourra répondre à ma première requête, et m'assurer que le gouvernement a pris, ou prendra immédiatement des mesures pour libérer le pays de toute responsabilité à l'égard des propos présentés dans le prospectus publié par la Compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique. (*Bravo!*) Voici mes questions :

Quelles sont les mesures prises par le gouvernement, le cas échéant, pour corriger la fausse impression créée par le prospectus rendu public par la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique, à Londres le 3 avril 1873? Comment le gouvernement entend-il procéder pour corriger les faux propos qui sont tenus, soit que les actions de ladite compagnie représentent dix millions de piastres et que ces actions ont été achetées par les diverses provinces comme suit :

La province de l'Ontario	\$3,846,000
La province de Québec	\$3,076,800
La province de la Nouvelle-Écosse	\$ 769,300
La province du Nouveau-Brunswick	\$ 769,300
La province du Manitoba	\$ 769,300
La province de la Colombie-Britannique	\$ 769,300

On laisse ainsi entendre, contrairement aux faits, que ces actions étaient déjà achetées ou détenues, de bonne foi, par des personnes qui étaient en mesure de payer ces montants si on le leur demandait.

L'hon. M. CAMPBELL : Je ne poursuivrai pas dans la même veine que mon honorable collègue qui, par ses commentaires, a profité au maximum de la latitude accordée au Sénat car on permet de ne faire précéder une question que des commentaires nécessaires pour expliquer la situation au Sénat. Le sénateur a toujours agi d'une façon un peu étrange à cet égard et je suppose qu'on peut le lui pardonner car on comprendra ses raisons. Il a semble-t-il lu

dans un journal certaines déclarations sur un projet, un prospectus ou quelque chose du genre préparé par la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique.

L'hon. M. MACPHERSON : Ne sont-ils pas des faits?

L'hon. M. CAMPBELL : Je ne sais pas. Je n'ai pas vu le prospectus ou le journal ou même des rapports dans les journaux anglais. Je n'ai pas vu le document original et je n'ai pas vu d'articles là-dessus dans les journaux anglais. Je ne désire donc pas discuter avec le sénateur des mérites de ce document. La charte accordée par le gouvernement, tel qu'autorisé par le Parlement, est en Angleterre, et je suis convaincu que quiconque veut acheter des actions ou s'intéresse particulièrement à cette compagnie pourra consulter ce document. En réponse au sénateur, je dois dire que le gouvernement n'est pas au courant du contenu du prospectus de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et qu'il n'en est donc pas responsable. Pour ce qui est des passages cités par le sénateur, on me dit qu'ils sont exacts.

L'hon. M. MACPHERSON : Ma prochaine question porte sur les \$500,000 que le gouvernement demande dans les prévisions budgétaires supplémentaires pour effectuer des travaux d'arpentage pour la construction de ce chemin de fer. Nous savons que la charte stipule que la compagnie doit procéder à ces travaux d'arpentage et rembourser le gouvernement pour les frais connexes. La compagnie a reçu sa charte il y a déjà plusieurs mois. N'est-il donc pas normal de supposer que si elle a l'intention de faire le travail, elle devrait être disposée à le faire avant le 1^{er} juillet; aux termes de la charte on doit commencer la construction du chemin de fer le 22 ou le 23 juillet. Il serait étrange que le gouvernement demande ces \$500,000 et que ce montant soit dépensé après le 1^{er} juillet prochain. De prime abord, j'ai supposé que le gouvernement avait décidé comme pratiquement tous les Canadiens que la proposition de la compagnie de chemin de fer du Pacifique du Canada n'était pas réaliste et qu'on ne serait pas en mesure de donner suite aux projets pour lesquels on avait reçu cette charte. Je pensais que le gouvernement, qui ne voulait pas perdre toute une année, avait demandé au Parlement ce montant afin de lui permettre d'entreprendre ces travaux. J'espère que telle est bien son intention. D'après le contrat initial, ou l'engagement qui a été pris avec l'une des provinces, les travaux devaient commencer dans un peu moins d'un mois; il est clair maintenant pour tous que ce ne sera pas possible. Je voudrais parler de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada avec le plus d'égards possible, mais il est notoire qu'elle a échoué. Les rapports émanant de diverses sources privées ont tous le même son de cloche : elle a complètement échoué — non pas à cause de l'ampleur de l'entreprise, mais parce que les parties prenantes et l'entreprise elle-même sont complètement discréditées. La ligne de conduite adoptée a non seulement rendu cet échec inévitable, mais elle a rendu impossible la réalisation de ces travaux par une compagnie privée. C'est maintenant au gouvernement du Canada de les réaliser. J'espère que l'on nous demande ce vote en vue de procéder en ce sens. Je crois comprendre que le Parlement doit s'ajourner, et ne sera pas

