COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

DEUXIÈME SESSION — DIXIÈME PARLEMENT

---

6 EDOUARD VII, 1906

VOL. LXXVI

COMPRENANT LA PERIODE DEPUIS LE VINGT-NEUVIÈME JOUR DE MAI JUSQU'AU VINGT-CINQUIÈME JOUR DE JUIN INCLUSIVEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1906

ERRATA.

Colonne 4170, lire : " bill (n° 62) ", au lieu de : " bill (n° 60) ".

Colonne 4644, lire, au sujet des compagnies de messageries : " bill (n° 82) " au lieu de : " bill (n° 19) ".

Colonne 4904, 9ième ligne, lire avant le mot : " pourquoi ", les mots : " M. INGRAM : "

Colonne 5207, lire, au sujet des monnaies : " bill (n° 196) " au lieu de : " bill (n° 195) ".

Colonne 5321, lire : " bill (n° 200) " au lieu de : " bill (n° 201) ".

Colonne 5535, au sujet du chemin de fer terminal de Fort-William : " bill (n° 120) " au lieu de : " bill (n° 122) ".

Colonne 5634, lire : " bill (n° 179) " au lieu de : " bill (n° 184) ".

Colonnes 5641 et 5642, lire: " M. MACDONELL " partout où se rencontrent les mots : " M. MACDONALD "

Colonnes 5666 et 5893, lire : Compagnie d'assurance du Canada contre les accidents en général ", au lieu de : " Compagnie d'assurance du Canada contre l'incendie ".

Débats des Communes

DEUXIÈME SESSION—DIXIÈME PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 29 mai 1906.

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

DEPOT D'UN RAPPORT RELATIF AUX CAUSES DE L'ECROULEMENT DE LA TOURELLE OUEST.

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) demande à déposer sur le bureau de la Chambre le rapport des commissaires chargés de s'enquérir des causes de l'écroulement d'une partie de la tourelle de l'annexe de l'édifice de l'ouest.

Monsieur l'Orateur, je dépose en ce moment le rapport des commissaires ; on prépare des copies des témoignages qui seront aussi déposées le plus tôt possible, en même temps que les plans et devis.

1re LECTURE D'UN BILL RELATIF AU TARIF DOUANIER DE 1897.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : J'ai l'honeur de déposer le bill (n° 175) modifiant le tarif douanier de 1897. La Chambre a déjà adopté les résolutions relatives à ces changements et en conformité de ces résolutions je demande maintenant la permission de déposer le bill.

(La motion est adoptée et le bill est lu une premèire fois.)

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS AU SUJET D'UN RAPPORT.

L'honorable M. GEORGE E. FOSTER : Je renouvelle ma demande au sujet d'une copie du décret ministériel du 2 avril, 1891, relatif aux terres de colonisation et au rapport de M. Rufus Stevenson mentionné dans ce décret. Il est imprimé depuis plus de dix ans et il est enfoui dans les casiers du département ou ailleurs ; il y a près d'un mois que je travaille à me le procurer, sans y réussir. J'ignore si ce retard est prémédité ou non, mais nous sommes à la veille d'un débat très important et j'aurais dû l'avoir depuis quelques jours déjà, pour pouvoir m'en servir. On dirait qu'il est impossible de se le procurer.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je dois expliquer à l'honorable député que ce rapport m'a été adressé et mis parmi mes papiers à mon insu ; dès que j'en ai été averti je l'ai envoyé à l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) pour qu'il le dépose.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

L'honorable M. GEORGE E. FOSTER (Toronto-nord) : Monsieur l'Orateur, la Chambre me rendra ce témoignage qu'il m'arrive rarement de soulever des questions de privilèges. Je suis trop vieux dans le métier, j'ai livré trop de combats pour perdre mon temps à relever tout ce qui se dit ici ou en dehors de cette Chambre, et qui, à mon avis, ne cadre pas avec la vérité. Mais aujourd'hui je crois devoir me départir de cette règle salutaire pour soulever une question de privilège qui intéresse les membres des deux côtés de la Chambre. Je ne me suis jamais plaint des attaques des journaux ; je comprends que c'est un accompagnement nécessaire des luttes politiques, et ici et ailleurs, j'ai toujours accordé à tous mes adversaires entière liberté à ce sujet.

Depuis mon discours sur la question de la "North Atlantic Trading Company" on a pu remarquer, tant dans cette Chambre que dans les journaux, une forte tendance, non seulement à critiquer, mais à défigurer le sens de mes remarques sur cette question et de représenter sous un faux jour certains actes de ma vie publique et de ma vie privée. Les journaux anglais se sont largement prévalu de ce privilège. Ils m'ont prodigué les épithètes et les gros mots, et ont proféré toute sorte d'accusations et d'insinuations, mais sous ce rapport la palme est restée à deux journaux français de la province de Québec, dont la perfidie, la grossièreté et la fausseté ne peuvent être surpassées. Dans ces attaques contre les membres du Parlement il doit y avoir une limite qui ne peut pas être franchie et je demande à la Chambre si je n'ai pas raison de dire que dans le cas actuel, cette limite a été dépassée de beaucoup.

La "Presse" du 26 courant publie un article intitulé "Le Parlement Fédéral" et signé "Blaise" qui est, me dit-on, le pseudonyme d'un jeune homme du nom de Cinq-

Mars, attaché à ce journal. Je me recommande à l'indulgence de la Chambre pendant que je lirai cet écrit dans le texte français et je demande à mon honorable ami le ministre des Douanes (M. Paterson) de me reprendre, si ma prononciation est trop défectueuse :

Un ami me fait la remarque que je n'ai pas été tendre à l'égard de M. Foster depuis l'ouverture de la session. C'est vrai ! mais peut-on rester insensible sous l'averse d'injures gratuites que ce vieux parlementaire lance incessamment à la face des habitants de la province de Québec, des Canadiens-français, des catholiques, enfin sur tout ce qui est respectable et doit être respecté.

Encore, si les paroles du bonhomme n'étaient imprimées que dans le Hansard ; mais non ! Les correspondants parlementaires de la presse tory boivent ses paroles et les transmettent à leurs gazettes qui en font leurs belles pages. Ainsi, à la lecture des grands quotidiens tories, sir Wilfrid Laurier serait un fourbe politique ; feu l'honorable M. Préfontaine, un voleur ; l'honorable ministre des Finances, un menteur fieffé ; les autres membres du cabinet, des saltimbanques politiques et des farceurs. Nos compatriotes, des niais encroutés dans l'ignorance ; notre clergé, un ramassis de fanatiques et d'hypocrites. Et c'est M. George Eulas Foster, politicien de triste renommée, qui chante ce refrain aux Communes. A la dernière session, son collègue et associé politique, M. Borden, avait inauguré une campagne du même genre ; mais le résultat des élections provinciales au Nord-Ouest et des élections partielles aux Communes qui ont eu lieu durant la vacance, ont eu pour effet de le modérer, s'il tient à conserver la chêrrerie de son parti. Ses vêtements sont peut-être encore les mêmes, mais il a modifié son langage.

Il faut répondre à M. Foster, non pas que les écrits qu'il inspire aux gazettes tories en vaillent la peine, mais parce qu'il y a certains lecteurs qui sont disposés à accepter comme vrais les écrits qui démeurent sans réponses. Les procédés de M. Foster sont simples, et ce qui lui manque avant tout, c'est un peu d'honnêteté dans les citations. Mardi dernier, il fut pris en flagrant délit par le ministre des Finances qui le remit promptement à sa place. Règle générale, on ne voit pas dans les journaux tories les corrections administrées à M. Foster. Sur les journaux, ses erreurs figurent à la place d'honneur. Il parodie les discours de ses adversaires, il dénature leurs pensées, il tronque leurs phrases, ce sont les moyens dont il use et abuse : Il n'a qu'un principe, l'intérêt ; qu'un désir, insulter. Il est de l'école du mensonge, de l'hypocrisie, de la couardise. A ses yeux, celui pour qui ces vertus civiques et politiques ne sont pas un vain mot, est un imbécile, une tête chaude. Il est inutile de traiter ces questions-là avec lui, il n'y entendrait rien.

Je désire donner une traduction aussi précise que possible de cet écrit.

(L'orateur traduit en anglais.)

J'ai dit il y a un instant, qu'en perfidie, en grossièreté et en fausseté, ceci surpasse tout ce que j'ai vu dans la presse du pays. Les trois principales accusations de cet écrivain peuvent se résumer à ceci :

Je lance gratuitement l'injure à la face des habitants de la province de Québec, des Canadiens-français, des catholiques, et sur tout ce qui est respectable et mérite d'être respecté.

Je représente ses compatriotes—les Canadiens-français—comme des niais encroutés dans l'ignorance et le clergé catholique comme un ramassis de fanatiques et d'hypocrites.

Je n'ai qu'un principe : l'intérêt ; qu'un désir, insulter. J'appartiens à l'école du mensonge, de l'hypocrisie et de la couardise ; et à mes yeux, celui pour qui les vertus civiques et politiques ne sont pas un vain mot, est un imbécile et une tête chaude.

Enfin, il est inutile de discuter ces questions avec moi, parce que je n'y entends rien.

Personne, parmi ceux qui liront l'original, ne pourra dire que j'ai forcé la note dans ce court résumé. Or, j'ai dit que cet écrit est perfide, et sa perfidie consiste à m'attaquer en faisant appel à tout ce que peuvent provoquer les sympathies et les préjugés nationaux et religieux. Sa perfidie consiste à être publié dans un journal lu par des milliers de familles canadiennes-françaises où ne pénètre jamais un journal anglais, et surtout un journal anglais conservateur ; il est perfide en ce qu'il reproche à mes collègues d'origine française, et particulièrement à l'honorable député de Beauharnois et à l'honorable député de Jacques-Cartier, d'être ligués avec moi, le calomniateur des Canadiens-français, des catholiques et de tout ce qui est respectable et doit être respecté. C'est très bien imaginé : je suis impuissant à me défendre contre de pareilles attaques et mes collègues, dont on fait mes complices, les complices de ce prétendu insulteur qui dénigre les Canadiens-français et les catholiques, sont placés dans une situation bien critique, vu qu'il n'y a pour ainsi dire pas de journaux dans la province de Québec pour contredire ces faussetés.

J'ai aussi dit que l'écrit est grossier. Il l'est incontestablement, mais sous ce rapport, un autre journal français, le "Canada" ne le cède guère à la "Presse". Depuis mon discours sur l'affaire de la "North Atlantic Trading Co.", c'est le "Canada" qui a été chargé de mener contre moi dans le pays la campagne entreprise ici par certains membres de la droite. On prend tous les moyens pour dénaturer mes actes et mes paroles. Je vais en citer un exemple. On dit : Que peut-on répondre à un homme comme M. Foster qui, lorsqu'il était ministre des Finances, a dilapidé les terres publiques et privées dans l'affaire de la "Temperance Colonisation Co." et dans celle de la "Great West Land Co." ? Le "Canada", qui est un journal bien renseigné, aurait dû savoir —si ceux qui m'ont attaqué dans cette Chambre l'ignoraient—que la "Temperance Colonisation Company" a été fondée avant même que je fusse membre du Parlement, et non pendant que j'étais ministre ; que la "Great West Land Co." était une affaire

privée; que cette compagnie a été fondée il y a trois ou quatre ans, après que j'eusse cessé de faire partie de cette Chambre et avant que j'y fusse revenu. Ce sont ces raisons que donne le "Canada" pour expliquer que mes collègues et moi ne devrions pas attaquer le Gouvernement et que nous devrions garder le silence.

Je n'en dirai pas davantage pour le moment, mais je suis d'avis qu'il est juste et à propos que la Chambre s'occupe de cette question. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries peut rire de la tactique employée par son journal. Je ne puis trouver cela très drôle, et l'honorable premier ministre peut croire ou ne pas croire—je suppose qu'il ne croit pas—que c'est de bonne guerre. Mais un mot de lui ou de son collègue de la Marine et des Pêcheries mettrait fin à cette tactique. Si je soulève cette question ce n'est pas qu'elle m'affecte personnellement, le moins du monde, mais je dois à mon parti et à ma position de tenter quelque démarche pour faire cesser cette manière de combattre. Je donne avis que demain, ou à la première occasion, je proposerai une motion relative à cette affaire.

QUESTION RELATIVE A L'ADJUDICATION DES TRAVAUX DU TRANSCONTINENTAL.

M. J. T. SCHELL (Glengarry) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je voudrais savoir si le Gouvernement à l'intention de déposer sur le bureau de la Chambre, les détails des soumissions reçues pour la construction de deux sections du transcontinental et tous les documents qui se rapportent à cette affaire.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je ne crois pas qu'il reste encore des documents qui n'aient pas été déposés. Si l'honorable député (M. Schnell) en connaît, je lui conseillerais de proposer une motion pour qu'ils soient déposés.

M. J. T. SCHELL : Les soumissions elles-mêmes ont été déposées, mais nous n'avons pas les détails.

DEPOT D'UN RAPPORT.

Supplément au rapport du ministère du Commerce pour l'exercice expiré le 30 juin 1905.—M. Paterson.

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a donné l'avis hier qu'il présenterait une contre-proposition sur la motion demandant que la Chambre siège en comité des subsides. Il a été informé de l'intention du Gouvernement de mettre certains bills en discussion et d'en hâter l'adoption, si c'est possible. S'il accepte cet arrangement, je proposerai que la Chambre se forme en comité des subsides, de bonne heure demain.

M. R. L. BORDEN : Je crois que c'est ce qu'il y a de mieux à faire et je me rends avec plaisir à la demande de l'honorable premier ministre.

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS.

M. J. G. H. BERGERON (Beauharnois) : Je désirerais savoir quand l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux entend mettre en discussion son bill modifiant la loi des chemins de fer.

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

M. GEORGE TAYLOR (Leeds) : En l'absence de l'honorable député de Lincoln-et-Niagara (M. Lancaster) et en son nom, je désire savoir quand seront déposés les rapports qu'il a demandés au mois d'avril dernier, relativement à l'appartement de l'orateur.

M. J. D. REID (Grenville) : Je désirerais savoir quand l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) déposera le rapport que j'ai demandé le 18 avril dernier. Ce rapport est très court et il y a longtemps que la Chambre en a ordonné le dépôt. On doit avoir une raison particulière pour ne l'avoir pas déposé plus tôt.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : L'honorable député a d'abord demandé un rapport, et plus tard il a modifié verbalement sa demande. Dois-je me conformer à la demande telle que modifiée ?

M. J. D. REID : Oui.

M. OLIVER : Il n'y aura pas de retard.

SUITE DU DEBAT SUR LE BILL RELATIF A L'EXPORTATION DE L'ENERGIE ELECTRIQUE, DU GAZ, ETC.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion en comité général sur le bill (n° 145) tendant à réglementer l'exportation de l'énergie électrique et de certains liquides et gaz.—M. Fitzpatrick.

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Avec la permission de la Chambre je propose de retirer ce bill, qui est à mon nom sur l'ordre du jour. Mais je crois savoir que l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) a quelques remarques à faire sur la question et j'aimerais que le bill fut mis en discussion en comité général, pour lui fournir l'occasion de prononcer son discours.

(La Chambre décide qu'elle passe à la discussion en comité général.)

M. W. F. COCKSHUTT (Brantford) : L'honorable ministre nous annonce qu'il a décidé de retirer ce bill, mais grâce à son obligeance, il me sera permis de faire quelques remarques sur cette question. Ce bill constitue une innovation quant à la juridiction de ce Parlement sur la chute de Niagara et ce point est très important. Si on le rapproche du rapport du département, publié récemment, relativement aux cours d'eau internationaux, il intéresse considérablement la partie de la province située à proximité de la rivière Niagara et je traiterai aussi brièvement que possible de cette position qu'occupe Ontario à l'égard de cette rivière. Comme nous le savons tous, il s'est fait depuis quelque temps une forte agitation aux Etats-Unis, pour préserver le panorama, comme l'on dit, des chutes Niagara et de nombreuses pétitions à cet effet ont été adressées au Gouvernement.

Il y a quelques semaines j'ai demandé combien le Gouvernement avait reçu de ces pétitions, et d'où elles venaient. La réponse a été, autant que je me rappelle, que 14 proviennent du Canada et 467 des Etats-Unis. Ceci démontre que nos voisins portent beaucoup plus d'intérêt que nous à la conservation des beautés naturelles des chutes Niagara. Mais je soupçonne qu'il y a autre chose que l'amour de l'aspect du paysage derrière ces pétitions et, autant que j'ai pu m'en rendre compte, nos voisins du sud semblent plutôt redouter que nos industries reçoivent une très forte impulsion grâce à la transmission de l'énergie électrique, à des prix qu'ils ne peuvent pas espérer atteindre. C'est pour cette raison qu'ils ont fait signer un très grand nombre de pétitions demandant au gouvernement canadien de préserver l'aspect des chutes Niagara.

La préservation des beautés naturelles des chutes Niagara est un but louable en soi, et je ne voudrais pas le combattre, car ces chutes sont une des merveilles du monde. Mais elles ont aussi d'autres avantages que le Canada et plus particulièrement la province d'Ontario ne sauraient dédaigner. Les remarques que je me propose de faire s'adresseront surtout à Niagara considéré comme producteur d'énergie.

La commission des forces hydrauliques d'Ontario a été nommée il y a deux ans et demi pour étudier cette question à fond. J'ai eu l'honneur d'être choisi comme un des commissaires et depuis ces deux ans et demi, nous avons dépensé beaucoup de temps et de travail et environ $15,000 en recherches et en études sur les développements possibles de ces chutes et leur valeur comme productrices d'énergie, pour la province d'Ontario.

Avant d'entrer dans la discussion de la valeur des chutes comme productrices d'énergie, je dirai quelques mots de la question de juridiction. Jusqu'à ce jour, on avait toujours présumé que la province d'Ontario avait une juridiction presque complète, sinon exclusive sur la rivière Niagara considérée comme productrice d'énergie. Mais depuis quelques semaines ou quelques mois, certaines demandes ont été faites pour mettre cette rivière, en partie du moins, sous la juridiction du gouvernement fédéral. Je ne suis pas un avocat en droit constitutionnel et je n'ai pas la prétention d'émettre un avis sur ce point. Mais j'ai consulté des autorités et elles me paraissent généralement unanimes à reconnaître que ceux qui habitent sur les berges de cette rivière et sont propriétaires de ses rives ont le droit d'utiliser le cours d'eau dans leur propre intérêt et aussi pour en retirer de l'énergie.

A l'heure qu'il est le gouvernement d'Ontario est propriétaire d'une partie considérable de la rive de cette rivière et, autant qu'il m'est permis d'interpréter la loi, il a le droit de régler la quantité d'eau qui pourra être détournée de cette rivière afin de produire de l'énergie dans la province d'Ontario, pour l'avantage de ses industries et pour en fournir aux compagnies de traction et de chemins de fer qui désireraient exploiter leurs industries au moyen de l'électricité.

Mais à en juger par l'attitude de certains membres de cette Chambre, lors du débat du 10 mai courant, je crois constater une tendance à accorder au gouvernement fédéral une certaine juridiction sur les eaux de cette rivière. Avant que ce bill soit retiré j'aimerais beaucoup entendre l'honorable ministre de la Justice nous expliquer exactement l'attitude du Gouvernement sur cette question de juridiction. La rivière Niagara est un cours d'eau limitrophe et sert de frontière entre la province d'Ontario et l'Etat de New-York, et à ce point de vue sa situation peu être différente de celle d'une rivière située entièrement dans les limites de la province, sans contact avec un territoire étranger.

Je considère que la province d'Ontario aurait un grand intérêt à connaître exactement l'atitude de ce gouvernement dans cette question de juridiction sur la rivière Niagara ; à savoir si le gouvernement fédéral réclame le droit de régler la quantité d'eau qui pourra être détournée de cette rivière pour produire de l'énergie, ou s'il se propose de réclamer ce droit dans un avenir prochain. Car si telle était son intention, le gouvernement d'Ontario qui entreprend en ce moment un travail important pour distribuer l'énergie électrique aux municipalités dans un rayon de 150 milles de la rivière Niagara,—distance à laquelle l'énergie électrique peut se transmettre facilement dans l'état actuel de la science—le gouvernement d'Ontario, dis-je, aurait tout intérêt à savoir quelles sont les prétentions du gouvernement fédéral sur ces eaux et aussi sur les eaux d'autres rivières plus ou moins comprises dans ce projet de transmission de l'énergie électrique.