21 mai 1873

prorogé. Je caresse l'espoir que, lorsque nous nous réunirons dans deux mois d'ici, le gouvernement sera prêt à proposer la prise en charge de ces travaux par l'État. J'espère aussi que, dans l'intervalle, le gouvernement comprendra que le plan de cette compagnie a jeté un profond discrédit sur le pays dans son ensemble, et que l'intérêt et la dignité du public exigent que l'on écarte ce cauchemar et que le pays soit libre de poursuivre cette entreprise selon ce que le Parlement peut considérer comme l'intérêt général. C'est pour moi une bien piètre satisfaction que d'ajouter que j'ai toujours pensé que l'on aboutirait à ce résultat, mais tel est néanmoins le cas. J'ai toujours pensé que les parties actuellement chargées de cette entreprise ne réussiraient pas à convaincre les capitalistes européens, ni à éveiller leur intérêt ou leur confiance dans cette entreprise. J'ai toujours pensé que tous ceux qui se lieraient avec les principaux promoteurs de l'actuelle compagnie seraient voués à l'échec et au discrédit, et je crois que cela a été le destin de tous ceux qui sont liés de près ou de loin avec cette compagnie. Depuis le moment où j'ai appris l'existence d'une conspiration visant à vendre cette entreprise à nos rivaux américains, j'ai été convaincu qu'elle était vouée à l'échec. Cette conspiration, j'en ai bien peur, n'est pas encore terminée; elle existe toujours. Dès le début, la compagnie a agi dans un esprit contraire aux intérêts du pays; elle cherche maintenant à atteindre ses fins en faisant des représentations incorrectes, et même frauduleuses, auprès des capitalistes britanniques. Je voudrais donc savoir si, lorsqu'il demande au Parlement, dans le budget de 1873-1874, l'autorisation de dépenser \$500,000 en travaux d'arpentage pour le chemin de fer du Pacifique — au cours des douze mois suivant le 1er juillet prochain — le gouvernement a l'intention de poursuivre l'exploration de la région située entre le lac Nipissing et l'océan Pacifique, et de prendre en main la construction du chemin de fer du Pacifique, temporairement ou autrement, au cas où sir Hugh Allan et ses associés ne réussiraient pas à obtenir le soutien des capitalistes britanniques en faveur de leur plan de construction.

L'hon. M. CAMPBELL rappelle au sénateur qu'il a utilisé au maximum la latitude dont il bénéficie lorsqu'il pose des questions. L'habitude est de n'autoriser que les remarques nécessaires à la compréhension des questions, afin que la Chambre puisse les comprendre parfaitement. Je ne sais pas ce qu'il entend lorsqu'il parle de rapports venant d'Angleterre de diverses sources privées, mais si ses correspondants ont le même sentiment que lui, je ne suis pas surpris que l'on fasse état d'un échec des négociations relatives au prêt. Il est parfaitement évident que le sénateur désire simplement que cette tentative se solde par un échec.

L'hon. M. MACPHERSON acquiesce.

L'hon. M. CAMPBELL : Les renseignements obtenus par le gouvernement ne sont pas de cette nature. Il n'a nullement été informé d'un quelconque désastre. Il espère que les résultats seront tout à fait différents et beaucoup plus heureux. Apparemment le sénateur pense qu'aucun plan ne peut réussir à moins qu'il vienne de lui, et qu'aucun groupe ne peut réussir cette importante entreprise, à moins que lui-même en fasse partie. Je me permettrai de lui dire,

cependant, qu'il est la première victime de ses illusions. Si le Parlement accorde la somme dont il a parlé, ou toute autre somme, pour les travaux d'arpentage du chemin de fer du Pacifique — et l'autre endroit propose actuellement que les travaux d'arpentage soient terminés — elle sera dépensée selon les conditions prévues par le vote.

* * *

REPRISE DE LA SÉANCE

La Chambre se réunit et adopte un certain nombre de bills en première et deuxième lectures, et s'ajourne jusqu'à vendredi.

L'hon. M. MACPHERSON dit qu'il repousse ses propositions jusqu'à vendredi. En fait, il n'a jamais eu l'intention de les poursuivre aujourd'hui. Il pense néanmoins qu'elles représentent parfaitement le sentiment du pays relativement au chemin de fer du Pacifique. Il a abandonné l'idée de les poursuivre, parce qu'il sait qu'un certain nombre de sénateurs sont fortement désireux de rentrer chez eux.

L'hon. M. CAMPBELL estime qu'elles devraient être rayées, car il est désagréable pour les sénateurs de partir alors que ces résolutions sont encore pendantes.

L'hon. M. MACPHERSON dit n'y voir aucune objection.

L'hon. M. CARRALL demande si la Chambre a l'intention de se réunir durant l'été.

L'hon. M. CAMPBELL répond que non. Il est prévu que la Chambre s'ajourne et ne revienne qu'en août pour donner au comité chargé d'enquêter sur la façon dont a été accordé le contrat du chemin de fer du Pacifique certains pouvoirs dont il serait privé si la Chambre ne siégeait pas.

L'hon. M. REESOR présente le huitième rapport du Comité conjoint des impressions du Sénat et de la Chambre des communes.

* * *

TROISIÈMES LECTURES

Bill amendé concernant l'inspection du gaz et des compteurs à gaz — **L'hon. M. AIKINS**.

Bill pour autoriser des concessions gratuites de terres à certains colons primitifs et à leurs descendants dans le territoire formant maintenant partie de la province du Manitoba — **L'hon. M. AIKINS**.

L'hon. M. AIKINS propose que le bill visant à abolir les droits de port et de tonnage en Colombie-Britannique soit lu pour la troisième fois. La motion est adoptée.

PILOTAGE

L'hon. M. CAMPBELL propose que le bill concernant le pilotage soit lu pour la deuxième fois. Il explique que le bill vise à refondre le système actuel, en particulier en prévoyant des règlements différents selon les diverses provinces. Trois changements sont prévus en ce qui concerne le Québec : le premier exempte de pilotage les bâtiments inférieurs à 250 tonnes, le second élargit encore davantage le rôle de la Maison de la Trinité, le troisième augmente les gains des pilotes en diminuant leur nombre. D'autres ports, jusque-là non pourvus d'autorité de pilotage, en recevront. Pour ce qui est de Halifax et de Saint-Jean, les autorités de pilotage seront nommées conjointement par la Couronne, la Chambre de commerce et le conseil municipal. Dans d'autres ports, il s'agira de trois personnes nommées par la Couronne. Une disposition prévoit le pouvoir d'exempter certains ports des lois et autorités de pilotage. Quant au Saint-Laurent, il est parfaitement conscient que l'on a trouvé à redire à l'absence du principe de concurrence, qu'il a regretté lui-même de ne pas voir dans le bill. Mais cette question est délicate. Il serait bien difficile d'aller contre la volonté des pilotes. Il faudrait probablement passer par les tribunaux, et certains procès devraient avoir lieu au Québec. Les pilotes possèdent, au titre de cet acte, des droits qu'il faut respecter. Il aurait donc été impossible d'introduire le système concurrentiel dans le bill. Comparativement à ce qui se passe à New York et dans d'autres endroits, le système actuel a, économiquement parlant, fonctionné relativement bien.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST dit que le bill devrait recevoir l'approbation de la Chambre. L'ancien système de pilotage laissait la porte ouverte à des abus comme le chantage et autres maux qui ont maintenant disparu. Il loue, quant à lui, la conduite et l'efficacité des pilotes.

L'hon. M. SKEAD proteste contre le système actuellement en vigueur sur le Saint-Laurent et contre ses illusions. La concurrence est, selon lui, le seul système valable pour la profession et les pilotes intelligents et entreprenants. Dans la profession, s'il faut en croire ceux qui ont participé à la réunion de la Chambre de commerce de la Puissance, y compris les armateurs et les exploitants de bois, le sentiment général est contre le système qui a prévalu jusqu'à maintenant. Il est donc prêt à se joindre à l'opposition ou à tout autre parti désireux de combattre cette partie du bill.

La motion est adoptée, le bill est renvoyé du comité sans amendement et est lu pour la troisième fois.

Un certain nombre de bills sont reçus de la Chambre des communes et lus pour les première et deuxième fois.

L'hon. M. CAMPBELL annonce que, à la prochaine séance de la Chambre, il proposera un certain nombre de résolutions concernant l'union de l'Île-du-Prince-Édouard avec le Canada.

Le Sénat s'ajourne à six heures.

* * *

REPRISE DE LA SÉANCE

Son Honneur le Président occupe le fauteuil.