Il ne faut pas oublier non plus qu'il y a encore un autre pouvoir qui exerce sa juri-

diction sur les eaux de la rivière Niagara—celui des Etats-Unis, et il pourrait fort bien arriver que ni les autorités fédérales, ni les autorités provinciales, n'eussent le droit de déterminer la quantité d'eau qui pourra être détournée de cette rivière. Dans le rapport que j'ai ici et dont je me propose de citer des extraits, je trouve une déclaration très importante faite récemment aux Etats-Unis touchant cette question et c'est sur cette déclaration et sur le rapport de la commission des voies d'eau limitrophes que je baserai les quelques remarques que je me propose de faire au sujet de ce point de juridiction sur les chutes Niagara considérées comme productrices d'énergie, et aussi en ce qui a trait à la navigation et quelques autres points de vue qu'on peut considérer comme relevant de cette rivière limitrophe. Je citerai d'abord le rapport de la commission des forces hydrauliques d'Ontario, sur les chutes Niagara, vu qu'il est concis et contient l'opinion d'une haute autorité américaine qui s'est prononcée récemment sur cette question.

La conservation des chutes.

Un mouvement public assez accentué s'est manifesté récemment aux Etats-Unis pour préserver les beautés naturelles des chutes Niagara. Le but était de conserver l'aspect en limitant la quantité d'eau qu'on pourrait détourner de la rivière, en haut des chutes, pour produire de l'énergie et empêcher par ce moyen une diminution appréciable dans le volume d'eau qui passe par les chutes.

M. Griggs, (ci-devant procureur général du gouvernement fédéral des Etats-Unis donna son opinion, le 31 janvier de cette année, à l'association des marchands de New-York, sur la question de la juridiction des Etats-Unis sur les eaux de la rivière Niagara, au-dessus et au-dessous des chutes, aux endroits où l'on se propose d'opérer des prises d'eau pour produire de l'énergie dans un but d'exploitation commerciale. Cette opinion ainsi que d'autres documents ont été rendus publics, il y a quelques semaines, par un rapport du Sénat américain et nous en citerons le passage suivant qui est de nature à jeter un jour intéressant et autorisé sur les conséquences probables de ce mouvement :

Quelle que soit la juridiction de l'Etat de New-York sur les eaux de la rivière et leur emploi, cette juridiction est soumise et subordonnée à celle du gouvernement national, sous deux rapports :

Premièrement. Quant à la navigation qui est du ressort exclusif du congrès.

Deuxièmement. A titre de frontière entre ce pays et le Canada, à l'égard de laquelle les Etats-Unis et la Grande-Bretagne ont le droit, en vertu d'un traité, d'imposer tels conditions et règlements quant à l'usage de la rivière et de ses eaux, qu'ils jugeront mutuellement à propos d'imposer. Un traité dûment conclu entre ces deux nations et ratifié par le sénat américain serait la loi suprême du pays, et si dans ce traité il était stipulé qu'il ne serait plus fait à l'avenir un usage de ces eaux comme celui qu'on en veut faire, et si cette stipulation était mise en vigueur par un acte du congrès le traité et la loi seraient valides, nonobstant les droits de l'état de New-York et des propriétaires riverans.

Cela démontre que si les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, par un traité décidaient qu'à l'avenir il ne sera plus détourné d'eau de la rivière Niagara, ni l'Etat de New-York, ni la province d'Ontario, ni le gouvernement fédéral ne pourraient exercer de juridiction sur ces eaux et si ce traité était ratifié par le congrès américain, la rivière, au point de vue industriel, cesserait virtuellement de nous appartenir.

On voit comme moi que la question est très grave pour la province d'Ontario qui dépense des sommes importantes pour la mise à exécution d'un projet destiné à fournir de l'énergie aux entreprises industrielles, aux compagnies de traction et de chemins de fer de cette partie du pays.

Après ces courtes remarques sur la question de juridiction, je citerai quelques faits relatifs à la rivière Niagara considérée comme productrice d'énergie. Le professeur Fessenden, qui habite maintenant Washington, mais un ci-devant Canadien, le spécialiste employé par la commission des forces hydrauliques municipales pour recueillir tous les renseignements possibles relatifs à la transmission de l'énergie électrique et aussi pour discuter le rapport de MM. Ross and Holgate de Montréal, qui ont fait les travaux hydrauliques et électriques pour la commission, rapport sur lequel sont basées toutes les recommandations de la commission, le professeur Fessenden, dis-je, a calculé la valeur de la rivière considérée comme productrice d'énergie. Je dois dire que les ingénieurs employés par la commission sont au premier rang de leur profession, que les calculs ont été faits avec le plus grand soin, et qu'ils sont aussi exacts que possible. Les calculs ont été revisés par M. John McKay, de Toronto, un ingénieur tout aussi éminent que MM. Ross et Holgate. J'ai donc raison de dire que les chiffres mentionnés dans ce rapport sont aussi exacts que tous ceux qui ont pu être recueillis par qui que ce soit dans le pays, sur cette question.

Le profeseur Fessenden a calculé la valeur de la rivière Niagara, uniquement au point de vue de la production de l'énergie, sans tenir aucun compte de la valeur du paysage. Nous admettons tous la beauté incomparable des chutes Niagara et nous sommes unanimes à vouloir qu'elles soient conservées, non seulement pour le présent, mais aussi pour les générations futures. Mais la question qui se pose est celle-ci : convient-il que le Canada et plus particulièrement la province d'Ontario laisse perdre une aussi grande quantité d'énergie qu'il s'en perd tous les jours et tous les ans, depuis des siècles ?

A l'heure qu'il est, la base de toute industrie est l'énergie à bon marché; les chutes Niagara sont à notre porte et peuvent nous en fournir à prix réduit. Nous n'avons pas de gisements de charbon dans cette partie

du pays et nos forêts sont disparues. Nous ne pouvons produire la force motrice qu'au moyen du charbon de terre importé et je prétends que cette houille blanche que les chutes Niagara mettent à notre disposition, nous avons le droit de l'utiliser pour les besoins de nos chemins de fer et de nos industries. Je suis convaincu que ces calculs du professeur Fessenden ont été faits avec beaucoup de soin, et on reste émerveillé quand, après les avoir étudiés, on peut se rendre compte de la valeur, en dollars et en cents, de ces chutes d'eau. Je vais citer une partie du rapport, car il explique d'une manière beaucoup plus concise que je ne pourrais le faire, la valeur commerciale que M. Fessenden attribue à ces chutes, au point de vue de la transmission de l'énergie aux industries d'Ontario:

Une source de puissance hydraulique est précieuse pour un pays tant directement qu'indirectement. Elle est précieuse directement en ce qu'elle abaisse le prix de la force motrice. Par exemple, si un industriel dépense $1,000 par année en charbon, en main-d'œuvre, en loyer, en assurance, pour obtenir au moyen de la vapeur l'énergie dont il a besoin, et si une puissance hydraulique peut lui fournir la même somme d'énergie moyennant $250 par an, cette force hydraulique lui vaut $750 par année. Elle est précieuse indirectement. Si l'industriel constate que son exploitation est plus profitable, que sa production annuelle est plus considérable, qu'il peut livrer ses produits à plus bas prix, que l'abaissement dans le coût de l'énergie a engagé les autres industriels auprès desquels il s'approvisionne à venir s'installer dans son voisinage et qu'à titre de citoyen d'un grand centre industriel il peut obtenir des taux de transport qu'il n'aurait pas dans un centre moins important.

En ne tenant compte que des avantages directs, la valeur de la puissance hydraulique susceptible d'être developpée par la masse d'eau qui passe du lac Erié dans le lac Ontario, peut être sûrement estimée à $2,000,000,000.

Le professeur Fessenden estime la valeur commerciale des chutes Niagara à $2,000,000,000. C'est un actif énorme pour le pays et nous avons raison de vouloir le conserver.

Il peut être intéressant d'expliquer comment on arrive à ce chiffre. La quantité d'eau qui passe par les chutes Niagara a été diversement appréciée, mais on peut prendre comme moyenne 75,000,000 de gallons par minute. Si on estime la différence de niveau entre les deux lacs à 330 pieds, cela donne approximativement 6,000,000 de chevaux-vapeur.

Avec une installation nécessaire et grâce aux autres conditions, une énergie d'un cheval-vapeur peut être fournie par l'eau, pendant une année, moyennant de $15 à $70 de moins que par la vapeur. Si on prend comme moyenne une simple différence de $30, on arrive à une économie annuelle de $120,000,000 pour l'énergie totale développée.

Cent vingt millions de dollars par année, peuvent être épargnés par les chutes Niagara.

M. FITZPATRICK.

Ceci représente l'intérêt à 5 pour 100 sur plus de $2,000,000,000, et l'économie réalisée par la province d'Ontario peut être capitalisée à plus de $1,000,000,000.

Tout cela est à la condition que la province d'Ontario soit propriétaire de la moitié de la rivière et l'état de New-York propriétaire de l'autre moitié. Cette rivière représente pour la province d'Ontario un capital d'un milliard de dollars.

Le calcul ci-dessus est très modéré. En pratique, la production d'un cheval-vapeur par la vapeur, coûte beaucoup plus cher que les prix donnés ici, et on serait bien plus près de la vérité en fixant la valeur totale de cette énergie à $250,000,000 par année.

Pour produire la même quantité d'énergie au moyen de la vapeur, il faudrait 60,000 de tonnes de charbon par année.

Ce dernier chiffre est aussi très modéré car si on prenait les quantités réellement consommées pour développer une force d'un cheval-vapeur, on arriverait à un résultat beaucoup plus élevé. Comme un mineur, dans une mine, extrait en moyenne 600 tonnes par année, on peut dire que l'énergie que nous laissons perdre tous les ans, représente le traval de 100,000 mineurs. D'une manière incidente, cette énergie non employée représente aussi la perte annuelle de 300 vies et plus de 1,000 accidents graves dans les mines. Dans cette estimation de la valeur de cette puissance hydraulique pour la province, il n'a pas été tenu compte du fait que lorsque le charbon est importé de l'étranger, l'argent payé aux mineurs est dépensé en dehors du pays ce qui augmente encore considérablement les pertes pour le pays ; il n'a pas été tenu compte non plus des grands avantages indirects résultant de la substitution de l'électricité à la vapeur, comme force motrice.

Laissant de côté d'autres calculs, j'arrive à la partie du rapport qui présente la question sous un autre aspect :

La question peut aussi être présentée sous un autre jour. Il est difficile de se faire une idée de semblables chiffres : $2,000,000,000 ou $120,000,000 par année, ou 60,000,000 de tonnes de charbon par année, ou six millions de chevaux-vapeur. Cependant quand on réfléchit que 6,000,000 de chevaux-vapeur représentent plus que la force de toutes les machines à vapeur du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, on commence à s'en faire une idée.

Depuis que la fin de ce rapport a été écrit, M. G. T. Beilby a prononcé son discours présidentiel sur la question de la consommation du charbon dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande.

Il démontre que la force totale de toutes les machines à vapeur et chaudières de la Grande-Bretagne et d'Irlande est de 5,000,000 de chevaux-vapeur et que la consommation totale du charbon par les chemins de fer et les industries est de 66,000,000 de tonnes.

Ces chiffres viennent corroborer ce qui a déjà été dit, qu'il faudrait environ 66,000,000 de tonnes de charbon par année pour représenter l'énergie qui se perd tous les ans aux chutes Niagara.

En d'autres termes, la puissance hydraulique developpée par la rivière Niagara, est capable, si elle pouvait être transmise, d'actionner tous les établissements industriels et tous les chemins de fer de la Grande-Bretagne et d'Irlande, à un prix excessivement réduit.

Ce qui précède ne donne pas encore une idée complète de la situation, car il a été démontré par une longue expérience que lorsqu'on emploie la traction électrique, une force de moitié moindre suffit, et cela, pour des raisons qui sont expliquées dans une autre partie du rapport.

Je viens monsieur l'Orateur, d'expliquer en aussi peu de mots que possible la valeur de la rivière Niagara, comme productrice d'énergie.

La commission a pris trois quantités, comme base de ses calculs. D'abord, elle a calculé ce que coûterait une installation susceptible de développer une énergie de 30,000 chevaux-vapeur ; puis, une installation de 60,000 chevaux-vapeur, et finalement une installation de 100,000 chevaux-vapeur. A la suite d'études minutieuses nous avons constaté qu'avec une installation susceptible de développer 30,000 chevaux-vapeur, le prix de revient, sur les lieux, sans transmission, serait de $8.39 par cheval-vapeur ; pour une installation de 60,000 chevaux-vapeur, $5.89, et pour une installation de 100,000 chevaux-vapeur, $4.95 par cheval-vapeur pendant 24 heures par jour par année.

Nous pouvons donc prendre comme moyenne $5 par cheval-vapeur par année, avec une installation de 100,000 chevaux-vapeur, et je suis convaincu qu'avec une installation plus considérable, les dépenses seraient diminuées proportionnellement. En prenant ce dernier calcul comme base et en l'appliquant aux 6,000,000 de chevaux-vapeurs que nous laissons perdre tous les ans, nous arrivons au chiffre énorme de $30,000,000 au point de génération.

Il est vrai que les chiffres de notre expert ne s'accordent pas avec ceux de l'expert employé par le ministère des Travaux publics, et je regrette beaucoup une aussi grande différence entre les deux. L'ingénieur des Travaux publics calcule la masse d'eau, en pieds cubes, et le nôtre en gallons, de sorte qu'il est assez difficile de faire une comparaison, à première vue. Mais à ne prendre que les grands totaux, le rapport de la commission des voies d'eau limitrophes dit :

La " Niagara Power Co. " prend 12,000 pieds cubes ; la " Electrical Development Co. ", 10,600 pieds cubes, et la " Canadian Niagara Power Co.", 9,500 pieds cubes, soit un total, pour ces trois compagnies de 32,100 pieds cubes.

L'ingénieur du ministère des Travaux publics, parlant ensuite du côté américain, ajoute :

La " American Falls Power Co." prend 17,400 pieds cubes ; la " Niagara Hydraulic Power Manufacturing Co.", 9,000 pieds cubes, soit un total de 26,400 pieds cubes ; le total, pour les deux côtés de la rivière, est de 58,500 pieds cubes.

C'est à ce chiffre que le rapport porte la quantité d'eau actuellement détournée de la rivière quand tous les établissements mentionnés sont en pleine exploitation. L'ingénieur du département des Travaux publics estime la masse d'eau qui passe par la rivière Niagara à 222,400 pieds cubes par seconde.

M. HYMAN : L'honorable député cite ces chiffres comme étant ceux de l'ingénieur du département des Travaux publics, tandis qu'ils représentent les conclusions auxquelles est arrivée la commission des cours d'eau limitrophes (et non l'ingénieur du département), après s'être enquis, je suppose, de toutes les circonstances.

M. COCKSHUTT : J'accepte la rectification de l'honorable ministre.

M. HYMAN : Ces chiffres ne sont pas ceux de la commission canadienne exclusivement, mais de la commission internationale—la section canadienne et la section américaine réunies.

M. COCKSHUTT : Je comprends parfaitement que ce rapport est celui de la commission mixte, mais ce que je tiens à faire ressortir, c'est que la commission fixe le débit de la rivière à 222,400 pieds cubes par seconde et la quantité actuellement détournée à 58,500 pieds cubes, soit plus d'un quart de la quantité totale, tandis que le rapport du professeur Fessenden, de Washington, calcule qu'en tenant compte de toutes les installations du côté américain et du côté canadien, on n'arrive pas encore à détourner un sixième du débit total. Le professeur Fessenden prétend qu'on prend une énergie de 800,000 chevaux-vapeur sur un total possible de 6,000,000, et la commission internationale déclare que les 58,500 pieds cubes employés représentent un quart du débit total, ce qui laisserait entendre que les beautés naturelles des chutes pourront en souffrir.

Laissant de côté, pour le moment, la question du débit de la rivière, nous devons nous demander, en gens pratiques, s'il convient pour la population des Etats-Unis—celle de l'état de New-York en particulier—et pour la population de la province d'Ontario, de sacrifier $2,000,000,000 en laissant dans l'état d'improduction où elle tombe depuis des siècles, cette énorme puissance hydraulique, pour préserver les chutes Niagara, une des merveilles du monde.

Je ne prétends pas être très sentimental. J'aime à contempler une belle chute et je sais que celles de Niagara sont une des grandes attractions du pays, mais je doute fort que comme paysage, cela vaille $2,000,000,000 à la population de l'état de New-York et à celle de la province d'Ontario. Je me demande si nous devons faire le sacrifice de cette somme énorme, simplement pour conserver un panorama qui attire des étrangers de tous les points du globe.

Mon opinion est que nous pouvons détourner de la rivière Niagara une quantité d'eau bien supérieure à celle que la commission internationale fixe dans son rapport et c'est pour cette raison que j'ai tenu à prendre la parole aujourd'hui.

Je considère que le Gouvernement commettrait une erreur fatale s'il entrait maintenant en négociations avec les autorités américaines, s'il leur disait que désormais le Canada n'utilisera que la quantité d'eau que le Niagara fournit actuellement aux trois ou quatre compagnies établies en territoire canadien. Quelles seraient les conséquences d'une telle détermination ? La première serait d'augmenter dans des proportions formidables la valeur des privilèges accordés à ces compagnies, privilèges que la province d'Ontario leur a conférés pour une bagatelle, car, si je ne me trompe, elles ne paient que 25 cents par année pour chaque force de cheval.

M. GERMAN : Le moins qu'elles paient au gouvernement d'Ontario, c'est 50 cents par force de cheval ; le prix varie entre 50 cents et $1.50.

M. COCKSHUTT: Sans avoir par devers moi les pièces nécessaires, je puis affirmer que mon honorable ami se trompe.

M. GERMAN : Je suis certain de ne pas me tromper.

M. COCKSHUTT : Je crois qu'elles ne paient que 25 cents pour une partie de l'énergie. N'importe ; qu'elles paient 25 cents ou $1.50, mon honorable ami conviendra avec moi que chaque force de cheval leur coûte bien peu cher. Ce que je tiens à signaler, c'est qu'en s'engageant envers les Etats-Unis, soit par un traité, soit autrement, à limiter la quantité d'eau qui sera utilisée à l'avenir, le Gouvernement porterait un coup terrible à l'industrie de la province d'Ontario, aux compagnies de traction qui ont besoin de ces eaux pour produire l'énergie électrique nécessaire à leurs entreprises, et aux compagnies de chemins de fer qui ne tarderont pas à substituer l'électricité à la vapeur, afin de doter le pays d'un service plus rapide et d'un matériel roulant plus conforme aux besoins de l'heure. En agissant de la sorte, le Gouvernement commettrait une grave injustice. J'espère donc qu'avant de donner suite aux conclusions de la commission des eaux limitrophes, il les mettra sérieusement à l'étude dans le but de rechercher quelles en pourraient être les conséquences par rapport à la province d'Ontario. Les conclusions de la commission me paraissent justes sous plus d'un rapport; j'admets volontiers comme elle que la surveillance de la navigation appartient incontestablement au gouvernement fédéral et que, cela étant, l'Etat a le droit de réglementer la navigation sur le Niagara ; mais je dis qu'en continuant de puiser leur énergie dans cette rivière, les compagnies ne sauraient nuire en aucune façon à la navigation, parce que l'eau étant prise au-dessous du sommet de la chute, il leur est impossible de changer le niveau de la partie navigable de la rivière. Il en serait tout autrement si les prises d'eau se trouvaient au sommet de la chute. La même observation peut se faire au sujet du niveau des eaux du lac Erié ; tant que les compagnies d'énergie électrique puiseront leur eau au-dessous du sommet de la chute, le niveau du lac restera toujours à peu près le même. Il n'y a donc pas lieu de prétendre que l'on pourrait nuire à la navigation.

Le projet de loi du ministre de la Justice repose sur un principe qui me paraît excellent. Je regrette qu'il ait cru devoir le retirer, et je me plais à croire que ce retrait n'est que temporaire. Ce principe pourrait bien ne pas tarder à constituer une sauvegarde puissante si les conditions présentes se maintenaient et surtout si nous finissions par tirer des eaux du Niagara toute la somme d'énergie à laquelle nous avons droit. Si je ne me trompe, tant que les compagnies actuellement établies pourvoiront aux besoins de la province d'Ontario, besoins relativement restreints, il leur sera loisible, à la faveur des arrangements actuels, d'exporter aux Etats-Unis une partie très considérable de l'énergie qu'elle produiront ; je crois même que l'Ontario Power Company pourrait exporter la presque totalité de l'énergie produite par elle.