L'hon. M. CAMPBELL annonce que les résolutions dont il a donné avis, ont trait à l'union de l'Île du Prince-Édouard avec le Canada. Étant donné le petit nombre de sénateurs actuellement présents à la Chambre, les sénateurs ne s'attendent sûrement pas à ce qu'il s'étende longuement sur ce sujet; depuis 1864, les sénateurs cherchent à réaliser l'union de l'Île du Prince-Édouard avec le Canada. Il ne reste plus actuellement que le dernier pas à franchir, c'est-à-dire à admettre l'Île du Prince-Édouard. Naturellement, Terre-Neuve reste encore à part, mais il estime personnellement que cela n'a pas beaucoup d'importance. Les conditions de l'admission de l'île, particulièrement les conditions financières, ont été adoptées par l'autre branche de la législature avec une quasi-unanimité; il est exposé dans ses résolutions que la Chambre des communes a, au cours de la présente session, présenté une adresse à Sa Majesté par et de l'avis du Conseil privé. La Chambre des communes étant principalement responsable de la partie monétaire de ces résolutions, il (M. Campbell) estime que les sénateurs présents peuvent fort bien adopter les arrangements pris. Il estime que les conditions autres que financières n'exigent pas une particulière attention de sa part. Il propose donc, appuyé par l'hon. M. Aikins, qu'elles soient maintenant adoptées.

L'hon. M. FERRIER déclare que, depuis la présentation au Parlement du projet de confédération, il a désiré vivre assez longtemps pour voir toute l'Amérique du Nord britannique unie au sein de cette Confédération. Il est donc maintenant particulièrement heureux que l'Île du Prince-Édouard se soit décidée à s'y joindre. Selon lui, la prospérité n'est pas toujours un avantage; car si la chasse au phoque avait été moins heureuse au cours des dernières années, Terre-Neuve, comme l'Île du Prince-Édouard, aurait désiré faire partie de la Confédération. Devant les difficultés qu'elle a rencontrées il y a peu de temps, l'Île du Prince-Édouard a été heureuse de s'appuyer sur une puissance plus solide. Je ne souhaite pas que Terre-Neuve rencontre les mêmes difficultés, mais si cette colonie comprenait son intérêt, elle chercherait à devenir partie de l'Union. (*Bravo!*)

L'hon. M. WARK estime qu'il faut se féliciter que la Confédération soit maintenant plus complète. Naturellement il est extrêmement souhaitable que Terre-Neuve s'y joigne également; mais ce n'est pas aussi important que pour l'Île du Prince-Édouard. Les conditions accordées sont extrêmement libérales. Il n'a pas de renseignements sur les actifs, mais presque toutes les dettes sont assumées sous la forme d'un réseau de chemin de fer presque complet. Une bonne route, utile et économiquement rentable, traversera l'île d'un bout à l'autre. Il espère que les habitants de l'île seront heureux de ces conditions.

21 mai 1873

L'hon. M. HOLMES se dit très heureux que l'île ait enfin consenti à entrer dans l'Union. Elle est le jardin des provinces maritimes, elle possède un bon climat et un sol fertile. Il estime que l'île sera, non un fardeau, mais un atout pour la Confédération. Et tout le monde sait que l'union fait la force.

Les résolutions sont adoptées.

L'hon. M. CAMPBELL propose alors les motions habituelles relativement à des résolutions de cette nature; elles sont adoptées.

Le Sénat s'ajourne alors à loisir, comme il l'a fait en plusieurs occasions, jusqu'à réception de mesures émanant de l'autre endroit.

* * *

BILL CONCERNANT LE HAVRE DE QUÉBEC

L'hon. M. CAMPBELL propose que le bill concernant le havre de Québec soit lu pour la deuxième fois. Il explique que le public n'a pas à craindre de pertes à cause de dépenses engagées pour les améliorations envisagées, car les droits de tonnage suffisent à couvrir toutes les créances.

L'hon. M. RYAN : Le bill aura-t-il un impact sur Montréal?

L'hon. M. SKEAD : Les bâtiments allant à Montréal sont dispensés de taxes et peuvent rester 24 heures dans le port de Québec. Il y a en outre un droit d'un dixième de un pour cent perçu sur toutes les marchandises destinées à l'importation et à l'exportation qui passe par Québec.

L'hon. M. CAMPBELL : Aucune taxe n'est prévue sur les bâtiments.

La motion est adoptée et le bill renvoyé en Comité général.

L'hon. M. SKEAD condamne ce nouvel impôt qui, selon lui, est destiné à attirer le commerce du grain à Québec, alors qu'on devrait continuer la méthode actuelle qui consiste à l'acheter dans l'Ouest et à le transporter à l'est, jusqu'à Montréal par exemple. Il est injuste de taxer le commerce du bois et le commerce des denrées de première nécessité pour cette fin. Le port de Québec peut actuellement accueillir une grande partie de ce commerce, pour sa plus grande satisfaction. La taxe ne pénaliserait pas les marchands ni les intermédiaires de Québec, mais les producteurs au-delà d'Ottawa.

L'hon. M. CAMPBELL dit que les diverses délégations venues de Québec il y a quelque temps se sont finalement mises d'accord sur la perception de cette taxe, qui constitue un compromis considéré comme raisonnable dans les circonstances. En entreprenant les travaux dans ce port, le pays accepte une sérieuse responsabilité, qui suppose l'imposition de nombreux péages. En supprimant cette taxe, toute l'entreprise serait modifiée et éventuellement menacée.

L'hon. M. RYAN demande s'il y a eu des commentaires sur le bien-fondé de cette dette. Il lui semble difficile d'accepter que le bois de construction, les denrées de première nécessité, qui sont l'épine dorsale du Canada, soient taxés simplement parce que les commissaires du port ont mal géré les fonds qui leur ont été confiés, ont trahi la confiance placée en eux et ont fait des dettes. Les porteurs d'obligations allaient, semble-t-il, être indemnisés aux dépens du commerce du bois.

Après quelques autres remarques de **l'hon. M. SKEAD**, l'article est adopté à la majorité, et il est fait rapport du bill sans amendement.

* * *

DEUXIÈMES ET TROISIÈMES LECTURES

Les bills suivants sont amenés à l'étape finale.

Bill concernant l'engagement des matelots.

Bill pour faire des arrangements temporaires pour l'élection des membres de la Chambre des communes.

Bill pour réajuster les montants payables et chargés contre les différentes provinces du Canada par le gouvernement de la Puissance en tant qu'ils dépendent de la dette avec laquelle elles sont entrées dans la Confédération.

Bill pour inspecter certains des principaux articles de provenance canadienne.

Bill concernant les droits d'exportation imposés sur le bois par la législature du Nouveau-Brunswick.

Bill pour faire de nouvelles dispositions relativement aux pétitions et matières concernant les élections contestées des membres de la Chambre des communes.

Bill pour établir une force de police dans les Territoires du Nord-Ouest.

Bill concernant les traitements et allocations des juges et autres fonctionnaires et employés publics et l'indemnité des membres du Sénat et de la Chambre des communes.

L'hon. M. CAMPBELL propose que le bill concernant l'admission de la colonie de l'Île-du-Prince-Édouard dans l'Union soit lu pour la deuxième fois. La motion est adoptée.

L'hon. M. KAULBACK exprime brièvement sa grande satisfaction de voir que cette mesure a été enfin adoptée et que l'Île du Prince-Édouard est entrée dans la Confédération.

Sur la motion du ministre des Postes, le bill est lu pour la troisième fois; le Sénat s'ajourne alors jusqu'à vendredi, onze heures du matin.

23 mai 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le vendredi 23 mai 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à onze heures de l'avant-midi.

* * *

BILL CONCERNANT LE HAVRE DE QUÉBEC

L'ordre du jour porte la troisième lecture du bill pour amender de nouveau les actes concernant l'administration et l'amélioration du havre de Québec.

L'hon. M. CAMPBELL dit qu'il a, à la suggestion de son honorable ami d'en face (M. Skead), qui a soulevé quelques objections contre le bill à la deuxième lecture, accepté un amendement, proposé en annexe à l'article 18, pour empêcher l'imposition de taux, péages et droits sur les bois équarris, en grumes ou flacheux, et les madriers ou bois de sciage, expédiés du port de Québec par mer à une destination en dehors de la province de Québec avant le premier jour de janvier 1874.

L'amendement est adopté.

Le bill, tel qu'amendé, est envoyé à la Chambre basse, qui ne l'a pas accepté. Le bill est alors adopté par le Sénat dans sa version originale.

Le Sénat, ayant attendu quelque temps des bills en provenance de la Chambre des communes, s'ajourne jusqu'à deux heures et demie de l'après-midi.

À la reprise de la séance, sur la motion de l'hon. M. CAMPBELL, appuyée par l'hon. M. AIKINS, le bill pour accorder à Sa Majesté certaines sommes nécessaires pour subvenir à certaines dépenses du service public est adopté.

* * *

SANCTION ROYALE

Son Excellence le Gouverneur-Général occupe le fauteuil à trois heures. Après quelques minutes, la Chambre des communes est convoquée, et Son Honneur le Président M. Cockburn, présente le bill des subsides et les autres bills adoptés depuis la dernière visite officielle de Son Excellence au Sénat, pour qu'il leur donne la sanction royale.

Les mesures suivantes sont présentées et reçoivent la sanction royale :

Acte pour pourvoir au maintien de l'ordre à bord des steamers à passagers.

Acte pour amender l'acte du fonds de retraite du service civil.

Acte pour amender l'acte de la compagnie du chemin de fer d'Érié et Niagara de 1863.

Acte pour incorporer la compagnie d'impression et de publication du *Citizen*.

Acte pour incorporer la compagnie des mines d'argent dite North Star.

Acte pour modifier l'Acte sur les brevets de 1872.

Acte pour incorporer la compagnie du pont du Canada et de la rivière Détroit.