Que le ministre me permette de lui faire voir dans quelle situation se trouvera la province d'Ontario. Trois compagnies sont déjà formées ; certaines installations sont terminées et les autres sont sur le point de l'être. Si elles décidaient de ne répartir que le quart de leur énergie dans les parties de l'Ontario qui se trouvent à portée de transmission et de s'engager pour une vingtaine d'années à fournir le reste aux Etats-Unis à un prix déterminé, nos besoins pourront devenir plus grands dans l'intervalle, et je crois qu'ils le deviendront; dans ce cas, nous n'aurions que le quart de l'énergie produite et l'on exporterait le reste. En outre, grâce à l'arrangement au traité conclu avec les Etats-Unis, nous nous trouverions complètement paralysés, en ce sens qu'il ne pourrait plus être conféré de privilèges nouveaux le long des chutes du Niagara. Force nous serait de nous contenter de la faible partie de l'énergie qu'on nous fournit actuellement, tandis qu'on exporterait le reste aux Etats-Unis ; nos grandes voies ferrées et les compagnies de traction, dont les besoins augmentent sans cesse, ne pourraient tirer d'énergie électrique ni du Niagara ni du lac Erié, à l'escarpement de Welland, où l'on pourrait, sans défigurer le paysage, puiser la force motrice tout aussi avantageusement qu'aux chutes du Niagara. En quelque endroit que l'on établisse la prise d'eau, il faudra nécessairement changer un peu le

niveau des eaux du lac ; c'est ainsi que le Chicago Drainage Canal absorbe actuellement environ 10,000 pieds cubes d'eau par seconde.

M. HYMAN : Il n'absorbe pas tout à fait le quart de cette quantité.

M. COCKSHUTT : Que 2,500 pieds ?

M. HYMAN : A peu près.

M. COCKSHUTT : C'est peut-être des gallons que j'aurais dû dire. Je crois cependant avoir lu quelque part que c'est 10,000 gallons ou 10,000 pieds cubes. Mais peu importe la quantité : ce que le canal absorbe est autant de pris sur le volume d'eau qui irait au Niagara, et la navigation en souffre peut-être en ce sens que le niveau des eaux du lac se trouve abaissé proportionnellement à la somme d'énergie que l'on en tire.

Je me suis appliqué à faire voir au ministre, en aussi peu de mots que possible, combien il en coûte pour produire l'énergie électrique aux chutes du Niagara à la faveur des conditions les plus favorables ; je me suis efforcé de démontrer que, d'après les données fournies par les ingénieurs les plus autorisés, l'énergie électrique prête à être transmise peut s'obtenir aux chutes du Niagara à raison de $5 par année pour chaque force de cheval, journée de 24 heures. C'est vraiment bien bon marché, et cet état de choses est de la plus haute importance pour la province d'Ontario où, à l'heure actuelle, on compte beaucoup plus sur le bon marché de la force motrice que sur tout autre facteur pour le développement industriel longtemps entravé des anciennes parties de la province. Il va falloir se réveiller par là, car il s'exploite d'autres chutes d'eau.

A Fort-William, la puissance hydraulique coûte $10 par année par force de cheval. Ce prix est très bas comparé à ce que coûte l'énergie électrique dans les parties depuis longtemps établies de la province d'Ontario et même dans certaines villes comme Hamilton, Brantford, Toronto et autres centres industriels de la province, où on la paie de $50 à $100 par année, journée de dix heures. Notez que la journée est de dix heures et non de vingt-quatre, ce qui constitue une différence très grande entre le prix de revient de l'énergie électrique et celui de la vapeur. Avant de reprendre mon siège, je me propose de faire voir l'écart qui existe entre le prix de revient de la vapeur et du gaz en tant que force motrice, et celui de l'énergie électrique qui peut se développer aux chutes du Niagara.

On vient de me faire tenir un état indiquant la quantité d'eau détournée du côté américain. Cette quantité est de 18,000 pieds cubes par seconde outre les 10,000 pieds cubes absorbés par le " Chicago Drainage Canal ". Je puise ces données dans le second rapport provisoire de la commission internationale des eaux limitrophes, daté d'Ottawa le 25 avril 1906.

M. HYMAN : Je demande pardon à l'honorable député de l'interrompre. Son intention n'est pas, j'en suis sûr, de présenter les faits sous un faux jour. Qu'il consulte donc les rapports : il apprendra qu'il est permis au Chicago Drainage Canal de détourner 10,000 pieds cubes d'eau par seconde.

M. HAGGART : 18,000.

M. HYMAN : Non, c'est à 10,000 pieds cubes par seconde qu'il a droit, mais il n'absorbe pas cette quantité-là à l'heure qu'il est. Si je m'en souviens bien, c'est environ 3,100 pieds cubes par seconde qu'il y passe actuellement.

M. COCKSHUTT : Le rapport dit 18,500 pieds cubes.

M. HYMAN : C'est la quantité qu'il absorbera lorsque l'usine sera en pleine exploitation.

M. COCKSHUTT : Tout ce que je puis faire, c'est de citer le passage suivant du rapport que l'on vient de me remettre, rapport publié par les soins du ministère des Travaux publics :

Si notre projet se réalise, le détournement des eaux sera comme suit : de 18,000 pieds cubes par seconde du côté américain, et de 10,000 pieds cubes à la seconde par le " Chicago Drainage Canal ", ce qui forme un total de 28,500 pieds cubes. Du côté canadien, la dérivation sera d'environ 36,000 pieds cubes.

M. HYMAN : C'est précisément ce que je disais : si le projet se réalise.

M. COCKSHUTT : C'est sur ces données que je fonde mes observations. Je les tiens pour exactes et les fournis telles que je les trouve dans le rapport officiel. A Washington, on s'est beaucoup préoccupé de l'utilisation des chutes du Niagara ; le président a adressé un message par rapport à cette question, et la population s'est prise tout à coup d'un enthousiasme frisant la folie pour la conservation de l'aspect pittoresque des chutes. J'espère bien que le Gouvernement fédéral ne se laissera pas guider par la seule question de sentiment et qu'il ne conclura d'arrangement susceptible de limiter la quantité d'eau que l'on pourra détourner du Niagara que lorsqu'on aura pourvu aux besoins des centres industriels de l'Ontario qui se trouvent à portée de transmission.

Le Niagara est un trésor que nous a donné la nature pour suppléer au manque de houille dont nous souffrons. En exploitant cette force naturelle si longtemps dédaignée, nous donnerons à notre commerce et à notre industrie un essor que nul autre facteur ne pourrait leur faire prendre. Avant d'entrer en négociations avec les Etat-Unis dans le but de limiter la quantité d'eau susceptible d'être détournée du Niagara, il importe de

protéger comme il convient les intérêts du Canada.

Pour que la Chambre se rende compte de l'économie réalisable par l'utilisation des chutes du Niagara, il n'est peut-être pas hors de propos de faire voir combien il en coûte actuellement pour produire la vapeur, en ne perdant pas de vue que le prix de revient de la vapeur se rapporte à la journée de dix heures, tandis que celui de l'énergie électrique se rapporte à l'année, les dimanches compris, à la journée de 24 heures. On verra par là que l'avantage que l'électricité possède sur la vapeur est encore beaucoup plus sensible que ne l'indiquent les données dont je vais faire part. Ces données permettront à la Chambre de juger de l'avantage qu'ont les établissements industriels à substituer l'électricité à la vapeur.

Je commencerai par une installation de dix chevaux. A pleine charge, cette installation coûte chaque année $66.05 cents par force de cheval, journée de dix heures ; à trois quarts de charge, moyenne que nous avons constatée dans les usines où nous avons fait des investigations, le coût annuel est de $111.50, journée de dix heures.

M. HAGGART : A quel prix mettez-vous le charbon ?

M. COCKSHUTT : Nous l'avons calculé au prix courant, c'est-à-dire à $3 ou $3.50 la tonne. Ce prix de revient est relativement peu élevé ; c'est notre ingénieur qui l'a établi à la suite d'expériences répétées et après avoir visité les principales usines des sept municipalités concernées. Il s'est rendu un compte exact de la puissance de l'outillage ainsi que des conditions dans lesquelles se produisait la vapeur.

Avec une installation de vingt-cinq chevaux, la pleine charge revient à $65.40, et les trois quarts de charge à $75. Voici un tableau où se trouve indiqué le prix de revient dans les deux cas :

Chevaux.	Pleine charge.	Trois quarts de charge.
25	$65 41	$75 00
50	47 42	52 50
100	39 05	45 00
150	33 74	40 60
250	25 77	32 00
500	22 61	27 60
750	20 32	24 00

Ce tableau fait voir combien il en coûte actuellement par année pour produire la vapeur dans les municipalités en question. On remarquera que les prix indiqués en premier lieu se rapportent à la pleine charge, et les autres aux trois quarts de charge, moyenne ordinaire. Les données comprises dans le tableau sont censées s'étendre à la moyenne des établissements industriels des districts où l'on se sert du charbon et où la journée est de dix heures, et non aux outillages fonctionnant nuit et jour, comme ceux qui servent à fournir l'éclairage et l'eau. Ces prix comprennent les gages, le charbon, les réparations, les taxes et les autres frais.

Voilà donc à combien revient la vapeur dans une installation variant entre 10 et 750 chevaux, et les prix sont basés sur les conditions actuelles ; on les a déterminés aussi fidèlement que possible à la suite de minutieuses observations faites dans les établissements mêmes où l'on se servait des outillages.

De nos jours, la question du gaz revient souvent sur le tapis.

Des VOIX : Très bien ! très bien !

M. COCKSHUTT : Et il se trouve un assez grand nombre de députés qui estiment qu'il se perd ici beaucoup trop de gaz naturel. Sous ce rapport, je ne me suis peut-être pas tenu cette après-midi à l'abri de tout reproche, mais je tiens à vous faire connaître le prix de revient du gaz, du gaz dont on entend si souvent parler et qui, à la faveur de certaines conditions, coûte beaucoup moins cher que la vapeur. Cependant, tout compte fait, il est loin de rivaliser avec l'énergie électrique que le Niagara est susceptible de fournir. J'ai par devers moi un tableau comparatif. Une installation de dix chevaux coûte $65 par année par force de cheval, à pleine charge, et au-dessous des trois quarts de la charge, le prix de revient par année est de $120 par force de cheval.

Telle est, si je suis bien renseigné, la différence qui s'accuse entre la vapeur et le gaz employés comme force motrice. En outre, la machine à vapeur dont la force nominale est de 100 chevaux est susceptible de donner jusqu'à 125 forces, tandis que la machine à gaz de 100 forces de cheval ne peut pas donner davantage. Par conséquent, utilisés au-dessous des trois quarts de la charge, le gaz coûte sensiblement plus cher que la vapeur et que le gaz utilisés en pleine charge. Au-dessous de 150 forces, le gaz coûte $24 par force de cheval, et $30.36 en trois quarts de charge. Au-dessous de 750 chevaux, le gaz revient à $16 par force de cheval en pleine charge, et à $19.70 en trois quarts de charge. Par conséquent, en mettant le gaz au plus bas prix possible, il revient encore, dans une installation de 750 chevaux fonctionnant en pleine chargé, à $16 par force de cheval au point générateur. Or, j'ai démontré que, déduction faite des frais de transmission, l'énergie électrique peut s'obtenir à raison de $5 par force de cheval, ce qui accuse en faveur de l'électricité un écart de$11 par force.

M. GERMAN : Sur quoi se fonde l'honorable député (M. Cockshutt) pour dire qu'aux chutes du Niagara l'énergie électrique peut s'obtenir à raison de $5 par force de cheval ?

M. COCKSHUTT : Je l'ai déjà dit : sur le rapport de la commission des forces hydrauliques d'Ontario, rapport rédigé par les plus

grands experts du Canada et dont toutes les données furent vérifiées par une autorité de Washington. Les données furent établies par l'un des plus habiles actuaires de Toronto et vérifiées par cinq experts avant d'être remises à la province d'Ontario, ou plutôt aux sept municipalités concernées : les villes de Toronto, de Stratford, de London, d'Ingersoll, de Woodstock, de Brantford et de Guelph, qui s'étaient entendues entre elles et avaient dépensé $15,000 pour obtenir ces renseignements. Libre à l'honorable député de Welland (M. German) de contester l'exactitude de ces données ; mais tant qu'il n'aura pas cité d'autorité égale à celle de MM. Ross et Holgate, de Montréal, qui comptent parmi les plus grands experts du Canada en ce genre d'exploitation, je m'en tiendrai aux données fournies par la commission de préférence à toutes celles qu'il pourrait tirer de son cerveau.

Ce prix de $5 par force de cheval ne comprend pas seulement le coût de la force motrice ; il pourvoit aussi à un fonds d'amortissement qui, au bout de vingt ans, solderait le coût de l'outillage et des installations, de sorte que le tout deviendrait alors la pleine propriété des intéressés. Dans l'intervalle, la force motrice se vendrait $5 la force dec heval plus les frais de transmission, pourvu que l'on pût placer les 100,000 forces que donnent les chutes du Niagara. On tirerait de ce chef un revenu de $500,000 représentant 5 pour 100 du capital de $10,000,000, somme qui suffirait presque à solder le coût des installations.

Il est inutile de lasser l'attention de la Chambre en lui faisant part des détails qui servent de base aux résultats ; il suffit de dire que toutes les données ont été établies avec le plus grand soin, le coût de la transmission comme le reste. Il est établi que l'énergie électrique peut être transmise jusqu'au tableau de distribution, à Toronto, à raison de $16 ou $17 par force de cheval à l'année, les journées étant de 24 heures. A l'heure qu'il est, on l'y vend environ $40 et même beaucoup plus cher en nombre de cas. Dans cette seule ville, on pourrait effectuer sur l'énergie électrique une économie d'environ $500,000 par année, ce qui représente l'intérêt à 5 pour 100 du capital de $10,000,000 que coûteraient les installations.

Quand on envisage la question à ce point de vue-là et que l'on songe à l'importance des établissements industriels que comptent les villes d'Hamilton, de Brantford, de Woodstock, de Guelph, de Galt et autres, qui se trouvent à portée de transmission des chutes du Niagara, on peut se faire une idée de l'influence prépondérante que le Niagara est susceptible d'avoir sur l'industrie de la province d'Ontario.

Je me plais à espérer que le Gouvernement ne mettra pas trop d'empressement à conclure avec les Etats-Unis un arrangement tendant à limiter la quantité d'eau que l'on pourra détourner du Niagara pour des fins industrielles. Les 467 pétitions venues des Etats-Unis ne me semblent pas avoir pour seul but de conserver aux chutes du Niagara le pittoresque de leur aspect ; elles ont plutôt pour objet d'empêcher la population d'Ontario de se procurer la force motrice à bon marché. Les fabricants ne seraient pas seuls à profiter du bon marché de l'énergie électrique, il profiterait également aux producteurs de toute catégorie et à tous ceux qui, ayant besoin de lumière, de calorique et de force motrice, habitent à portée de transmission du Niagara, de cette précieuse réserve d'énergie dont la Providence a gratifié l'Ontario pour suppléer au manque de charbon, et qui devrait continuer d'appartenir à cette province.

J'aimerais que le Gouvernement nous fît connaître l'attitude qu'il compte prendre en la matière. Va-t-il priver la province d'Ontario de la haute main qu'elle exerce depuis si longtemps sur les eaux du Niagara ? Tant que le cabinet Ross et ses prédécesseurs furent au timon des affaires, c'est-à-dire pendant trente ans, il ne fut jamais question de cela. Aujourd'hui que d'autres leur ont succédé, il semble exister une tendance à dépouiller le gouvernement provincial de la maîtrise incontestée qu'il a exercée si longtemps sur les eaux de cette rivière.

Le gouvernement Ross a accordé à son gré des privilèges de grande valeur. Songez à la valeur plus grande encore qu'ils auraient si l'on décidait de n'en plus conférer d'autres. Les concessionnaires pourraient exiger $40 ou $50 par année pour chaque force de cheval quand ils ne devraient faire payer que $5 ou $10, selon la somme d'énergie produite, parce que la force motrice peut se produire à ce prix-là. Il se peut que ces compagnies aient été obligées de tenter des expériences et que leurs installations aient coûté plus cher qu'elles ne coûteraient aujourd'hui que l'on est en mesure de bénéficier des leçons que l'expérience leur a données ; quoi qu'il en soit, nous avons raison de tirer le meilleur parti possible des travaux de nos devanciers et de recourir aux moyens qui nous paraissent les meilleurs pour la force motrice que cette rivière est susceptible de donner.

Le temps de l'expérimentation est passé, et tout gouvernement, tout groupe de municipalités ou toute compagnie ayant des droits à ce cours d'eau peut très bien profiter des derniers perfectionnements apportés dans les machines et les méthodes, afin d'arriver à la production et à la transmission à bon marché de l'énergie électrique.

Le peuple a droit à ce que l'énergie électrique lui soit fournie à la faveur des conditions les plus avantageuses. C'est à ce point de vue là qu'envisagent la question ceux qui habitent à portée de transmission du Niagara. Il est incontestable que le développement du vieil Ontario est intimement lié au bon marché de la force motrice puis-

que, ainsi que je l'ai déjà dit, il serait possible de réaliser dans la seule ville de Toronto une économie d'un demi-million de dollars par année. Songez aux conséquences que ce bon marché aurait pour cette ville et d'autres aussi favorablement situées; il leur vaudrait un surcroît de population ; il ferait du vieil Ontario l'usine du Canada et peut-être même du continent. Il n'y a pas dans tout l'Amérique du nord d'endroit aussi favorablement situé pour la production de la force motrice que les 200 milles de territoire qui entoure les chutes du Niagara. Cette puissance hydraulique constitue le plus bel avoir du Canada, et nul gouvernement ne devrait enlever à la province d'Ontario les droits qu'elle a exercés par le passé, soit au moyen d'une loi, soit au moyen d'un traité avec les Etats-Unis ou de toute autre manière.

Autant qu'il m'est permis d'interpréter la loi internationale et la loi relative à la juridiction sur les cours d'eau, je constate que c'est une règle invariable et incontestée que celui qui habite les bords d'une rivière possède un droit inaliénable à l'usage des eaux de cette rivière, pourvu qu'il ne les pollue pas et n'entrave pas la navigation.

J'ai par devers moi l'ouvrage de H. J. W. Coulson, intitulé "Pronouncement on the Law of Waters", qui renferme de longs chapitres traitant de cette question. Je n'en imposerai pas la lecture à la Chambre. L'auteur pose en principe fondamental que les droits riverains appartiennent à celui dont la propriété s'étend jusqu'au cours d'eau, que ces droits sont inaliénables en ce qui le concerne pourvu qu'il se conforme aux conditions établies.

Or, c'est la province d'Ontario qui est propriétaire du sol qui borde le Niagara, et puisque c'est le principe fondamental sur lequel repose le droit d'utiliser les eaux, je maintiens que le gouvernement fédéral ne court aucun risque en acceptant le principe que la province d'Ontario a un droit inaliénable aux eaux du Niagara en tant qu'elle en a besoin pour sa propre industrie. J'espère qu'aucun traité ne sera conclu, que nulles négociations ne seront entamées avec les Etats-Unis ou tout autre pays, qui pourraient avoir pour effet de nous priver de ces droits que la province d'Ontario a exercés pendant tant d'années et que nous considérons comme inaliénables, celui, notamment, d'utiliser l'eau dont nous avons besoin pour des fins domestiques, industrielles et de traction dans cette partie de la province dont les eaux s'épanchent dans le Niagara.

Je vous remercie, monsieur le président, et je remercie tout particulièrement les honorables ministres qui se sont montrés si courtois en me permettant de faire ces quelques observations sur un sujet d'une aussi réelle importance.