Acte pour amender de nouveau l'Acte concernant les banques et le commerce de banque.

Acte pour incorporer la Banque de St-Hyacinthe.

Acte pour incorporer la Banque Victoria du Canada.

Acte pour incorporer la Banque Stadacona.

Acte pour incorporer la Banque Impériale.

Acte pour incorporer la Chambre de commerce de la Puissance.

Acte concernant la Maison de la Trinité et les commissaires du havre de Montréal.

Acte visant à mieux protéger les cours d'eau et rivières navigables.

Acte pour incorporer la compagnie d'acier breveté de Date (responsabilité limitée).

Acte pour incorporer la Chambre de commerce du comté de King.

Acte pour étendre les pouvoirs de la compagnie de télégraphe de Montréal, et pour d'autres fins.

Acte pour amender les actes incorporant la compagnie du pont suspendu de Queenston.

Acte pour amender l'acte concernant la construction du chemin de fer Intercolonial.

Acte pour amender les actes incorporant la compagnie de placement et d'agence de Londres et du Canada (responsabilité limitée).

Acte pour incorporer la banque centrale du Canada.

Acte pour amender l'acte pour incorporer la compagnie du pont et tunnel de chemin de fer de la rivière Sainte-Claire.

Acte pour amender l'acte pour incorporer la compagnie du pont de chemin de fer de la rivière Détroit et changer son nom en celui de « Compagnie du pont et tunnel de chemin de fer de la rivière Détroit ».

Acte pour incorporer la compagnie d'assurance maritime et contre l'incendie, dite de la Puissance.

Acte pour amender l'acte concernant les compagnies par actions.

Acte pour amender l'acte concernant les compagnies à fonds social pour la construction de travaux pour faciliter le flottage des bois sur les rivières et cours d'eau.

Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer de jonction du Grand Occidental sur la rive du lac Ontario.

Acte concernant le havre de Pictou, dans la Nouvelle-Écosse.

Acte concernant le canal Desjardins.

Acte pour changer le nom de la « Freehold Permanent Building Society of Toronto » en celui de « Freehold Loan and Saving Company » (compagnie de crédit foncier et d'épargne), et pour en étendre les pouvoirs.

Acte pour changer le nom de la « Banque supérieure du Canada » en celui de « la Banque fédérale du Canada. »

Acte concernant le service postal océanique.

Acte pour incorporer la compagnie des laminoirs Coldbrook de la Puissance du Canada.

Acte pour incorporer la compagnie d'assurance royale canadienne.

Acte pour incorporer la compagnie maritime d'emménagement et de docks.

Acte pour incorporer la compagnie canadienne des moissonneuses, dites Warrior.

Acte pour établir de meilleures dispositions à l'égard de l'amélioration du fleuve Saint-Laurent entre Montréal et Québec.

Acte concernant les naufrages et le sauvetage.

Acte pour établir de nouvelles dispositions au sujet des droits de douane dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.

Acte concernant la prison centrale de la province de l'Ontario.

Acte pour permettre à la compagnie du Grand chemin de fer occidental d'étendre et perfectionner davantage ses moyens de correspondance.

Acte pour incorporer la compagnie de chars et de manufacture du Canada.

Acte pour incorporer la compagnie pour la fabrication du papier, dite du Canada.

Acte concernant le chemin de fer de St-François et Mégantic.

Acte pour amender les actes concernant l'inspection des bateaux à vapeur.

Acte visant à proroger l'acte passé dans la trente-troisième année du règne de Sa Majesté, intitulé : « Acte pour amender l'acte des pénitenciers, de 1868. »

Acte concernant les étrangers et la naturalisation dans les provinces de la Colombie-Britannique et de Manitoba.

Acte pour amender l'acte concernant les offenses contre la personne.

Acte pour résoudre un doute sur l'interprétation à donner à la 31^e section de l'Acte 33 Vict., ch. 3, et pour amender la section 108 de l'Acte des terres de la Puissance.

Acte concernant les poids et mesures.

Acte pour incorporer la compagnie d'exprès de la Puissance.

Acte pour incorporer la compagnie du câble atlantique du Canada.

Acte pour incorporer la compagnie canadienne de terres et de prêt de Glasgow (responsabilité limitée).

Acte pour amender l'acte relatif à certaines banques d'épargne dans les provinces d'Ontario et de Québec.

23 mai 1873

Acte pour conférer certains pouvoirs à la compagnie du chemin de fer de Montréal, Chambly et Sorel.

Acte pour permettre à la compagnie du chemin de fer de Buffalo et du lac Huron de faire des arrangements au sujet des bons qui représentent sa dette.

Acte pour incorporer la compagnie des marbres Marrezzo du Canada.

Acte visant à amender l'Acte 32 et 33 Vict., ch. 70. pour unir les compagnies d'assurance mutuelle du Castor et de Toronto contre l'incendie.

Acte pour amender les actes généraux concernant les chemins de fer.

Acte pour autoriser James K. Ward et autres, à placer des estacades sur le chenal entre l'Île St-Ignace et l'Île du Pads, dans la paroisse de l'Île du Pads, dans le district de Richelieu.

Acte pour incorporer la compagnie d'assurance du Canada.

Acte visant à amender l'acte pour incorporer l'association de placement de Montréal.

Acte pour amender l'Acte concernant la milice et la défense de la Puissance du Canada.

Acte pour incorporer une compagnie sous le nom de « Le crédit foncier du Bas-Canada ».

Acte pour incorporer la compagnie de docks et d'entrepôt de la Puissance.

Acte pour incorporer la compagnie canadienne des métaux.

Acte pour incorporer la compagnie des steamers de la malle royale du Canada et des Antilles.

Acte pour incorporer la compagnie d'assurance maritime mutuelle du Canada.

Acte pour amender le chapitre 58 des Statuts refondus de la ci-devant province du Canada.

Acte concernant l'intérêt et l'usure dans la province de la Nouvelle-Écosse.

Acte pour autoriser des concessions gratuites de terres à certains colons primitifs et à leurs descendants, dans le territoire formant maintenant la province de Manitoba.

Acte pour incorporer la Banque de Pictou.

Acte pour incorporer la Chambre de commerce d'Oshawa.

Acte pour incorporer la compagnie des travaux hydrauliques de Lachine et pour lui conférer certains pouvoirs.

Acte pour abroger la loi de la Colombie-Britannique intitulée : « An Ordinance respecting Harbor and Tonnage Dues and to regulate the Licenses on vessels engaged in the Coasting and Inland Navigation Trade. »

Acte pour amender l'acte de la présente session intitulé : « Acte pour incorporer la compagnie du pont du Canada et de la rivière Détroit. »

Acte concernant l'admission de la colonie de l'Île du Prince-Édouard comme province de la Puissance.

Acte pour incorporer l'Agence canadienne de placement et de garantie.

Acte pour incorporer la compagnie du Labrador.

Acte pour accorder des pouvoirs additionnels à la compagnie des steamers de Québec et des ports du Golfe.

Acte pour incorporer la compagnie d'emmagasinage des marchands.

Acte pour autoriser la compagnie du chemin à lisses de colonisation du nord de Montréal à prolonger sa ligne depuis la rivière Creuse jusqu'à un point d'intersection avec le chemin de fer canadien du Pacifique projeté, et à prolonger aussi sa ligne jusqu'au Sault Ste-Marie, la baie Georgienne et le lac Supérieur, ou à unir sa ligne avec toute ligne de chemin de fer aboutissant aux points ci-dessus mentionnés.

Acte visant à amender l'acte intitulé : « Acte portant de nouvelles dispositions pour le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest ».

Acte pour pourvoir à l'inspection du gaz et de compteurs à gaz.

Acte pour continuer pendant un temps limité l'Acte de faillite de 1869 et les actes qui l'amendent.

Acte concernant le pilotage.

Acte concernant l'administration de la justice et l'établissement d'un corps de police dans les Territoires du Nord-Ouest.

Acte concernant les traitements et allocations des juges et autres fonctionnaires et employés publics, et l'indemnité des membres du Sénat et de la Chambre des communes.

Acte pour changer les limites des comtés de Montcalm et de Joliette pour les fins électorales.

Acte visant à établir des dispositions temporaires pour l'élection des membres de la Chambre des communes du Canada.

Acte pour répartir de nouveau les sommes payables et imputables aux diverses provinces du Canada par le gouvernement fédéral, en tant qu'elles dépendent de la dette avec laquelle elles sont respectivement entrées dans l'Union.

Acte pour établir de meilleures dispositions à l'égard des pétitions d'élection et de tout ce qui se rattache aux élections des membres de la Chambre des communes dont la validité est contestée.

Acte concernant les droits d'exportation imposés sur les bois de construction par la législature de la province du Nouveau-Brunswick.

Acte pour amender l'Acte 34 Vict., ch. 43, intitulé : « Acte pour permettre à certaines compagnies de chemin de fer de pourvoir aux besoins du trafic croissant sur leurs chemins de fer, et pour amender l'acte des chemins de fer, 1868. »

Acte concernant les chargements sur le pont des navires.

Acte concernant les navires, leur enregistrement, leur inspection et leur classification.

Acte pour amender de nouveau les actes concernant

l'administration et l'amélioration du havre de Québec.