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics) : Je dois tout d'abord exprimer le regret que la discussion d'un sujet aussi important se soit élevée à propos du simple retrait d'un projet de loi ; je ne veux pas dire par là que l'honorable député aurait dû s'abstenir de faire ses observations, mais il se trouve malheureusement que je n'ai sous la main ni le rapport de la commission des eaux limitrophes, ni certaines données sur lesquelles j'aurais aimé me fonder. L'honorable député convient de l'importance du sujet quand il invite le Gouvernement à faire connaître sans tarder l'attitude qu'il compte prendre, bien que l'on vienne de recevoir le rapport de la commission internationale des eaux limitrophes. Avant de reprendre mon siège, je compte pouvoir faire connaître l'attitude du Gouvernement en cette matière, du moins en tant que les circonstances me le permettent, et j'ai lieu de penser que cette attitude sera en tous points conforme aux vues énoncées par mon honorable ami lui-même, qui semble avoir une opinion bien arrêtée quant à la question de juridiction. Cette question ne me paraît pas aussi facile que cela à trancher, et je crois devoir déclarer ici au nom de mes collègues que le Gouvernement hésite beaucoup à prendre une détermination par rapport à la juridiction sur les eaux des chutes du Niagara, parce que la solution du problème ne touche pas seulement aux intérêts de la province d'Ontario ou du gouvernement fédéral, mais qu'elle peut aussi mettre en jeu les intérêts de toutes les autres provinces, sans toutefois les atteindre au même degré que ceux d'Ontario.

Le retrait du projet de loi indique assez clairement l'attitude que le Gouvernement compte prendre. Ce projet de loi avait été présenté par le ministre de la Justice dans le but d'assujettir à un permis quiconque entend faire l'exportation de l'énergie électrique, du gaz et d'autres substances.

Après en avoir délibéré avec moi, le ministre de la Justice décida très judicieusement de soumettre la question à M. Whitney, premier ministre d'Ontario, afin qu'il eût l'avantage de faire une étude approfondie du projet de loi. Une copie lui en fut en conséquence expédiée. M. Whitney ne trouva absolument rien à redire au projet de loi tel que la Chambre en fut en premier lieu u saisie. Le ministre de la Justice avait donc lieu de considérer comme acquis que le projet ne renfermait aucune disposition qui ne fût conforme à la manière de voir du cabinet d'Ontario en cette matière.

Mais lorsque vint le moment de délibérer le bill en cette Chambre, on s'aperçut que l'une des trois compagnies, je ne me souviens plus laquelle, tenait sa charte du gouvernement fédéral et qu'elle était autorisée à traiter avec la commission du parc des Chutes du Niagara par rapport à l'exportation de l'énergie électrique. La compagnie s'étant prévalu de ses droits auprès du ministre de la Justice et de moi-même, il nous fallut

décider jusqu'à quel point il nous serait permis de porter atteinte aux droits que lui conférait l'autorisation accordée par le Parlement à la suite du traité qu'elle avait conclu. Un amendement fut donc rédigé et envoyé à M. Whitney qui se mit en correspondance avec le ministre de la Justice, après quoi on jugea qu'il valait mieux, dans l'intérêt de tous, retirer le projet de loi.

Je tiens à ajouter que l'on m'apprend que le président des représentants du Canada au sein de la commission internationale des eaux limitrophes a maintes fois discuté la question avec M. Whitney. L'attitude prise par le Gouvernement se résume à ceci : se rendant compte de l'importance que la province d'Ontario attache à cette question, et se rangeant à l'avis que l'honorable député a exprimé ici-même, le Gouvernemnt a jugé préférable, avant de s'aventurer dans un litige au sujet de la question de juridiction, de rechercher quelque moyen d'en arriver, par des concessions mutuelles, à une solution avantageuse tant pour la province d'Ontario et les autres que pour le pays lui-même.

La Chambre n'est pas sans savoir que les gouvernements provinciaux ont l'intention de tenir une conférence durant les prochaines vacances parlementaires, et que le Gouvernement se propose de se consulter avec eux afin de savoir s'il n'est pas possible de donner à cette question de la force motrice une solution susceptible de contenter et les provinces et le gouvernement fédéral.

M. COCKSHUTT : L'honorable ministre me permettrait-il de lui poser une question? A-t-il donné son assentiment aux conclusions adoptées par la commission internationale des eaux limitrophes, ou est-il en mesure de déclarer ici qu'il les approuve? On voit à la page 15 de son premier rapport que la commission a adopté certaines résolutions qui portent tout particulièremnt sur le Niagara. Le ministre a raison, j'en conviens, de dire qu'il ne s'agit pas seulemnt du Niagara, et si mes observations ont plus particulièrement sur ce point, c'est qu'il touche de plus près à la province que j'habite. Mon honorable ami est-il disposé à nous dire s'il approuve les trois ou quatre conclusions adoptées par la commission et s'il entend en conseiller la mise en pratique?

M. HYMAN : L'honorable député me demande de faire connaître l'attitude du Gouvernement par rapport aux différents aspects de la question que soulève la commission internationale des eaux limitrophes.

Je ne suis vraiment pas en mesure de me rendre à son désir. Il n'ignore pas que la commission n'a d'autre pouvoir que celui de présenter son rapport, et qu'elle n'est pas autorisée à entamer des négociations.

Autorisation fut donnée à nos représentants de s'unir à ceux des Etats-Unis pour rédiger un rapport dont les gouvernements des deux pays pourraient se prévaloir ou non.

Ce rapport, je n'ai pas encore eu le loisir de l'étudier à fond, et comme on projette de tenir une conférence interprovinciale après la clôture de la présente session du Parlement, je me contenterai de faire connaître les intentions du Gouvernement.

Cette conférence fournira l'occasion de discuter sous tous ses aspects la question des chutes du Niagara et des autres cours d'eau du Dominion, ainsi que tout ce qui se rapporte à la question de juridiction et aux procédures qu'il convient de suivre.

Voilà pourquoi le Gouvernement ne peut laisser savoir en ce moment s'il approuve ou s'il n'approuve pas sans réserve les conclusions énoncées dans le rapport. La Chambre ne manquera pas, j'en suis sûr, de trouver très sage l'attitude que prend le Gouvernement en cette matière.

M. COCKSHUTT : Je ferai observer au ministre que ce rapport porte la date du 2 décembre 1905, de sorte qu'il n'est pas très récent.

M. HYMAN : L'honorable député parle du premier rapport. Il en a été présenté un autre que nous avons fait déposer sur le bureau de la Chambre ; il renferme beaucoup de renseignements qui ne se trouvent pas dans celui-là, et est tout récent. Celui dont parle l'honorable député porte la date du 24 décembre 1905.

M. COCKSHUTT : Ce n'est qu'un rapport supplémentaire.

M. HYMAN : En ce sens qu'il renferme le texte même des conclusions auxquelles la commission en est venue, tandis que le premier rapport ne constitue qu'un exposé préliminaire de ce que devait renfermer le suivant, qui fut adopté par la totalité des membres de la commission après qu'ils eurent été renseignés sur tous les points et qu'ils eurent virtuellement trouvé la solution du problème. Sans vouloir blesser mon honorable ami, je dois lui dire qu'il exagère ce qui arrivera vraisemblablement. Tout d'abord, peu importe à qui appartienne la juridiction, l'honorable député sait ou devrait savoir que le parlement fédéral est revêtu d'un pouvoir entier et absolu en ce qui concerne la règlementation de l'exportation de l'énergie électrique.

M. COCKSHUTT : Je n'en disconviens pas.

M. HYMAN : Que peut-on avoir à craindre tant que le Parlement conservera ce pouvoir ?

M. W. F. MACLEAN : Et ne concluera pas de traité ?

M. HYMAN : Peu importe, à moins qu'il ne s'agisse d'un traité relatif à l'exportation de l'énergie électrique.

M. COCKSHUTT : Il en serait autrement si vous deviez conclure un traité par

lequel vous vous engageriez à ne pas laisser détourner un seul pied d'eau de plus.

M. HYMAN : L'honorable député sait pourtant que la situation ne pourrait être changée qu'en tant que le gouvernement conclurait un traité par rapport à l'exportation de l'énergie électrique. Rien ne s'oppose à la conclusion d'un traité basé sur les conclusions de la commission, car ce traité ne nous enlèverait pas le pouvoir de régler l'exportation de l'énergie électrique.

M. W. F. MACLEAN : Le Gouvernement pourrait aussi conclure un traité limitant la production de l'énergie.

M. HYMAN : C'est vrai. Mais voyons un peu quelles sont les conditions qui prévalent là-bas et quelles sont les parties aux négociations—si tant est que l'on puisse dire qu'il s'agit de négociations. Nous avons, d'un côté, les Etats-Unis, et de l'autre, le Canada; tous deux sont représentés à la commission internationale des eaux limitrophes. Il y a aussi une propriété commune: le Niagara. Si je me rappelle bien, le rapport des deux sections de la commission conseille aux gouvernements des deux pays un arrangement ou un traité aux termes duquel il serait permis de détourner 36,000 pieds cubes d'eau à la seconde du côté canadien, et 18,500 du côté américain.

M. COCKSHUTT : Non pas.

M. HYMAN : L'honorable député aurait l'obligeance de me renseigner ?

M. COCKSHUTT : La dérivation actuelle est de 32,100 pieds du côté canadien et de 26,400 du côté américain.

M. HYMAN : L'honorable député persiste donc à s'en tenir au rapport préliminaire ? Ce rapport, présenté en décembre dernier, n'est pas celui qui renferme les conclusions auxquelles en sont venues les deux sections de la commission. C'est de ce dernier que je parle et non de l'autre. Après s'être réunies, les deux sections de la commission arrivèrent à certaines conclusions ; elles conseillèrent à leurs gouvernements respectifs de permettre—je parle de mémoire—qu'il soit détourné 36,000 pieds cubes d'eau à la seconde du côté canadien, et 18,500 du côté américain.

M. COCKSHUTT : 28,500.

M. HYMAN : Il en faut déduire 10,000 pieds. Mon honorable ami confond la question du Chicago Drainage Canal avec celle du Niagara.

M. COCKSHUTT : La faute en est au rapport.

M. HYMAN : L'honorable député sait pourtant fort bien que d'après les conclusions du rapport transmis aux deux gouvernements, il serait permis de détourner 36,000 pieds cubes d'eau à la seconde du côté canadien, et 18,500 du côté américain—c'est-à-dire que du côté canadien la dérivation serait deux fois plus considérable que du côté américain. Si l'on peut établir que cet arrangement leur est avantageux, il me semble que les Etats-Unis et le Canada doivent avoir toutes les raisons de le conclure.

L'honorable député doit voir que, au cas même où il y aurait entente sur tous les détails, il ne s'agit pas de se lier à jamais par un traité. Lors même que le rapport ne nous justifierait pas de le faire, il serait bien facile, il serait fort à propos de conclure un traité ou d'établir une convention dont la durée serait de 10, de 15, de 25 ans ou plus. Si mon honorable ami veut bien se rappeler que la dérivation, aux chutes du Niagara, de 36,000 pieds cubes d'eau à la seconde représente environ 430,000 chevaux-vapeur, et qu'après avoir étudié à fond la question sous chacun de ses aspects, la commission dont il faisait lui-même partie a constaté que la somme d'énergie électrique dont on a besoin à l'heure actuelle ou dont on aura vraisemblablement besoin d'ici à quatre ou cinq ans ne s'élève pas tout à fait à 100,000 chevaux-vapeur.

M. COCKSHUTT : Dans les sept municipalités que j'ai mentionnées, mais il en existe beaucoup d'autres.

M. HYMAN: Cela ne signifie que quelques centaines de chevaux-vapeur de plus.

M. W. F. MACLEAN : Et les chemins de fer ?

M. HYMAN : Je parle des besoins de l'heure présente. Les chemins de fer n'utilisent pas encore l'énergie électrique. Trente-six mille pieds cubes d'eau à la seconde représentent 430,000 chevaux-vapeur. Comme l'énergie électrique dont on a actuellement besoin n'excède pas 100,000 chevaux, il reste donc une force de 330,000 chevaux qui n'est pas utilisée.

Faut-il conserver aux chutes du Niagara leur beauté panoramique ? Au point de vue exclusif du commerce, la question devrait se résoudre dans la négative si l'on avait quelque raison de prévoir qu'à l'heure actuelle, que dans un avenir prochain ou d'ici à ce que le gouvernement du Canada ait conclu un traité avec les Etats-Unis, on pourrait avoir besoin de plus d'énergie électrique que n'en fournira la dérivation de 36,000 pieds cubes d'eau à la seconde.

L'honorable député s'est permis de signaler certains écarts apparents entre les données. Tout ce que je puis dire, c'est que la commission internationale des eaux limitrophes n'a arrêté les siennes qu'après s'être livrée aux calculs les plus minutieux et aux recherches les plus attentives sur la question de la puissance hydraulique des chutes Niagara. Le Gouvernement a laissé les membres canadiens de la commission absolument libres de faire le choix de leurs ingénieurs au Canada ou à l'étranger.

Ils sont arrivés à une conclusion lorsqu'ils ont eu suffisamment de données devant eux, et je n'ai aucun doute que les données que l'honorable député a citées étaient aussi devant les commissaires lorsqu'ils sont arrivés à cette conclusion au sujet des chiffres qu'ils ont donnés.

Un mot seulement au sujet du canal de drainage de Chicago. Je n'ai pas le rapport devant moi, mais si l'honorable député veut bien consulter ce rapport, il trouvera que ceux qui ont été autorisés à faire ce canal ont le droit de prendre 10,000 pieds cubes d'eau par seconde, mais ils sont loin de les avoir pris jusqu'à présent. Je ne parle que de mémoire, mais je ne crois pas que l'on ait pris au lac jusqu'à présent plus de 4,100 pieds cubes d'eau par seconde. Si le rapport de la commission formait la base d'un traité, je doute fort que la compagnie du canal aurait le droit de prendre plus de 4,100 pieds cubes d'eau par seconde, parce que je crois que vous constaterez vous-mêmes que la différence entre 4,000 et 10,000 pieds ne peut être prise que pour le drainage et non pas pour des fins industrielles.

Mr. R. L. BORDEN. En vertu de quelle loi ce pouvoir est-il créé ?

M. HYMAN : Je crois que ce pouvoir est conféré en vertu d'un acte du congrès concernant le département de la guerre. Je ne crois pas avoir rien de plus à dire sur la question. Je me suis efforcé d'expliquer les vues du Gouvernement, qui sont qu'avant de prendre aucune action au sujet des chutes Niagara, nous voulons étudier avec soin toute la question et inviter, non seulement le gouvernement d'Ontario, mais aussi les différents gouvernements provinciaux à une conférence qui aura lieu avant la prochaine session du Parlement.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) : Le ministre des Travaux publics nous dit qu'une force de 100,000 chevaux suffira pour les besoins actuels. Mais il doit savoir que toute la province d'Ontario pourrait être éclairée à l'électricité provenant des chutes Niagara, si cette électricité pouvait être vendue aux prix qui ont été mentionnés aujourd'hui.

Le ministre sait aussi que la province d'Ontario est aujourd'hui l'un des plus grands centres de commerce sur le continent entre Chicago et New-York et Chicago et Montréal, et que tous les transports pourraient être faits à l'aide de l'électricité. J'espère que cela arrivera à une date rapprochée.

M. HYMAN : Très bien.

M. W. F. MACLEAN : Il y a de nombreux indices qu'avant longtemps les grands chemins de fer du nord du continent américain seront exploités à l'aide de l'électricité. Le chemin de fer New-York Central est sur le point d'adopter l'électricité entre New-York et Albany. L'électricité sera produite au moyen de la vapeur, et l'on se prépare aussi à établir la traction électrique entre Albany et Buffalo. De sorte que d'ici à deux ans au plus le chemin de fer New-York Central sera un chemin de fer électrique de New-York à Buffalo. Nous avons de grandes compagnies de chemins de fer dans Ontario, et si le Gouvernement fédéral ou le gouvernement provincial pouvait obtenir la maîtrise de la puissance électrique qui peut être créée aux chutes du Niagara, nous placerions de nouveau les grandes corporations de chemins de fer sous la dépendance du Gouvernement et nous aurions en main un nouvel instrument pour les réglementer. Nous devons alors être très prudents dans les conventions ou traités que nous allons faire à ce sujet. Il y a aussi des indices que l'on va découvrir un moyen économique de convertir l'énergie électrique en chaleur, et lorsque ce jour viendra, les chutes Niagara remplaceront le charbon et nous donneront la chaleur, la force motrice et la lumière. Il m'est venu à l'idée aujourd'hui que nous devrions chercher à reprendre les privilèges que nous avons déjà accordés pour le développement de cette grande chute hydraulique. Si les trois compagnies étaient sous la dépendance du Gouvernement, et si nous pouvions vendre la puissance électrique au prix coûtant, alors aucune autre compagnie ne se prévaudrait des privilèges qui ont été accordés, et ne construirait pas d'usines. Il serait de bonne politique de la part du gouvernement d'Ontario et de la part du Gouvernement fédéral de s'entendre tous deux sur les moyens à prendre pour racheter les privilèges qui ont été accordés de façon à ce que la production de l'énergie électrique puisse se faire pour le bien de tous les Canadiens.

J'espère donc, monsieur l'Orateur, que le traité, s'il doit y avoir un traité, sera fait avec beaucoup de soin. Je crois avec l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) qu'une bonne partie de l'agitation qui se fait dans les Etats-Unis pour la conservation des beautés panoramiques des chutes Niagara a été commencée par les compagnies actuelles de puissance électrique, et par le grand syndicat qui est est en voie de se former aux Etats-Unis et au Canada. Ceux qui connaissent le fond des choses disent que des pétitions ont été faites à la demande des compagnies.

Nous avons déjà fait des traités avec les Etats-Unis et l'expérience que nous en avons retirée ne nous a pas été satisfaisante. J'espère que le jour est arrivé où aucun traité touchant aux intérêts du Canada ne sera signé par le Gouvernement tant que le Parlement du pays n'aura pas été consulté, et ne l'aura pas sanctionné. J'émets là peut-être une opinion qui ne concorde pas avec l'interprétation que l'on a donné à notre constitution dans le passé, mais je crois réellement qu'aucun traité touchant aux

droits du peuple ne devrait être signé, tant que le Parlement du Canada ne l'aura pas approuvé. Je crois que le Canada devrait avoir, par l'entremise du Gouvernement, et de son Parlement, le droit de négocier tous les traités qui seront faits à l'avenir avec les Etats-Unis, tant au sujet de cette question que pour d'autres et je ne crains pas d'affirmer cette doctrine aujourd'hui. Si nous en arrivons un jour à faire un traité, j'espère que le Gouvernement canadien sera investi de tous les pouvoirs nécessaires et que le consentement du Parlement canadien devra être obtenu avant que le traité soit ratifié.

Le ministre de la Justice a bien fait de retarder l'adoption de ce bill et de consulter la province d'Ontario, car je crois que l'on obtiendra de meilleurs résultats s'il y a action conjointe entre les deux gouvernements. La seule objection que je trouve au bill, et c'est réellement son côté le plus important, est que, tout en assumant le pouvoir de réglementer l'exportation de la force électrique, en même temps cependant nous soustrayons à notre juridiction les compagnies d'énergie électrique créées antérieurement.

M. HYMAN : C'était l'amendement.

M. W. F. MACLEAN : Oui, mais il semblait être le seul objet du bill, et c'est sur ce point que je l'ai combattu. J'espère qu'avant longtemps le Gouvernement nous présentera une loi pour réglementer l'exportation de l'énergie électrique, et qu'aucune compagnie ne sera soustraite à la juridiction du Gouvernement. J'espère que toutes les compagnies d'énergie électrique seront placées sous le contrôle, soit du Gouvernement fédéral soit du Gouvernement d'Ontario, et de cette façon nous pourrons régler le développement de l'énergie électrique pour le bien du Canada en général.

M. W. M. GERMAN (Welland) : C'est intéressant d'entendre cette discussion et de voir l'agitation qui se fait présentement dans la province d'Ontario au sujet de l'énergie électrique, lorsque nous savons tous qu'il n'y a pas encore sept ans il était absolument impossible de trouver un seul capitaliste ou une seule municipalité dans Ontario voulant risquer le moindre argent dans le développement de l'énergie électrique aux chutes Niagara. Il y a sept ans environ, les compagnies canadiennes de force hydraulique des chutes Niagara avaient le monopole absolu de toute l'eau dans la rivière Niagara, dans les limites du parc Victoria aux chutes Niagara, pour le développement de l'énergie électrique. Cette compagnie développait aussi, en quantité considérable, de l'énergie électrique sur le côté américain de la rivière et créait une grande ville sur le côté américain des chutes Niagara. Les habitants de la rive canadienne se dirent que si cette compagnie avait un monopole sur le côté canadien et refusait de commencer à développer en même temps de l'énergie électrique sur le côté canadien, ce monopole devrait être détruit et une nouvelle convention devrait être faite. On fit donc un effort pour engager des capitalistes canadiens à entrer dans une compagnie qui développerait l'énergie électrique sur le côté canadien, mais sans aucun résultat. Il nous était impossible de trouver un seul capitaliste dans Toronto, dans Brantford ou dans aucune autre partie de la province d'Ontario, consentant à mettre un seul sou dans l'entreprise du développement de l'énergie électrique sur le côté canadien des chutes Niagara, et l'on fut obligé d'aller à New-York et ensuite à Buffalo pour trouver des capitalistes consentant à placer de l'argent dans le développement de l'énergie électrique sur le coté canadien de la rivière.

C'est grâce au capital américain que le monopole de la compagnie électrique canadienne a pu être détruit. Cette compagnie avait le droit, en vertu d'une convention faite avec le gouvernement d'Ontario, de prendre toute l'eau de la rivière Niagara dans les limites du parc pendant 99 ans en payant $25,000 par année. Le Gouvernement d'Ontario craignait que si cette convention était annulée, aucune autre compagnie ne se formerait et que la province perdrait ces $25,000 par année et qu'il n'y aurait pas de développement d'énergie électrique. Mais quelques optimistes qui avaient une foi plus grande dans les chutes Niagara et dans les avantages que l'on pouvait en retirer, décidèrent que la convention serait brisée, que le monopole serait détruit et il le fut avec le résultat que le gouvernement d'Ontario, par l'entremise des commissaires du parc, a fait avec trois compagnies différentes, une convention en vertu de laquelle elles obtiennent une force de un cheval, non pour la somme de 25 cents comme l'a dit l'honorable député (M. Cockshutt), mais elles paient $1.50 par force d'un cheval pour les premiers 10,000 forces, $1 par force d'un cheval pour les deuxièmes 10,000 forces, et 75 cents pour les troisièmes 10,000, soit une moyenne d'environ $1 par force d'un cheval, et de plus pour chaque livre d'eau employée au delà de trente mille forces de chevaux le gouvernement d'Ontario devra recevoir 50 cents par force d'un cheval à perpétuité, ce qui fait un revenu considérable pour la province d'Ontario.

Ces trois compagnies ont commencé leurs opérations. L'honorable député (M. Cockshutt) a dit que la production de l'énergie électrique pouvait se faire aux chutes Niagara pour $5 par force de cheval. Je lui ai demandé sur quelle autorité il se basait pour dire cela. Il m'a répondu qu'il se basait sur le rapport des commissaires. Je m'occupe très peu du rapport des commissaires, et dans ce cas-ci les faits prouvent la fausseté de la prétention de ces commissaires. L'honora-

ble député dit que l'on peut développer 100,000 forces de chevaux au coût de $10,000,000, ce qui, à 5 pour 100 donne $500,000. Où l'honorable député prendra-t-il les frais d'exploitation, d'entretien, et les intérêts sur le capital de $10,000,000 qui a été placé dans cette entreprise. pour développer 100,000 forces de chevaux. C'est une proposition absurde. Je ne m'occupe pas quels sont ceux qui disent que l'on peut développer de l'énergie électrique à Niagara pour $5 par force de cheval. Il faut voir le résultat pratique de ce qui se fait à Niagara. The Ontario Power Company, sur laquelle je suis renseigné, et qui a été la première à briser le monopole qui existait aux chutes Niagara, se proposait dans les commencements de développer 30,000 forces de chevaux, mais elle a fait une installation qui lui permet d'en développer 150,000; elle a dépensé pour cela $6,000,000, et probablement plus. L'honorable député (M. Cockshutt) prétend-il dire que la compagnie pourra vendre 100,000 forces de chevaux à $5 par force de cheval et payer l'intérêt sur $6,000,000, sans compter les frais d'entretien et d'exploitation ?

M. COCKSHUTT : Je dis qu'avec une installation pouvant développer 30,000 forces de chevaux, chaque force coûtera $8 à $9, tandis que si l'on en crée une de 100,000 forces chaque force ne coûtera que $5.

M. GERMAN : L'honorable député se trompe autant sur le coût de 100,000 forces que sur celui de 30,000.

M. W. F. MACLEAN : Quel serait le coût d'après l'honorable député ?

M. GERMAN : Je dis que l'on peut développer l'énergie électrique aux chutes Niagara et faire un bon profit en la vendant pour environ $10 par force de cheval.

M. W. F. MACLEAN : C'est le prix auquel on en a vendu.

M. GERMAN : Je crois que c'est exact. La compagnie est prête à vendre de l'électricité aujourd'hui à Welland qui est à douze milles de Niagara, au prix de $14 par force de cheval ; c'est le prix auquel la Cataract company vend son électricité. Je crois même qu'on peut l'obtenir pour $13 par force de cheval et je crois même qu'à $10 ou $12 il y aurait encore un profit raisonnable. Je crois aussi que les compagnies consentiraient à la vendre à ce prix, mais lorsqu'un honorable député dit dans cette Chambre que l'énergie électrique peut être développée et vendue $5 par force de cheval je dis qu'il ne connait rien ou que s'il connait quelque chose il veut simplement tromper la Chambre, parce que la chose est impossible.

Cependant, je m'accorde parfaitement avec l'honorable député (M. Cockshutt) lorsqu'il a dit que l'on ne devrait pas faire avec les Etats-Unis un traité restreignant le droit des Canadiens de développer l'énergie électrique aux chutes Niagara ou sur le lac Erié. Je doute fort moi-même que si la situation était changée, c'est-à-dire que, si du côté américain, on pouvait développer à aussi bon marché l'énergie électrique que sur le côté canadien, nous n'entendrions plus parler de cette question.

M. W. F. MACLEAN : Très bien.

M. GERMAN : Sur le côté américain on est arrivé à peu près au maximum du développement de l'énergie électrique. Les Américains ne peuvent pas avec succès, au point de vue financier, créer plus d'énergie électrique aux chutes Niagara.

Ils ont détruit la beauté de la rivière de leur côté autant qu'il était possible de la détruire, et maintenant ils veulent conserver la beauté de la rivière sur le côté canadien. Ils ne peuvent pas se servir de l'eau pour leurs propres besoins et comme le chien dans la mangeoire ils veulent être seuls. J'aimerais beaucoup conserver autant que possible les beautés pittoresques des chutes Niagara, mais je doute fort qu'il y aura profit pour le Canada d'arrêter la marche de l'industrie pour l'amour de la beauté panoramique, et je suis d'avis que notre Gouvernement devrait permettre de développer autant que possible l'énergie électrique sur le côté canadien et d'utiliser les eaux qui tombent dans la rivière. Mais il faut maintenir le niveau actuel de l'eau dans le lac Erié. Cela peut se faire très aisément par un barrage à la tête de la rivière Niagara. On pourrait de cette façon utiliser tout le surplus de l'eau qui passerait par une vanne, pour faire tourner une turbine plutôt que de le laisser couler sur la crête des chutes. Voilà mon opinion. Je suis d'avis que le Gouvernement devrait y songer deux foix avant de faire un traité avec les Etats-Unis concernant le développement de l'énergie électrique aux chutes Niagara. Je ne crois pas que l'on devrait du moins s'empresser de restreindre ce développement. Je crois que d'ici à quelques années tous les chemins de fer qui vont aux chutes Niagara utiliseront l'électricité comme force motrice jusqu'à la distance la plus éloignée qu'il sera possible de transmettre l'énergie électrique, et que d'ici à quelques années on aura l'électricité sur le Michigan Central entre les chutes Niagara et Windsor et que le chemin de fer du Grand-Tronc se servira aussi de l'électricité, de même que tous les autres chemins de fer jusqu'à la distance à laquelle l'électricité pourra être transmise avec profit. J'espère donc que le Gouvernement avant de prendre une décision sur cette question considérera avec soin tout ce que nous promet l'avenir, ainsi que les intérêts du peuple, et les intérêts de l'industrie manufacturière, parce que cette province sera dans un avenir très rapproché un grand centre

manufacturier alimenté par la force électrique.

M. COCKSHUTT : Je ne veux dire que quelques mots en réponse à l'honorable ministre des Travaux public. Mon honorable ami s'est plaint d'abord que j'avais provoqué ce débat sans lui en donner avis.

M. HYMAN : Je ne me suis pas plaint. J'ai regretté seulement de ne pas avoir su que ce débat devait avoir lieu. Mais je n'ai blâmé aucunement l'honorable député.

M. COCKSHUTT : Je suis très heureux de m'être trompé. J'avais compris que l'honorable ministre avait dit que j'avais voulu profiter de l'occasion pour soulever un débat impromtu. Que l'honorable ministre se reporte sur le débat du 10 mai et il verra que dans les quelques observations que j'ai faites alors j'ai dit que j'espérais avoir l'occasion de discuter plus tard cette question plus au long. Le ministre de la Justice a bien voulu, il y a quelques jours, consentir à me fournir cette occasion et si je n'ai pas donné avis du débat à l'honorable ministre des Travaux publics, c'est seulement parce que je l'ai oublié et parce que je supposais qu'il savait que cette discusion devait avoir lieu.

L'honorable ministre se plaint que j'ai faussé et continué de fausser la quantité d'eau prise par le canal de drainage de Chicago. Or, je prétends que l'eau qui est prise pour ce canal vient autant de la rivière que si elle était prise aux chutes Niagara. Elle est tirée du lac qui se déverse dans la rivière Niagara, et si cette eau n'était pas détournée dans ce canal, elle coulerait dans les chutes. Conséquemment nous avons le droit d'estimer la quantité d'eau que les Américains empruntent à la rivière Niagara directement, mais aussi celle qu'ils détourneront dans le canal de drainage de Chicago. On me permettra de citer un extrait du rapport supplémentaire :

A Chicago les Américains viennent de compléter un canal de drainage qui, lorsqu'il sera utilisé dans son entier prendra 10,000 pieds cubes d'eau par seconde.

Le rapport ne dit pas quelle quantité d'eau passe présentement dans le canal, mais il dit que lorsque tout le canal sera utilisé il pourra y couler 10,000 pieds cubes d'eau par seconde. Je prétends donc que nous devons ajouter cette quantité d'eau à celle que les Américains prennent dans la rivière Niagara. L'honorable ministre a essayé de montrer que les Canadiens prenaient plus d'eau de la rivière que les Américains. Les Américains, a-t-il dit, ne prennent que 17,500 pieds cubes par seconde, tandis que les Canadiens en prennent 35,000 pieds cubes. Ce qui fait le double; mais l'honorable ministre, ne sait-il pas que les cinq-sixièmes de l'eau qui coule dans les chutes Niagara tombe du côté canadien. Les chutes du côté américain sont presque à sec et cinq-sixième de la quantité d'eau passe du côté canadien. La Providence a voulu favoriser la province d'Ontario en faisant couler de son côté un volume d'eau plus considérable. Si l'honorable ministre veut que nous ne prenions que 35,000 pieds cubes d'eau dans les chutes, parce que les Américains n'en ont que 17,000, il va nous faire perdre une grande partie de nos avantages. La chute naturelle de la rivière, la profondeur et la quantité d'eau qui tombe dans les chutes, tout cela est presque entièrement du côté canadien.

M. HYMAN : Les Américains ne pourraient-ils pas aller en amont des chutes où la plus grande partie de la rivière est de leur côté, et s'emparer de l'eau pour développer autant d'énergie qu'ils voudront ?

M. COCKSHUTT : La commission des cours d'eau dit que l'on ne doit pas nuire à la navigation, et si les Américains prennent l'eau au-dessus des rapides, ils feront baisser le niveau de l'eau requis pour la navigation, mais en prenant l'eau à la tête des rapides cela ne nuit pas à la navigation.

Quelques mots maintenant au sujet des concessions aux compagnies actuelles. Je prétends que leur valeur sera considérablement augmentée si vous dites que l'on ne permettra pas de faire de nouvelles améliorations dans la rivière. Du moment que les compagnies qui possèdent des privilèges seront convaincues que l'on ne fera pas de nouvelles concessions, elles seront en position d'élever leur prix si elles le désirent. Vous leur mettez entre les mains un grand levier, si vous dites qu'aucune autre compagnie ou municipalité, ni même le Gouvernement n'aura le droit de prendre de l'eau dans la rivière pour la création de l'énergie électrique. Il me semble que la chose est évidente.

L'honorable député de Welland (M. German) m'attaque sévèrement au sujet des chiffres que j'ai cités. Il dit tout simplement que je ne connais rien de la question, lorsque je prétends que la production de l'énergie électrique coûte $5 par force de cheval par année. Il me permettra de lui dire que les chiffres que j'ai donnés ne sont pas de moi, mais que je les ai pris dans le rapport de la commission d'Ontario. Ces chiffres sont ceux des MM. Ross et Holgate, ingénieurs de Montréal, dont la renommée comme ingénieurs hydrauliques et électriques n'est pas surpassée au Canada. Ces messieurs ont une autorité toute aussi bonne que la compagnie dont a parlé l'honorable député, et dans laquelle il dit qu'il a un intérêt.

M. GERMAN : Le seul intérêt que j'ai dit avoir dans la compagnie c'est l'intérêt public.

M. COCKSHUTT: J'avais cru comprendre que mon honorable ami avait dit qu'il avait

un intérêt pécuniaire dans la compagnie d'Ontario. S'il ne l'a pas dit, je me suis trompé, et je suis très heureux de me retracter. Mais qu'il l'ait dit ou non, le chiffre de $5 nous est donné par d'autres ingénieurs. Je ne prétends pas être un ingénieur ou un électricen, ni avoir d'autres connaissances que celles que j'ai obtenues dans les recherches que j'ai faites. Mon honorable ami dit que je ne calcule rien pour le placement, pour l'usage, pour les réparations, et ainsi de suite. Qu'il me permette de lui dire que tout cela a été compté, et que de plus, à l'expiration de quarante ans, tout sera complètement payé, et ceux qui ont mis leur argent dans la compagnie auront un capital payé. Tous les chiffres que j'ai cités sont ceux qui ont été fournis par les ingénieurs que nous avons employés, et qui étaient les meilleurs que l'on pouvait avoir.

Mais l'honorable ministre, je crois, s'est trahi en montrant qu'il était jaloux parce que l'Ontario recevrait un bénéfice qui, dans son opinion, ne devrait pas sortir de son petit comté de Welland. A une assemblée qui a eu lieu dans ce petit comté, on a, je crois, protesté contre tout projet de distribuer de l'énergie aux municipalités du dehors, et on a déclaré que tous ceux qui avaient besoin de force électrique devraient venir se placer sur les bords de la rivière.

Ce petit comité veut que toutes les indstries d'Ontario viennent se concentrer dans ses limites. Peut-être que c'est le mobile qui anime l'honorable député dans ses attaques contre moi. Je suis heureux, cependant, que l'honorable député s'accorde avec moi sur un point lorsqu'il dit qu'il n'est pas désirable que le Gouvernrement canadien entre en négociation avec celui des Etats-Unis, ou fasse aucun traité qui limitera la quantité d'eau que la province d'Ontario peut avoir besoin de prendre dans la rivière Niagara, sans porter une atteinte notable à l'effet pittoresque des chutes. L'honorable ministre des Travaux publics dit que je conteste l'autorité du gouvernement fédéral d'exporter l'électricité.

M. HYMAN : Je n'ai rien dit de tel.

M. COCKSHUTT : Je n'ai certainement pas eu l'intention de dire rien de semblable. Dès le commencement de mes observations je voulais complimenter l'honorable ministre de la Justice d'avoir exprimé ma propre opinion que le principe de ce bill est excellent. Je crois que le bill sera une sauvegarde efficace, mais j'ai fait remarquer qu'il ne s'appliquait pas aux trois compagnies. Ces compagnies ont déjà pris des mesures pour exporter une grande partie de l'énergie électrique qu'elles vont créer, de sorte que si le Gouvernement refuse d'accorder de nouvelles concessions nous serons très imprudents, et je demande que le Gouvernement ne fasse aucune convention qui nous lie sous ce rapport. Le bill du ministre de la Justice est à mon avis un bon bill, et je serai désappointé s'il n'en pousse pas l'adoption, mais je crois que l'amendement qu'il propose d'apporter à son propre bill est très dangereux, parce qu'il peut mettre en doute les droits et la juridiction de la province d'Ontario sur la rivière Niagara.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable député de Welland dit que l'énergie électrique coûte $10 par force de cheval. J'ai examiné l'état publié par une des compagnies de force électrique, et j'y ai trouvé qu'elle avait compté comme partie du coût de l'acquisition de son privilège et de la construction de ses usines, $6,000,000 de stock majoré. Dans son premier état annuel cette somme apparaissait comme stock majoré, mais maintenant elle apparaît comme partie des $12,000,000 du capital que représentent les travaux faits jusqu'à ce jour.

M. GERMAN : De quelle compagnie parlez-vous ?

M. W. F. MACLEAN : De la compagnie qui a son siège social à Toronto. Mais il surgit une autre question dans ce débat. Je veux demander au Gouvernement si le Canada a jamais protesté contre la dérivation des eaux dans le canal de drainage de Chicago, parce que cette dérivation peut nuire à la navigation des lacs inférieurs.

M. HYMAN : Je ne me souviens pas, et le premier ministre ne se rappelle pas non plus qu'aucune protestation officielle ait été faite. Je crois que cette autorité a été donnée au canal de drainage de Chicago avant l'arrivée du Gouvernement actuel au pouvoir.

M. W. F. MACLEAN : Je parle du Canada non pas du Gouvernement libéral.

Sir WILFRID LAURIER : Je n'en sais rien.

M. FITZPATRICK propose le renvoi de la suite de la discussion.

(Cette motion est adoptée et la suite de cette discussion est renvoyée à une prochaine séance.)

SUITE DE LA DISCUSSION D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DE 1903 SUR LES CHEMINS DE FER.

La Chambre décide de passer à la suite de la discussion sur le projet de loi (n° 60) déposé par M. Emmerson, tendant à modifier la loi de 1903 sur les chemins de fer.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : La dernière fois que ce projet est venu en discussion en séance du comité général, on a adopté tous les articles jusqu'à l'article 21 inclusivement. Voici un texte que je désire faire intercaler dans le projet de loi comme article 7a en remplacement du para-

graphe 1er de l'article 137 dans la loi primitive :

La compagnie pourra, afin de pouvoir construire et exploiter son chemin de fer ou afin de construire ou exécuter certains travaux ou décisions ordonnés par le conseil des chemins de fer, en vertu de cette loi ou de la loi primitive, prendre, s'approprier, utiliser ou occuper tous terrains appartenant à une autre compagnie de chemin de fer, se servir et jouir du droit de passage, de la voie, des gares ou terrains de gares d'une autre compagnie de chemin de fer, posséder et exercer le plein droit et pouvoir de faire circuler ces trains sur aucune partie ou sur toute la longueur de la ligne d'une autre compagnie de chemin de fer, à condition toujours que, l'approbation du conseil des chemins de fer aura été obtenue et conformément à toute ordre et décision que le conseil pourra prendre au sujet de l'exercice de la jouissance ou de la restriction de ces pouvoirs et privilèges.

Ceci est proposé dans le but exprès d'autoriser le conseil des chemins de fer d'accorder à une compagnie le droit de circulation sur la voie d'une autre compagnie. Lorsque l'article est venu pour la première fois en discussion à la Chambre on a dit que de la manière dont il serait rédigé alors il accordait tous ces pouvoirs ; et je crois que c'est encore l'opinion générale qu'il contient tout ce qui est nécessaire pour permettre au conseil des chemins de fer d'accorder ces pouvoirs. Cependant, des doutes ont surgi et j'ai pensé qu'il était désirable de les faire disparaître. D'après l'expérience que j'ai acquise dans le département des chemins de fer, surtout en ce qui concerne l'approbation des cartes et des tracés, principalement dans la Colombie-Anglaise, je sais qu'il est quelquefois très difficile de décider entre les demandes opposées des compagnies rivales. Il est impossible sur le long de cette rivière et à travers certaines gorges de laisser construire plus d'une voie de chemin de fer. Une difficulté très sérieuse surgit dans une partie de la Colombie-Anglaise, et des difficultés semblables peuvent aussi s'élever en d'autres parties du pays à mesure que le nombre des chemins de fer augmentera.