Acte pour amender et refondre et pour étendre à toute la Puissance du Canada les lois relatives à l'inspection de certains des produits principaux de provenance canadienne.

Acte pour amender de nouveau la législation relativement à certaines matières de procédures dans les causes criminelles.

Acte visant à amender les actes pour prévenir plus efficacement la désertion des matelots et à d'autres fins.

* * *

RÉSERVES

Les bills suivants ont été réservés :

Acte pour faire droit à John Robert Martin.

Acte concernant l'engagement des matelots.

Acte pour faire de nouvelles dispositions concernant l'extradition des criminels.

* * *

AJOURNEMENT

Son Excellence le Gouverneur-Général s'étant retiré,

Sur la motion de l'hon. M. AIKINS, le Sénat s'ajourne alors jusqu'au 13 août.

13 août 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le mercredi 13 août 1873

Les membres présents étaient:-

L'hon. PIERRE JOSEPH OLIVIER CHAUVÉAU,
Président, Les honorables Messieurs Aikins, Cormier, Ryan, Skead,
Botsford, Mills, Shaw, Wilson, Campbell,

L'honorable Président a informé la Chambre que Son Excellence le Gouverneur-Général avait l'intention de venir à la salle du Sénat à trois heures cet après-midi, pour proroger le parlement.

Son Excellence le Très-Honorable Sir Frédéric Temple, Comte de Dufferin, Vicomte et Baron Clandeboye, de Clandeboye, dans le Comté Down, dans la Pairie du Royaume-Uni, Baron Dufferin et Clandeboye de Ballyleidy et Killeleagh, dans le Comté Down, dans la Pairie d'Irlande, et Baronnet, Chevalier du Très-Illustre Ordre de St. Patrice et Chevalier Commandeur du Très-Honorable Ordre du Bain, Gouverneur Général du Canada et Vice-Amiral du Canada, étant assis dans le fauteuil sur le Trône.

L'honorable Président a ordonné au Gentilhomme huissier de la verge noire de se rendre à la Chambre des communes et d'informer cette Chambre « que c'est le bon plaisir de Son Excellence que les Communes se rendent immédiatement auprès d'Elle, dans la salle du Sénat. »

La Chambre des communes étant venue avec son orateur,

Il a plu à Son Excellence le Gouverneur-Général de prononcer le discours suivant:

Honorables Messieurs du Sénat,

Messieurs de la Chambre des communes,

En vous dispensant de prolonger vos travaux parlementaires, je désire vous offrir mes meilleurs remerciements pour la diligence que vous avez montrée dans l'exécution de vos devoirs publics.

Au nombre des mesures que vous avez adoptées se trouvent des lois très importantes pour la prospérité de la Puissance.

Les intérêts du commerce seront promus par l'acte relatif à l'inspection des principaux articles de production canadienne, ainsi que le statut réglant les poids et mesures.

Les différents actes concernant notre marine marchande

contribueront grandement au succès et au développement de cette branche importante de notre industrie nationale, et à la protection de la vie de nos marins.

Par l'acte relatif à la décision des élections contestées des membres de la Chambre des communes, vous avez adopté le système qui fonctionne maintenant avec succès dans la mère patrie.

Je vous félicite sincèrement de l'admission de la colonie de l'Île du Prince-Édouard comme province de la Puissance.

Messieurs de la Chambre des communes,

Au nom de Sa Majesté, je vous remercie des subsides que vous avez votés si volontiers; ils assureront l'exécution énergique des grands travaux publics que requièrent si impérieusement les besoins et les développements si rapides de ce pays.

Honorables Messieurs et Messieurs,

J'ai cru qu'il était à propos, dans l'intérêt du bon gouvernement de ce pays, d'ordonner qu'une commission fût émise, afin de s'enquérir de certaines choses se rapportant au chemin de fer du Pacifique canadien et auxquelles l'attention publique a été appelée, et que la preuve faite devant cette commission fût reçue sous serment.

Les commissaires auront instruction de procéder à cette enquête avec toute diligence, et de transmettre leur rapport aussi bien aux orateurs du Sénat et de la Chambre des communes qu'à moi-même. Immédiatement après la réception du rapport, je ferai convoquer le Parlement pour la dépêche des affaires, afin de vous donner une prompt occasion de considérer ce rapport. En attendant, je prends congé de vous.

L'honorable Président du Sénat a alors dit:

Honorables Messieurs du Sénat,

Messieurs de la Chambre des communes,

C'est la volonté et le bon plaisir de Son Excellence le Gouverneur-Général de proroger ce parlement à lundi, le 22^e jour de septembre prochain, pour être ici tenu, et ce Parlement est en conséquence prorogé à lundi, le vingt-deuxième jour de septembre prochain.