M. W. F. MACLEAN : Cela répond-il au cas du Canadian Northern qui a donné l'avis qu'il voulait construire une nouvelle ligne sur la rive nord du lac Supérieur ? Cela permettra-t-il à la compagnie de demander le droit de parcours entier sur la voie du chemin de fer canadien du Pacifique ?

M. EMMERSON : Je le crois.

M. W. F. MACLEAN : Ou, si l'on jugeait dans l'intérêt du public de construire une voie double sur la rive nord du lac Supérieur, voie qui pourrait être utilisée par tous les chemins de fer, pourrait-on accomplir cela en vertu de cet article ?

M. FITZPATRICK : Cet article permettrait à une compagnie de se servir de la voie d'une autre compagnie dans la mesure qui sera déterminée par la commission des chemins de fer. Par exemple la commission aurait le droit de permettre à la compagnie du chemin de fer du Pacifique de se servir de la voie du Grand-Tronc entre Toronto et Montréal ?

M. FOWLER : Y a-t-il une limite ?

M. W. F MACLEAN : Il n'y en a pas apparemment.

M. FOWLER : Le conseil des chemins de fer pourrait accorder à une compagnie le droit de parcourir la voie d'une autre compagnie d'un bout à l'autre ?

M. EMMERSON : C'est l'opinion qui a été exprimée lors de l'adoption de cet acte. Naturellement, cela serait un cas extrême, et on ne pense pas que le conseil ait jamais l'occasion d'exercer un tel pouvoir, encore moins qu'il accorderait un tel droit. Le but réel de cet article est de prévoir les difficultés qui s'élèvent par rapport aux chemins de fer dans l'Ouest, particulièrement, lorsque dans des gorges et sur les rivières à côtoyer il n'y a virtuellement de place que pour une seule voie de chemin de fer. Il est alors à l'avantage, non seulement du public, mais aussi des compagnies de chemins de fer elles-mêmes, que le pouvoir soit accordé au conseil des chemins de fer, et c'est surtout à l'avantage des localités intéressées. En voici un exemple : près de Nedley, dans la Colombie-Anglaise, la compagnie de chemin de fer de Victoria à l'Est de Vancouver et celle du chemin de fer canadien du Pacifique se disputaient au sujet du droit de construire leur voie sur la rive sud de la rivière. Une compagnie prétendait que l'autre ne devait pas obtenir le droit d'accès au village d'Hedley. La population d'Hedley désire que les deux chemins de fer obtiennent cette autorisation, vu que ce serait à l'avantage de leurs industries minières et autres. Je comprends parfaitement que la chose était désirable, mais il y avait des difficultés matérielles qui empêchaient, et cet article servirait à les résoudre dans un cas comme celui-ci.

M. HAGGART : Jusqu'à quel point cet article amende-t-il l'ancienne loi ? Est-ce que ce changement est fait à la demande du conseil des chemins de fer ?

M. EMMERSON : Non, pas à sa demande, mais j'ai consulté le président qui sans vouloir me dire quelle était son opinon au sujet des pouvoirs contenus dans l'article 137, m'a avoué qu'il était fortement d'avis que le nouvel article 137 devait donner au conseil des chemins de fer le pouvoir d'accorder en certaines circonstances le droit de parcours à un chemin de fer sur la voie d'un autre chemin de fer.

M. HAGGART : Mais vous donnez au conseil des chemins de fer le pouvoir de permettre à une compagnie de faire circuler des

trains sur toute la longueur d'un autre chemin de fer.

M. EMMERSON : Je ne vois pas comment nous pourrions rédiger autrement cet article si nous voulons donner au conseil des chemins de fer le pouvoir de trancher la difficulté. Un conseil des chemins de fer qui accordait de tels pouvoirs agirait d'une façon absurde et je ne puis supposer que cela arrive jamais ; cependant, si cela arrivait, il y a toujours la faculté d'appel.

M. HAGGART : Vous avez entendu l'honorable député d'York dire que le conseil pourrait avoir le pouvoir d'accorder des droits de parcours à un chemin de fer sur une autre voie ferrée dans tout son parcours.

M. EMMERSON : Je ne crois pas qu'il ait voulu dire cela.

M. HAGGART : Oui, et l'amendement que propose le ministre accorde ce pouvoir. Il peut arriver des circonstances où le conseil des chemins de fer pourrait l'accorder. Ainsi, il peut y avoir des gorges si étroites qu'il soit impossible à une compagnie de chemin de fer de la traverser sans empiéter sur le terrain d'une autre compagnie de chemin de fer, lorsque par exemple le chemin de fer passe sur le bord d'une rivière comme à Port-Arthur. Il est alors nécessaire de faire des règlements qui permettront à plusieurs compagnies de chemins de fer de se servir de la même voie pour atteindre la rivière. Et il n'y a pas besoin d'accorder le pouvoir que le ministre propose pour cela. Je crois que l'ancien article était suffisant.

M. EMMERSON : On supposait que l'ancien texte accordait un pouvoir suffisant pour faire ce que mon honorable ami vient de mentionner et que le conseil des chemins de fer pouvait accorder le droit de parcours sur toute la longueur de nos chemins. Mais des doutes se sont élevés, et dans l'opinion du président de la commission il est désirable qu'on le fasse disparaître. Cet article s'appliquera à tous les chemins de fer. On a voulu récemment intercaler dans un bill particulier un article de ce genre, et le Gouvernement a cru qu'il était mieux de ne pas accorder la permission demandée, mais de faire un article général qui s'appliquerait à toutes les compagnies de chemins de fer. Il me semble que c'est préférable, et c'est la raison pour laquelle nous proposons cet article.

M. R. L. BORDEN : Les termes de ce bill me semblent très précis, ils équivalent presque à donner au conseil le pouvoir d'exproprier.

La compagnie peut s'approprier, utiliser ou occuper de ces terrains appartenant à une autre compagnie, avoir l'usage ou la jouissance du droit de passage, etc.

M. EMMERSON : Cela est dans l'article 137.

M. R. L. BORDEN : Celui-ci est bien différent ; il étend beaucoup les pouvoirs.

La compagnie peut pour des fins de construction, d'entretien ou d'exploitation . . .

L'autre dit que cela pourrait être fait dans le but d'obtenir le droit de passage. Pourquoi a-t-on choisi ce langage particulier ? Qui a demandé cet article ?

M. EMMERSON : Le président du conseil des chemins de fer. L'avocat du département en a conféré avec lui et l'article a été rédigé par lui ou sous sa direction.

M. W. F. MACLEAN : Je crois que c'est un très bon amendement à la loi des chemins de fer. C'est le commencement de l'unification de nos chemins de fer. Aujourd'hui ce ne sont que rivalités entre les compagnies. Une compagnie refuse à une autre de lui donner les facilités dont elle aurait besoin. Un accident peut arriver entre Ottawa et Toronto à un endroit où il pourrait être facile d'aiguiller le train en détresse sur la voie d'un autre chemin de fer et lui permettre d'attendre sa destination.

Un chemin de fer pourrait aider beaucoup à un autre, mais dans le fait les compagnies se chicanent entre elles, dépensent leur énergie à combattre les lignes rivales. Cet article permettra de régler des disputes dans lesquelles les compagnies de chemins de fer jettent réellement leur argent à l'eau en construisant des lignes rivales dans certaines parties du pays où elles pourraient tout aussi bien s'unir et n'avoir qu'une seule ligne. Je suis un peu surpris de voir le Gouvernement proposer cette législation progressive, mais je ne suis pas pour m'y opposer.

M. EMMERSON : Vous m'alarmez presque.

M. LANCASTER : Il y a une chose dans l'amendement que peut-être l'honorable ministre pourrait nous expliquer. Le paragraphe 1er de l'article 137 semble n'avoir en vue que le cas où une compagnie voudrait faire usage de la voie d'une autre compagnie pour des raisons à elle seule. L'article actuel semble prévoir les cas où, bien que la compagnie ne voudrait pas faire certaines choses, le conseil des chemins de fer pourrait, de son propre gré, décider que ces choses doivent être faites et ordonner qu'on les fasse sans qu'on l'ait demandé. Je ne sais pas si c'est le conseil des chemins de fer qui a proposé cela au Gouvernement, mais il me semble qu'il y a là une différence. Aujourd'hui nous disons :

La compagnie pourra, afin de pouvoir construire et exploiter son chemin de fer, ou afin de construire ou exécuter certains travaux ou décisions ordonnés par le conseil des chemins de fer, en vertu de cette loi. . .

Tous travaux ou décisions ordonnés par le conseil sous l'autorité de cette loi. Ces mots ne me semblent pas être dans l'ancienne loi. Je crois que le nouvel article va beaucoup plus loin que je croirais désirable et je voudrais qu'on me donnât une raison qui nous justifierait de donner au conseil des chemins de fer le pouvoir d'obliger une compagnie de chemin de fer à accorder le droit de parcours sur sa voie à une autre compagnie, même lorsque l'autre compagnie ne le demande pas. Supposons qu'une compagnie veuille construire une ligne indépendante parallèlement à un autre chemin de fer, veut-on par cet article, nonobstant le fait que la compagnie des chemins de fer désire construire, permettre au conseil des chemins de fer de dire de sa propre initiative à la compagnie qu'elle ne construira pas à cet endroit, mais qu'elle va se servir de la voie d'un autre chemin de fer qui existe déjà.

M. EMMERSON : Je vais montrer à l'honorable député pourquoi il est désirable que le conseil ait le pouvoir d'initiative. Prenez par exemple un tracé de chemin de fer sur une carte. Il peut y avoir deux compagnies de chemins de fer qui désirent utiliser la même passe, mais des difficultés physiques s'y opposent, et ni l'une ni l'autre ne veulent céder. Les deux ne peuvent utiliser le même passage et il est bien difficile de ramener l'accord dans ces disputes. Si ni l'une ni l'autre des compagnies ne veut faire la demande, cet article permettra au conseil des chemins de fer lorsqu'il sera nécessaire. . .

M. W. F. MACLEAN : D'amener les compagnies à une entente.

M. EMMERSON : Cet article permet au conseil de dire simplement à ces compagnies de chemin de fer : Une va construire le chemin et l'autre aura droit de se servir de la voie en payant certains droits. C'est ce que propose la commission. Grâce à cet article nous pourrons régler la difficulté. J'ai été dans la Colombie-Anglaise dont j'ai parlé.

M. OSLER : Vous faites alors une loi générale pour régler un cas particulier. C'est un article très extraordinaire.

M. EMMERSON : Cet article n'est pas fait en vue de ce cas particulier. L'expérience de la commission des chemins de fer a montré qu'il était nécessaire pour régler certaines disputes entre les chemins de fer.

M. W. F. MACLEAN : Rédigeons-le alors dans des termes larges et convenables.

M. LANCASTER : Bien que je désire autant que l'honorable député d'York-sud (M. W. F. Maclean) accorder aux compagnies de transport de ce pays toutes les facilités possibles. . .

M. EMMERSON : Vous êtes pour lui maintenant.

M. LANCASTER : Non. Je ne crois pas qu'il m'ait encore gagné. Je crois que je pourrais montrer à notre ami quand il va un peu trop loin. Bien que nous désirions tous aider à la construction et à l'exploitation des chemins de fer, nous devons prendre soin de ne pas nous arcbouter tellement que nous en tombions sur le dos. La première chose que nous allons apprendre un de ces jours, c'est que nous avons donné au conseil des chemins de fer tous les pouvoirs du Parlement. J'ai du respect pour ces commissaires, mais j'ai aussi du respect pour le peuple qui a élu 214 membres du Parlement pour faire des lois. Le Parlement se réunit une fois par année et siège pendant six mois ou plus.

M. EMMERSON : Bientôt il siègera continuellement.

M. LANCASTER : Le comité des chemins de fer s'assemble trois ou quatre fois par semaine, et il devrait pouvoir décider ces questions. Je crois que ce comité ferait cette tâche beaucoup mieux que le conseil des chemins de fer dont les membres ne sont pas élus par le peuple. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux taille trop d'ouvrage à ce conseil. Nous soumettons tous les jours un grand nombre de questions au conseil des chemins de fer qui a des pouvoirs aussi étendus que le député d'York-sud le désire, et l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux sera obligé de nommer bientôt 200 à 300 membres du conseil des chemins de fer au lieu de deux ou trois dont il est composé aujourd'hui. Il est juste d'accorder ou d'amender des chartes de chemins de fer et d'apporter des amendements dans la loi des chemins de fer, dans certaines limites, pour donner à la commission certains droits, mais voici que nous déléguons à ce conseil, non seulement le pouvoir administratif, mais aussi le pouvoir législatif, qui appartient au peuple et qui repose dans le moment dans les 214 membres de la Chambre des communes et dans les 80 ou 90 membres du Sénat. Je ne puis pas comprendre pourquoi nous ne pourrions pas faire aussi bien l'ouvrage que le conseil des chemins de fer.

Je crois que cet amendement pourrait être rédigé de manière à remplir le but que se propose le ministre des chemins de fer simplement en disant que le conseil des chemins de fer pourra exercer ce pouvoir lorsque les conditions géographiques le demanderont. L'article tel qu'il est rédigé pourrait causer des injustices non seulement à l'égard de certains chemins de fer mais aussi à l'égard du public. J'en vais donner un exemple, pris entre plusieurs. Dans le district de Niagara nous demandons que les chemins de fer passent au pied de la montagne depuis Sainte-Catherine jusqu'à Hamilton. Les

compagnies de chemins de fer ne veulent pas construire leurs lignes à cet endroit, mais elles s'arrangent entre elles pour construire à travers la montagne là où il n'y a pas de fruits à transporter, et la commission des chemins de fer pourrait dire aux compagnies : Vous pouvez vous servir de la même voie et nous ne vous obligerons pas à en construire une autre. Le peuple a le droit de dire au moins où les chemins de fer devront passer. La commission ne devrait pas avoir seule le pouvoir de dire dans quelle partie du pays les compagnies de chemins de fer devront s'établir. C'est à cela que vous arriverez si on applique l'article dans toute sa rigueur logique. Je sais que le ministre des chemins de fer va nous dire que nous devons nous attendre que les commissaires n'agiront pas d'une façon absurde, mais qu'ils décideront d'une façon raisonnable et avec mesure, mais cela ne veut pas dire que nous devrions conférer à la commission des chemins de fer le pouvoir de légiférer pour nous. Le peuple ne veut pas cela. Les membres de cette commission n'ont pas été élus pour légiférer, et le peuple n'a pas élu non plus le Gouvernement pour nommer une commission qui légiférera pour lui. Il appartient évidemment au Parlement de dire dans quelle partie du pays un chemin de fer devra passer. Je n'approuve pas que l'on délègue ce pouvoir au conseil des chemins de fer par cet amendement, parce que ce conseil pourra dire : Voici deux compagnies de chemins de fer qui ont chacune obtenu une charte pour construire une ligne éloignée de l'autre de quinze à vingt milles et nous croyons que le pays sera mieux servi ou servi aussi bien, si nous ordonnons que les deux lignes n'en fassent qu'une. Mais de fait le pays ne serait pas bien servi, et les législateurs ne feraient pas leur devoir envers le peuple en consentant à déléguer ce droit au conseil des chemins de fer.

Ce conseil ne sait pas aussi bien que les membres du Parlement où les chemins de fer sont nécessaires. Il connaît le manière d'exécuter les ordres qui sont donnés par le Parlement, comment appliquer la loi, comment remplir des actes administratifs dans le sens le plus étendu du mot, mais je ne crois pas que la commission devrait avoir le pouvoir en quelque sorte de dire: Bien que vous possédiez une charte vous autorisant à faire passer votre chemin à un certain endroit, et qu'une autre compagnie soit autorisée à faire établir le sien ailleurs, cependant nous jugeons qu'un seul chemin est suffisant, et que la même voie servira pour les deux. Il en résultera alors qu'un certain territoire n'aura pas de chemin de fer là où le Parlement voulait qu'il y en eût un.

Le ministre des Chemins de fer et des Canaux devrait limiter cet amendement au cas qu'il a mentionné. Il n'y a que dix minutes que j'ai pu voir cet amendement; c'est pourquoi je ne prétends pas dire que ce que je propose maintenant est exactement ce qu'il faut. Je crois que la Chambre comprend mon idée et on pourrait, d'ici à huit heures, lui donner la forme voulue. Ce que je veux, c'est que le conseil des chemins de fer ne puisse exercer ce pouvoir que dans le cas où ces difficultés géographiques rendont la chose nécessaire. Nous ne devrions pas donner à la commission des chemins de fer un pouvoir illimité. Nous ne devrions pas lui permettre de dire aux compagnies : Nous ne croyons pas que deux chemins de fer sont nécessaires et nous ne vous permettrons pas de les construire, mais nous allons vous permettre d'utiliser la même voie, parce que bien que vous ayez à laisser circuler d'autres trains que les vôtres sur votre chemin, et ce n'est que sur une certaine distance, vous pourriez s'il n'y avait qu'un seul chemin au lieu de deux perdre la chance de prendre du trafic dans une autre partie du pays qui pourrait être éloignée quelquefois de dix, quinze ou vingt-cinq milles, et où, à cause de l'esprit d'entreprise de ses habitants, peut être très productive.

La fin que se propose le ministre des Chemins de fer et des Canaux me paraît bonne et je ne combats point sa proposition ; car je suis d'avis que nous devrions faciliter de toute manière le transport des marchandises. Mais nous ne devrions pas, comme je l'ai dit auparavant, prendre une attitude par trop rigide, et empêcher l'établissement d'un chemin de fer à travers des régions nouvelles, à moins que les conditions géographiques ne s'opposent à la construction d'une double voie. Il me semble que les conditions géographiques, dans le cas actuel, rendent cet amendement nécessaire. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux nous a cité un cas dans lequel les conditions géographiques, sont telles que deux chemins de fer doivent utiliser le même défilé à travers les montagnes. Alors statuez que la commission aura ce pouvoir dans les cas seulement où les conditions géographiques l'exigent, de manière que d'autres chemins de fer ne puissent être empêchés d'utiliser ce défilé. Mais, dans un pays comme celui du Niagara, où le trafic-marchandises est plus considérable sur une superficie d'un mille carré qu'il ne l'est ailleurs sur une superficie de dix milles, les conditions géographiques, loin de s'opposer à la co-existence de deux chemins de fer, l'exigent ; et dans ces circonstances la commission des chemins de fer ne devrait pas être autorisée à déclarer qu'une voie est suffisante et que les deux chemins de fer devront utiliser la même voie. Je prie le ministre des Chemins de fer et des Canaux d'étudier à nouveau la question d'ici à huit heures et de s'assurer s'il ne serait pas possible de trouver une formule qui, tout en répondant à sa propre préoccupation, délègue à la commission des chemins de fer des pouvoirs administratifs seulement, et non pas des pouvoirs législatifs.

M. W. F. MACLEAN : Cet amendement me paraît avoir été bien mûri par le ministère, et semble préparer les voies à un changement de programme en ce qui regarde le chemin de fer transcontinental. On a proposé en cette Chambre d'utiliser le chemin de fer Intercolonial de Québec à Moncton, au lieu de construire une ligne parallèle et rivale, et ce raisonnement me paraît bon. Le Gouvernement insère aujourd'hui dans l'acte des chemins de fer une disposition dont l'effet sera d'assurer ce résultat.

M. HAGGART : Cette disposition n'est pas applicable aux chemins de fer de l'Etat.

M. W. F. MACLEAN : Je le sais bien ; mais si le Gouvernement en fait l'application aux autres chemins de fer, il ne tardera sans doute pas à soumettre au même régime ses propres chemins de fer. Je suis en mesure de citer un autre cas où cette disposition pourrait être mise en vigueur pour le plus grand bien des entreprises de transport au Canada. Dans la vallée de la Tamise, rivière de l'ouest de l'Ontario, il existe trois lignes simples parallèles qui pourraient, le plus facilement du monde, être utilisées en commun, ou moyennant l'addition d'une quatrième voie. Il en résulterait un service plus satisfaisant, plus fréquent et moins coûteux. La proposition est recommandable, et je serais heureux de voir la Chambre l'adopter.

M. R. L. BORDEN : Il se peut que cette proposition n'aille pas plus loin que les lois existantes ; mais j'aimerais qu'elle fut réservée jusqu'à ce que nous ayons eu le temps d'en faire l'examen.

M. EMMERSON : Je m'en vais lire un amendement que je désire soumettre au sujet de l'exploitation des téléphones ; et ensuite le bill pourra être référé à un comité spécial.

M. R. L. BORDEN : Et de là renvoyé à la Chambre.

M. EMMERSON : Oui. Je propose l'adoption de la disposition suivante comme article 29 :

29. Dans cette article, l'expression " municipalité " signifie le conseil municipal ou autre autorité dont relèvent les grands chemins, squares ou places publiques d'une cité, ville ou village constitués, ou le grand chemin, le square ou la place publique concernés.

2. Nonobstant toute disposition d'aucun acte du Parlement du Canada, ou d'une législature provinciale, aucune telle compagnie, ci-devant ou ci-après constituée, qui n'est pas une compagnie aux termes de l'acte des chemins de fer de 1903, ne pourra, si ce n'est de la manière prescrite ci-après, établir, maintenir ou exploiter ses réseaux téléphoniques sur ou sous un, le long ou à travers d'un chemin public, square ou autre place publique dans les limites d'aucune cité ou ville, ou d'aucun village constitués sans le consentement de la municipalité.

3. Si, dans aucun tel cas, la compagnie ne peut obtenir le consentement de la municipalité, ou ne peut obtenir ce consentement qu'à des conditions qui ne sont pas acceptables de la compagnie, celle-ci pourra demander à la commission l'autorisation d'exercer ses pouvoirs sur tel grand chemin, quare ou place publique ; et toutes les dispositions du paragraphe 2 de l'article 195 dudit acte seront applicables à ladite demande et aux mesures qui s'ensuivront.

4. Les paragraphes précédents dudit article ne s'appliquent pas à la construction, à l'entretien et à l'exploitation par la compagnie d'aucun réseau ou service de grand parcours ou d'aucune artère ou d'aucun circuit reliant deux bureaux centraux ou plus, dans aucune cité, ville ou village constitués ; mais le tracé de toute telle artère pourra être modifié, en sens direct et exécutable, au gré et d'après les ordres de la municipalité ou de tout autre fonctionnaire qu'elle pourra nommer, à moins que cette municipalité, ou ce fonctionnare, après un mois d'avis donné par écrit, ne néglige d'établir ce tracé ou d'indiquer cette direction.

5. L'expression artère ou service de grand parcours signifie toute artère ou tout service reliant un bureau central dans aucune cité, ville ou village constitués, avec un bureau central ou des bureaux centraux, dans une ou plusieurs autres cités, villes ou villages constitués.

6. Toutes contestations relatives au tracé et à l'installation de réseaux ou de services de grand parcours, ou d'artère de la nature de ceux mentionnés dans les deux paragraphes précédents seront décidées par la commission de la même manière et avec les mêmes pouvoirs que ceux prescrits par le paragraphe 2 de l'article 195 dudit acte.

7. Rien dans cet article ne portera atteinte au droit d'aucune compagnie d'exploiter, maintenir, renouveler ou construire des réseaux souterrains ou aériens antérieurement établis; si ce n'est que, à la demande de la municipalité, la commission pourra ordonner tout prolongement ou changement dans le tracé du réseau de la compagnie dans aucune cité, ville ou village constitués, ou aucune partie de telle ligne, ou l'enlèvemnt d'aucuns poteaux et l'enfouissement des fils ou câbles qu'ils supportent, ou l'installation d'aucune nouvelle artère; tel prolongement, changement de tracé, enlèvement, ou installation devant être ordonnés à telles conditions, moyennant tel dédommagement, et dans tels délais, que la commission pourra prescrire.

M. LANCASTER : Je prie le ministre de substituer dans le paragraphe 2 (a) le mot " municipalité," aux mots " cité, ville ou village constitués ". Autrement, nombre de gros villages ne tomberont pas sous le coup de l'article.

M. EMMERSON : J'en conviens, mais c'est là une question dont le comité spécial pourra fort bien s'occuper. Je propose que l'article 7 (a) soit adopté et que le bill soit ensuite référé à la commission.

M. R. L. BORDEN : Il vaudrait mieux réserver cette disposition.

M. LANCASTER : Examinerons-nous de nouveau ce bill en comité lorsque le comité spécial en aura fini ?

M. EMMERSON : Oui. Je propose que le comité fasse rapport de l'état de la question et demande qu'il lui soit permis de siéger de nouveau.

(La motion est adoptée.)

M. EMMERSON : J'ai l'honneur de proposer :

Que les articles 22 à 29, inclusivement, du bill n° 62, tendant à modifier l'acte des chemins de fer de 1903 soit rescindés, et ledit bill référé à un comité spécial composé de sir Frederick Borden et de MM. Emmerson, Geoffrion, Johnson, Monk, Ross (Yale-Caribou), Alcorn, Ingram, Maclean (York), Bureau et Zimmerman, afin de prendre en considération lesdits articles, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes, papiers et documents, d'interroger des témoins sous serment, et de faire rapport de temps à autre.

M. W. F. MACLEAN : Se propose-t-on de renvoyer au même comité les projets d'intérêt public numéros 31 et 34 ?

M. EMMERSON : Ce sera une question à considérer plus tard.

(La motion de M. Emmerson est adoptée.)

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

Reprise de la Séance.

SERVICE PENITENTIAIRE — APPOINTEMENTS.

La Chambre se déclare en comité pour faire l'examen de la proposition suivante :

Il y a lieu de modifier la loi sur les pénitenciers et prescrire que les appointements des fonctionnaires et employés n'excèderont pas les chiffres suivants :

Pénitencier de Kingston—	
Directeur (avec logement gratuit, chauffage et éclairage)	$2,600 00
Sous-directeur (avec logement gratuit, chauffage et éclairage)	1,500 00
Surveillante (avec logement gratuit, chauffage et éclairage)	600 00
Sous-surveillante (avec logement gratuit, chauffage et éclairage)	450 00
Aumônier protestant	1,200 00
Aumônier catholique romain	1,200 00
Médecin-chirurgien et surintendant du quartier des aliénés	2,400 00
Comptable et commis de la corderie	1,700 00
Secrétaire du directeur	900 00
Magasinier	1,000 00
Sous-magasinier	700 00
Econome et boulanger	1,000 00
Sous-économe	700 00
Infirmier et instituteur	900 00
Sous-infirmier et instituteur	700 00
Messager	600 00
Mécanicien	1,200 00
Electricien	900 00
Sous-électricien	700 00
Chauffeurs	600 00
Surintendant de la corderie	1,200 00
Chefs des ateliers	1,000 00
Contremaîtres d'ateliers	800 00
Gardien-chef	1,000 00
Gardien de nuit en chef	800 00
Concierge et armurier	700 00
Gardiens	700 00
Gardiens de nuit	650 00
Gardes	600 00
Palefreniers	600 00
Gardes auxiliaires	500 00
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul—	
Directeur (avec logement gratuit, chauffage et éclairage)	2,400 00
Sous-directeur (avec logement gratuit, chauffage et éclairage)	1,500 00
Aumônier catholique romain	1,200 00
Aumônier protestant	1,200 00
Médecin-chirurgien	1,600 00
Comptable	1,400 00
Secrétaire du directeur et professeur français	1,000 00
Infirmier et instituteur anglais	900 00
Magasinier	900 00
Sous-magasinier	700 00
Econome et boulanger	1,000 00
Sous-économe	700 00
Messager	600 00
Mécanicien	1,000 00
Electricien	800 00
Chauffeurs	600 00
Chef des ateliers	1,000 00
Contremaîtres d'ateliers	800 00
Gardien-chef	1,000 00
Gardien de nuit en chef	800 00
Concierge et armurier	700 00
Gardiens	700 00
Gardiens de nuit	650 00
Gardes	600 00
Palefreniers	600 00
Gardes auxiliaires	500 00
Pénitencier de Dorchester—	
Directeur (avec logement gratuit, chauffage et éclairage)	2,200 00
Sous-directeur (avec logement gratuit, chauffage et éclairage)	1,500 00
Surveillante (avec logement gratuit, chauffage et éclairage)	600 00
Sous-surveillante (avec logement gratuit, chauffage et éclairage)	450 00
Aumônier protestant	1,000 00
Aumônier catholique romain	1,000 00
Médecin-chirurgien	1,500 00
Comptable	1,200 00
Magasinier et secrétaire du directeur	800 00
Econome et boulanger	900 00
Infirmier et instituteur	900 00
Messager	600 00
Mécanicien	1,000 00
Chauffeur	600 00
Chef des ateliers	1,000 00
Contremaîtres d'ateliers	800 00
Gardien-chef	900 00
Gardien de nuit en chef	800 00
Gardiens	700 00
Gardiens de nuit	650 00
Gardes	600 00
Palefreniers	600 00
Gardes auxiliaires	500 00
Pénitencier du Manitoba—	
Directeur (avec logement gratuit, chauffage et éclairage)	2,200 00
Sous-directeur (avec logement gratuit, chauffage et éclairage	1,500 00
Aumônier catholique romain	1,000 00
Aumônier protestant	1,000 00
Médecin-chiriurgien	1,500 00

Comptable	1,200 00
Magasinier et secrétaire du directeur	900 00
Econome et boulanger	900 00
Infirmier et instituteur	900 00
Mécanicien et forgeron	1,000 00
Chef des ateliers	1,000 00
Contremaîtres d'ateliers	800 00
Gardiens	800 00
Gardes	700 00
Gardien de nuit en chef	900 00
Gardiens de nuit	750 00
Gardes auxiliaires	600 00
Pénitencier de la Colombie-Anglaise—	
Directeur (avec logement gratuit, chauffage et éclairage)	$2,200 00
Sous-directeur (avec logement gratuit, chauffage et éclairage)	1,500 00
Aumônier protestant	1,000 00
Aumônier catholique romain	1,000 00
Médecin-chirurgien	1,500 00
Comptable	1,200 00
Magasinier	900 00
Econome et boulanger	900 00
Infirmier et instituteur	900 00
Mécanicien et forgeron instructeur	1,000 00
Chef des ateliers	1,000 00
Contremaîtres d'ateliers	800 00
Gardiens	800 00
Gardes	700 00
Gardien de nuit en chef	900 00
Gardiens de nuit	750 00
Gardes auxiliaires	600 00
Pénitencier d'Alberta—	
Directeur (avec logement gratuit, chauffage et éclairage)	2,200 00
Sous-directeur (avec logement gratuit, chauffage et éclairage)	1,500 00
Surveillante (avec logement gratuit, chauffage et éclairage	500 00
Aumônier protestant	1,000 00
Aumônier catholique romain	1,000 00
Médecin-chirurgien	1,500 00
Comptable et magasinier	1,200 00
Econome et boulanger	900 00
Infirmier et instituteur	900 00
Mécanicien et forgeron instructeur	1,000 00
Chef des ateliers	1,000 00
Gardiens	800 00
Gardes	700 00
Gardien de nuit en chef	900 00
Gardiens de nuit	750 00
Gardes auxiliaires	600 00

M. FITZPATRICK : Les appointements du directeur et du sous-directeur du pénitencier de Kingston, restent aux mêmes chiffres. La sous-surveillante obtient une augmentation de $50. La rémunération des aumôniers reste la même. Les appointements du médecin sont augmentés de $600.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre voudra-t-il nous donner la raison de l'augmentation dans chaque cas ?

M. FITZPATRICK : Il n'y a pas de raison particulière; l'augmentation est accordée généralement.

M. W. F. MACLEAN : Quel est le chiffre total de ces augmentations ?

M. FITZPATRICK : Pour le pénitencier de Kingston, $9,100 répartis entre trente et un fonctionnaires.

M. BERGERON : Pourquoi le directeur du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul est-il moins bien payé que celui de Kingston ?

M. FITZPATRICK : Il en a toujours été ainsi. Le directeur du pénitencier de Kingston est chargé, en outre, de la garde des détenus aliénés. Tous les détenus aliénés sont envoyés là-bas. Les appointements du comptable sont augmentés de $300; ceux du secrétaire du directeur, de $100; ceux du magasinier, de $100 ; ceux de l'aide-magasinier, de $100; ceux de l'économe et boulanger, de $100; ceux de l'aide-économe, de $100; ceux de l'infirmier, de $100. Les salaires du sous-infirmier, du messager, et du mécanicien restent au même point. L'aide-électricien reçoit un supplément de $100; les trois chauffeurs, une augmentation de $100 chacun.

M. BERGERON : Pourquoi accorde-t-on une augmentation à quelques-uns et la refuse-t-on à d'autres ?

M. FITZPATRICK : Je m'en tiens au rapport des inspecteurs. Ils ont décidé qu'il était opportun d'accorder ces augmentations, et j'ai agréé leur rapport.

M. BERGERON : On ne commet d'injustice pour personne ?

M. FITZPATRICK : Je n'ai reçu aucune plainte. On m'informe que tous sont satisfaits à l'exception des sous-directeurs, et je ne vois pas de raison, dans les circonstances, pour que leurs appointements soient augmentés. Les appointements du gérant de la corderie sont augmentés de $200; ceux du chef des ateliers restent au même point; ceux des contremaîtres, au nombre de huit, sont augmentés de $100 dans chaque cas.

M. W. F. MACLEAN : Quand l'honorable ministre a dit qu'il y avait vingt et un fonctionnaires, il a voulu dire vingt et une catégories, car certaines catégories renferment plusieurs fonctionnaires.

M. FITZPATRICK : J'aurais dû dire vingt et une catégories, deux à $100 chacune. Gardien, aucun changement; gardiens-chefs, deux à $100 chacun ; concierge et armurier, $50 d'augmentation; gardiens, neuf à $100 chacun; gardiens de nuit, huit à $150 chacun ; gardes, trente-trois à $100 chacun ; palefreniers, trois à $100 chacun ; garde auxiliaire, un à $100. Total des appointements 1904-1905, $60,719.88; mêmes appointements, avec augmentations en plus, $69,819.88.

Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, directeur, mêmes appointements ; sous-directeur, mêmes appointements ; aumônier, la même chose ; médecien-chirurgien, la même chose ; comptable, augmentation, $200 ; secrétaire du directeur, augmentation de $200; infirmier, $150 ; magasinier, aucune augmentation ; sous-magasinier, augmentation de $100 ; économe et boulanger, augmenta-

tion de $200 ; sous-économe, $100 ; messager, $100 ; mécanicien, aucun changement ; électricien, aucun changement ; chauffeurs, deux à $100 chacun ; chef des ateliers, emploi vacant.

M. BERGERON : Se propose-t-on de le remplacer ?

M. FITZPATRICK : La vacance existe depuis que M. Pratt, qui était chef des ateliers a été promu au poste de sous-directeur. Il fait fonction de chef des ateliers en même temps que de sous-directeur, et pour le moment nous ne nous proposons pas de nommer quelqu'un à cet emploi. Une fois qu'il aura été nommé quelqu'un, les appointements de la charge seront abaissés de $1,500, chiffre actuel, à $1,000. Il se trouve huit contremaîtres à qui il est accordé une augmentation de $100 chacun. Le salaire du gardien-chef est réduit de $200 ; celui du gardien de nuit en chef, augmenté de $200 ; sept gardiens, augmentation de $100 chacun ; gardiens de nuit, augmentation de $150 chacun ; vingt-six gardes, augmentation de $100 chacun ; deux palefreniers de $100 chacun. Total des augmentations, $6,850. Il faut déduire de cette somme $1,900 économisés par suite de la nouvelle division du travail. C'est donc $4,950 de plus pour Saint-Vincent-de-Paul. Les appointements pour 1904-1905 formaient un total de $48,352.38 ; avec les augmentations en plus, la somme s'élève à $53,202.38.

Pénitencier de Dorchester : appointements du directeur, $200 d'augmentation. Je me suis trompé en disant qu'il ne recevait pas d'augmentation.

M. BERGERON : Combien se trouve-t-il de détenus à Dorchester ?

M. FITZPATRICK : Deux cent quinze.

M. BERGERON : Et combien à Saint-Vincent de Paul ?

M. FITZPATRICK : Quatre cents.

M. BERGERON : Comment se fait-il que le directeur du pénitencier de Dorchester reçoive $2,200, quand celui de Saint-Vincent-de-Paul en reçoit seulement $2,400 ?

M. FITZPATRICK : Il faut tenir compte du personnel dans chaque cas. Le directeur du pénitencier de Dorchester n'a pas de secrétaire, tandis que celui de Saint-Vinceux de la surveillante sont augmenté de $10 cent-de-Paul en a un. Les appointements du sous-directeur à Dorchester les mêmes; ceux de la surveillante sont augmentés de $100, et ceux de l'aide-surveillante, de $50. Les appointements de l'aumônier protestant sont augmentés de $200 ; et ceux de l'aumônier catholique de $400, ce qui les porte à $1,000, mais à la condition de renoncer à toute autre occupation. Jusqu'à présent le service religieux du pénitencier ne lui a pas pris tout son temps, et nous ne lui avons payé que $600. Nous accordons au médecin une augmentation de $100. Les appointements du comptable et le salaire du magasinier restent au même chiffre. A l'économe et boulanger, nous accordons un supplément de $100, comme aussi à l'infirmier et instituteur. Le messager reçoit $100 de plus, de même que le mécanicien et le chauffeur. La position de chef des ateliers reste vacante. Il y a sept contremaîtres à qui il est accordé une augmentation de $100 chacun. Le gardien-chef reçoit une augmentation de $100 et le gardien de nuit en chef, une augmentation de $200. Les salaires de quatre gardiens sont augmentés de $100, et ceux de quatre gardiens de nuit de $150 chacun. Les salaires de quinze gardes sont augmentés de $100 chacun, et ceux de deux palefreniers de $100 chacun. Un garde auxiliaire reçoit une augmentation de $100. Augmentations totales pour ce pénitencier, $5,350. Les appointements pour 1904-1905 s'élevaient à $31,872.84 ; avec les augmentations en plus, ils s'élèveront à $37,222.84.

Pénitencier du Manitoba : Les appointements du directeur restent au même chiffre, de même que ceux du sous-directeur ; ceux des aumôniers sont augmentés de $200 chacun ; ceux du médecin restent au même chiffre. Le comptable, le magasinier et secrétaire du directeur, l'économe et boulanger reçoivent des augmentations de $100 chacun. L'infirmier et instituteur, le mécanicien et contremaître de la forge continuent de recevoir la même rémunération. Cinq contremaîtres reçoivent des augmentations de $100 chacun. Les gardiens reçoivent un supplément de $200 chacun ; les gardes, $100 et le gardien de nuit en chef, $300. Trois gardiens de nuit reçoivent une augmentation de $150, et le garde auxiliaire, une augmentation de $100. Total des augmentations, $3,350. Les appointements payés en 1904-1905 se sont élevés au chiffre de $27,917.12 ; avec les augmentations en plus, ils seront de $31,467.12.

M. BOLE : Le pénitencier du Manitoba renferme-t-il plus ou moins de forçats que les autres ?

M. FITZPATRICK : Il se trouve 211 détenus au pénitencier du Manitoba, à peu près le même nombre qu'à Dorchester. Une fois le pénitencier d'Edmonton terminé, le nombre de détenus à Stony-Mountain diminuera, car ce pénitencier reçoit aujourd'hui à la fois les criminels du Manitoba et du Nord-Ouest.

Pénitencier de la Colombie-Anglaise : Les appointements du directeur sont augmentés de $200 ; ceux du sous-directeur restent au même point ; ceux des aumôniers sont augmentés de $200 chacun. Le médecin, qui recevait $600, recevra à l'avenir $1,500, soit $900 de plus, avec l'entente qu'il cessera d'exercer sa profession au dehors et ne s'occupera plus que du pénitencier.

Le comptable, le magasinier et secrétaire du directeur, l'économe et boulanger recevront la même rénumération qu'auparavant. Le salaire de l'infirmier est augmenté de $100 ; celui du mécanicien et contremaître de la forge est augmenté de $250 ; le chef des ateliers reste au même point. Cinq contremaîtres reçoivent une augmentation de $200. Les salaires de dix gardes sont augmentés en tout de $1,000 : le salaire du gardien de nuit en chef est augmenté de $300 ; ceux de trois gardiens de nuit sont augmentés de $150 chacun ; ceux de trois gardes auxiliaires sont augmentés de $100 chacun. Total des augmentations, $4,600. Les appointements en 1904-1905 s'élevaient à $23,045.98 ; avec les augmentations en plus, ils s'élèveront à $27,645,98.

Pénitencier de l'Alberta : Ce sont toutes des nominations nouvelles.

M. BENNETT : Le directeur et le sous-directeur du pénitencier d'Edmonton ont-ils été nommés ?

M. FITZPATRICK : Non. Le personnel de ce pénitencier n'a pas encore été nommé ; j'ai proposé certains noms, mais les nominations ne sont pas encore faites.

M. W. F. MACLEAN : Quel est le chiffre total des dépenses ?

M. FITZPATRICK : Le total des augmentations est de $27,550.

M. W. F. MACLEAN : Quel est le total des dépenses ?

M. FITZPATRICK : Le chiffre total des appointements pour 1904-1905 est de $191,808.20 ; avec les augmentations en plus, il sera de $219,338.20, sans y comprendre l'Alberta.

M. W. F. MACLEAN : Quel est approximativement le nombre total des détenus dans tous ces pénitenciers.

M. FITZPATRICK : Le rapport du mois dernier fixe le chiffre à 1,300. Les augmentations projetées grossiront de 14.36 pour 100 le chiffre des appointements, mais de 6.41 pour 100 seulement, le chiffre des dépenses générales.

M. W. F. MACLEAN : Cela fait plus de $160 de dépense par forçat.

M. FITZPATRICK : Mais il faut tenir compte des recettes provenant des pénitenciers. Il vaudrait mieux remettre la discussion de ce sujet à plus tard, lorsque je soumettrai mon budget et que je serai en mesure de dire exactement ce que nous coûte chaque forçat.

(Il est fait rapport de la résolution.)

M. FITZPATRICK demande qu'il lui soit permis de déposer le bill (n° 176) relatif aux pénitenciers.

(La motion est adoptée et le bill lu une 1re fois.)

M. FITZPATRICK.

CONCURRENCE DE LA MARINE NORVEGIENNE.

L'honorable M. W. F. FIELDING (ministre des Finances) : propose que la Chambre se déclare en comité des subsides.

M. J. B. BLACK (Hants) : Monsieur l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil je désire signaler à l'attention de la Chambre un article du " Record " de Sydney, dont voici le texte :

Depuis quelques années, nos journaux agitent la question de l'établissement de chantiers de construction de navires dans la Nouvelle-Ecosse. Le gouvernement canadien a promis d'accorder pour cette fin une prime de tant par tonneau. Certaines villes de la Nouvelle-Ecosse, entre autres la nôtre se sont engagées à verser une subvention, à toute maison de construction qui établirait des chantiers et se conformerait à certaines conditions ayant trait aux sommes dépensées et au nombre d'hommes employés, etc. Jusqu'ici, apparemment, ces efforts n'ont abouti à rien et il semblerait qu'une des raisons c'est que ces compagnies se demandent d'où leur viendraient les commandes en assez grand nombre pour leur permettre de se refaire. La marine canadienne va déclinant d'année en année, et pourquoi ? Une raison, et des plus importantes, c'est que notre industrie du cabotage est de plus en plus accaparée par les Norvégiens. Nous constatons que presque tous les navires employés actuellement par la " Dominion Coal Company " et la " Dominion Iron and Steel Company ", pour le transport de leurs produits, sont norvégiens. Ce sont eux qui, nolisés par des compagnies de la Nouvelle-Ecosse, transportent nos produits aux Antilles. Pourquoi ? Parce qu'on les laisse libres de faire le service d'un port canadien à l'autre sans payer la moindre taxe, sans même payer de droits d'inspection, ces droits ayant été supprimés récemment.

Ce n'est pas tout : on sait que la main-d'œuvre est moins bien payée en Norvège qu'elle ne l'est en Canada. Leurs matelots sont payés à peu près moitié moins cher que les nôtres, sans compter que nos gens ne se contenteraient pas de la nourriture dont se contentent les matelots norvégiens. On voit donc que nous ne saurions opérer les transports à aussi bon compte qu'ils le font. D'autre part quels avantages assurent-ils au Canada ? Ils s'approvisionnent en Norvège avant de partir, et si par hasard leurs navires ont besoin de réparations, ils retournent dans leur pays et font exécuter ces réparations là-bas. J'imagine qu'ils ne dépensent pas au Canada 10 pour 100 de ce qu'ils gagnent. Ces gens ne paient au Canada de taxe d'aucune nature. Est-ce juste pour nos navigateurs canadiens ?

Un Canadien qui ferait aujourd'hui l'acquisition d'un navire norvégien ne pourrait le faire naviguer dans les eaux canadiennes sans payer d'abord une taxe de 25 p. 100, ou sans le mettre sous pavillon norvégien et sous le commendement d'un capitaine norvégien. Nombre de Canadiens seront disposés à engager leurs fonds dans des entreprises de navigation lorsque le parlement d'Ottawa aura passé des lois en vue de nous protéger contre la concurrence étrangère. Pourquoi ne pas soumettre ces navires à une taxe de 25 p. 100 et les placer ainsi

sur le même pied que les nôtres ? Lorsqu'on aura pris ce parti les Canadiens seront prêts à engager leurs capitaux dans des entreprises de transport maritime et par là même à fournir de l'ouvrage à des chantiers de construction, etc., dans notre pays du Canada.

Monsieur l'Orateur, je crois que tout ce que renferme cet article n'est que trop vrai. Il se trouve sur le littoral de l'est du Canada une population honnête et nombreuse qui depuis des années se maintient grâce à la mer. Il fut un temps où notre marine était une des plus importantes du monde. Nos navires couvraient littéralement toutes les mers. La décadence a été très sensible depuis que les navires à vapeur ont remplacé les voiliers et que les navires en fer ont remplacé ceux en bois. Nous continuerions à employer les navires en bois pour le cabotage, n'était cette injuste concurrence. Comme on s'en rendra compte par l'extrait que je viens de lire, aucun marin, capitaine ou propriétaire de navire canadien ne saurait rivaliser avec les Norvégiens, dans les conditions où ces derniers opèrent. Des blancs de la côte du Pacifique ont fait beaucoup de bruit et se sont grandement indignés à propos de la concurrence des Chinois, et avec raison, je crois. Mais au moins les Chinois laissent au Canada quelque chose de ce qu'ils y gagnent ; ils portent des vêtements canadiens, achètent des aliments canadiens et habitent des maisons canadiennes. Or, ces Norvégiens n'utilisent rien de ce qui se fabrique au Canada. Ils emportent de la Norvège leurs provisions de bouche, l'huile pour leurs machines, les écrous et boulons pour leurs outillages, leurs câbles de réserve, leur goudron, le coton de rebut pour le nettoyage de leurs machines. Bref, le marin norvégien n'achète rien au Canada, si ce n'est quelques légumes, pour échapper au scorbut. On entend dire souvent aux marins canadiens que le matelot norvégien peut vivre du fumet d'un chiffon graisseux.

Nos gens ne sauraient accepter ni les gages ni la nourriture, et nombre d'entre eux ne voudraient pas accepter les embarcations, dont se contentent les Norvégiens. Comme je l'ai dit, nos marins souffrent de cette concurrence. Ils ne sauraient, dans les circonstances, rivaliser avec les Norvégiens. On va me répondre peut-être qu'en vertu des traités conclus par la Grande-Bretagne, les Norvégiens sont chez nous de leur plein droit ; et je regrette d'être obligé de le reconnaître ; mais la situation de nos marins n'en est pas meilleure pour tout cela. Il se trouve des Canadiens qui seraient disposés à engager leurs capitaux dans l'industrie du cabotage, si seulement ils étaient mis sur un pied d'égalité avec ces étrangers. Je m'en vais vous donner une idée, monsieur l'Orateur, du nombre de navires norvégiens employés par deux maisons canadiennes. On nous rabat souvent les oreilles du cri: "le Canada aux Canadiens," ce qui veut dire, en somme, que tout homme sain de corps et d'esprit est invité à s'établir au Canada ; mais en ce qui regarde l'industrie du cabotage, il est évident que la devise est : le Canada aux Norvégiens. J'ai ici la liste des navires norvégiens à partance d'un seul port de la Nouvelle-Ecosse. Ils sont au nombre de 24, la plupart sont de grands navires et ils jaugent en tout 40,000 tonneaux. Entre 500 et 600 hommes y sont employés. Ces steamers font presque tout le commerce de cabotage de l'est de la Nouvelle-Ecosse. J'ai ici une autre liste de 15 steamers, aussi grands et aussi bien aménagés, à partance d'un autre port de la Nouvelle-Ecosse. Ces 40 grands navires norvégiens ont véritablement accaparé l'industrie des transports maritimes de la Nouvelle-Ecosse. Ils ont ruiné le caboteur canadien. Comme je l'ai dit, ces gens sont protégés par les traités, mais on devrait et on pourrait faire quelque chose pour améliorer la situation. Le Gouvernement, par exemple, pourrait accorder une prime ou quelque chose de cette nature, qui contrebalancerait l'effet des salaires trop peu élevés qu'on paie aux Norvégiens. Ceux-ci n'achètent rien au Canada et acceptent des gages qu'un marin canadien ne voudrait pas accepter. Ils s'embarquent souvent dans des navires dans lesquels des Canadiens ne voudraient pas se risquer. Ils se nourrissent d'aliments dont un Canadien ne voudrait pas se nourrir, et cependant ce sont eux qui accaparent notre industrie des transports maritimes. Je me rappelle que lorsque Charles Brown, connu d'un grand nombre sous le nom d'Artemus Ward, se rendit en Angleterre pour la première fois, il y a déjà quelques années, il envoya plusieurs lettres au journal de sa localité ; et dans une de ces lettres, écrite après qu'il eût séjourné quelque temps là-bas, il observait : "On permet aujourd'hui à cet Américain du nord de sortir de sa chambre en s'éclairant d'une bougie." Cela me donne à penser qu'un jour on permettra peut-être à cette colonie de l'Amérique du nord de conclure ses propres traités ; et je nourris l'espoir que nous serons alors, si nous ne le sommes plus tôt, en état de rivaliser avec les Norvégiens et de garder pour nous le transport des marchandises canadiennes le long du littoral. Je compte qu'on va prendre quelque mesure en vue d'aider nos gens, nos marins, nos navires à se maintenir dans cette industrie dont les Norvégiens se sont emparés.

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): Monsieur l'Orateur, je suis très heureux que l'honorable député de Hants (M. Black) ait soulevé ici cette question de la construction des navires. Au cours de l'enquête sur le tarif, on nous a priés, en divers endroits du Canada, d'encourager l'industrie de la construction des navires au moyen d'une prime. Cette question de la prime n'a pu être réglée à cette session-ci, car il a fallu remettre

à plus tard toutes les questions relatives au tarif. Je ne suis pas en mesure de dire quelle sera la ligne de conduite adoptée par le Gouvernement à cet égard. Cette question pourra être discutée en plus grand détail à quelque session future. Pour ma part, je me rends compte, comme l'honorable député, de l'importance de cette industrie de la construction des navires. Nous nous rappelons tous qu'il y a quelques années cette industrie était très développée chez nous ; la marine du Canada figurait alors au cinquième rang des marines du monde entier. Je crains fort que notre marine n'occupe pas aujourd'hui un rang aussi élevé. La raison en est probablement qu'il s'est produit dans l'intervalle un changement dans le mode de construction des navires. Le Canada ne paraît pas avoir fait dans l'industrie de la construction des navires autant de progrès que dans certaines autres industries. Mais il faut espérer que le jour n'est pas très loin où le Canada se rendra compte à quel point il est important pour lui de développer cette industrie et de chercher à recouvrer la position élevée qu'il y occupait naguère à l'époque où les navires se construisaient en bois. Le Gouvernement se préoccupe de cette question et, à la prochaine session, nous serons probablement en mesure d'énoncer un programme à cet égard.

M. A. E. KEMP (Toronto-est) : Monsieur l'Orateur, la question que vient de soulever l'honorable député de Hants (M. Black) ne touche pas simplement à la subvention de l'industrie de la construction des navires; elle a trait également à l'utilisation des navires, que nous en construisions ou non. Il semblerait que les lois relatives à la navigation sur le littoral maritime fussent différentes de celles relatives à la navigation dans les eaux de l'intérieur du Canada. Dans ces eaux de l'intérieur, il n'est pas permis à des navires étrangers de se livrer au cabotage. Il n'est pas permis à un navire des Etats-Unis de faire le service d'un port canadien à l'autre, d'une localité à l'autre, et la même défense s'applique aux navires canadiens en ce qui regarde les ports des Etats-Unis. Mais à entendre l'honorable député de Hants, la loi anglaise permettrait aux navires étrangers de faire le cabotage le long du littoral de l'Atlantique.

M. FIELDING : Les navires des Etats-Unis n'ont pas ce droit.

M. KEMP : Non, mais les navires européens l'ont. Il semble ridicule qu'on ouvre ainsi la porte à la main-d'œuvre mal payée de l'Europe, et qu'on la ferme à la main-d'œuvre bien payée des Etats-Unis. Il n'est pas probable que les Américains, même s'ils en avaient la permission, se mettraient à faire le cabotage le long de nos côtes, car ils ne pourraient probalement pas soutenir la concurrence de nos propres navires. Est-il donc impossible, aux termes d'un statut impérial d'imposer les mêmes restrictions aux navires européens qu'à ceux des Etats-Unis?

M. FIELDING : Le traité impérial nous défend de le faire ; mais bien entendu, ces traités peuvent être révoqués. Les Etats-Unis nous interdisent de faire le cabotage sur leurs côtes et nous usons de représailles à leur égard ; mais aux termes du traité conclu avec le gouvernement impérial les navires canadiens peuvent faire le cabotage sur les côtes de la Norvège. Reste à savoir si le privilège de faire le cabotage sur les côtes de la Norvège est de quelque valeur pour le Canada, ou est l'équivalent de ce que nous donnons aux Norvégions en leur permettant de faire le cabotage sur nos côtes.

M. DEMERS (Saint-Jean-et-Iberville) : C'est là un des inconvénients du régime colonial. Aux termes de l'acte impérial de la Marine Marchande, de 1894, les colonies ont le droit de changer certaines dispositions de l'acte, mais non pas la Grande-Bretagne ; et comme la Norvège a conclu un traité avec la métropole, nous ne pouvons empêcher les navires de ce pays de faire le cabotage au Canada. Ce traité n'a pas été fait dans l'intérêt du Canada, mais dans l'intérêt de la Grande-Bretagne, dont les navires font, bien entendu, le cabotage sur les côtes de la Norvège. Le Canada, qui n'envoie pas de navires de ce côté, souffre de cet état de choses. C'est un de ces traités qui devraient être dénoncés par les autorités impériales.

M. KEMP : C'est aussi mon avis.

M. W. F. MACLEAN : Tous ces traités sont sujets à modification, et le Canada est aujourd'hui en mesure de dire au gouvernement impérial que certains traités contraires aux intérêts canadiens devraient être dénoncés, en vue de libérer notre pays des entraves qu'ils lui imposent. Il incombe à notre gouvernement de prendre cette initiative. Il y a quelques années, le gouvernement actuel s'engagea à s'occuper de la question de l'encouragement à l'industrie de la construction des navires au Canada ; mais jusqu'à présent, il n'a pas rempli cette promesse. La Nouvelle-Ecosse devrait être le centre de grands chantiers de construction de navires, non seulement pour le Canada mais pour tout le continent américain. Elle a le fer, elle a la houille, elle a les hommes requis pour la construction des navires et le recrutement des équipages. Tout ce qui manque, c'est quelque encouragement sous forme de droit protecteur, de prime ou de subvention de l'Etat en vue de stimuler la construction des navires. Si le Canada veut avoir un jour une grande marine, il lui faut protéger cette industrie. Nous avons protégé l'industrie du fer et elle s'est développée ; nous avons établi des droits en faveur de nombre d'industries de fabrication et elles se sont toutes développées ; la

politique nationale a fait ses preuves. Nous devrions suivre la même ligne de conduite en ce qui regarde bien d'autres entreprises, et entre autres celle de la construction des navires. Le Canada serait parfaitement en mesure de construire dans les Provinces maritimes un premier grand paquebot susceptible de rivaliser avec les grands transatlantiques actuels ; que le Gouvernement se mette de la partie et la chose se fera. Notre pays aurait intérêt à établir la ligne de paquebots la plus rapide ; il le peut par le moyen de subventions et de primes de l'Etat. De cette manière le Canada deviendrait de plus en plus un foyer de marins dans l'Amérique du Nord ; mais nous n'atteindrons jamais cette fin à moins que le Gouvernement ne favorise de quelque manière l'industrie des transports. J'espère qu'il y aura avant longtemps, exerçant le pouvoir au Canada, un parti qui ne craindra pas de subventionner la construction des navires sur notre territoire, et par des ouvriers canadiens, utilisant l'acier canadien, et j'espère que les équipages de ces navires se composeront entièrement de matelots canadiens.

(La motion est adoptée et la Chambre se déclare en comité des subsides.)

DISCUSSION DES SUBSIDES.

Entretien et réparations des navires et brise-glaces de l'Etat, y compris le navire "Arctic", $375,000.

M. BENNETT : Le ministre voudra-t-il expliquer le paiement de $5,000 à la Reid Wrecking Company, pour services de remorqueurs, page 105 du rapport de l'auditeur général ?

M. BRODEUR : On m'informe que cette dépense avait pour objet de tenir libres de glace les ports de Fort-William et Port-Arthur. Il se trouvait de grandes quantités de grains entreposés dans ces ports ; la saison était très avancée, et à la demande de la halle aux grains, de Winnipeg, ainsi qu'à celle, si je ne me trompe, des chambres de commerce de Fort-William et de Port-Arthur, il fut pris des mesures en vue de rompre les glaces, afin de permettre aux navires de se rendre jusqu'au Sault Sainte-Marie et aux ports de la baie Georgienne.

M. BENNETT : Pendant combien de jours ce remorqueur de Reid a-t-il été employé à Port-Arthur et à Fort-William, service pour lequel il est réclamé une somme de $5,000 ?

M. BRODEUR : L'aide-ingénieur m'informe que la "Reid Dredging Company" n'avait pas ses navires à Port-Arthur et Fort-William et que ces navires durent être envoyés de Sarnia ; et il fut conclu un arrangement en vertu duquel la somme de $5,000 devait lui être payée. Il ne faut pas oublier que c'était là une entreprise très difficile à tenter, la saison étant déjà très avancée, et ces navires se trouvaient à courir un grand risque.

M. BENNETT : Nous avons déjà eu ce crédit en délibération, et il semblerait que les fonctionnaires du département n'eussent pas des notions très nettes à son sujet. M. Fraser, du département en question, s'est rendu à Port-Arthur ou à Fort-Wailliam, et a conclu là un arrangement avec la "Great Lakes Dredging Company" et M. Murphy. On devait payer à cette compagnie $100 par jour, et à M. Murphy, la même somme, et en retour ils s'engageaient à tenir les ports libres. Or, il paraîtrait que M. Whalen, gendre du député de la Rivière-à-la-Pluie (M. Conmee), avertit le département qu'il n'exécuterait pas son contrat. MM. Whalen et Murphy répudièrent leurs engagements. En conséquence, le département dut conclure un nouveau marché avec la "Great Lakes Dredging Company", qui s'engagea à fournir trois remorqueurs, lesquels ont été payés au taux de $100 par jour. Comme on le voit à la page P—105, il a été payé à cette compagnie $3,600, soit douze jours à $300 par jour. Le ministre s'est-il renseigné au sujet de la force du remorqueur "Siskiwitt", lequel, d'après le registre officiel, est un navire de six-chevaux ; et pourtant le département l'a payé au taux de $100 par jour.

M. BRODEUR : On m'informe que sa force est d'à peu près 50 chevaux.

M. BENNETT : Le ministre s'est-il reporté aux archives du département pour s'assurer de l'inexactitude de l'indication contenue dans le rapport de 1904, qui reconnaît à ce navire une force de six chevaux ?

M. BRODEUR : Je crois que le rapport fixe à six chevaux la force nominale de ce navire. (Exclamations). Notez, toutefois, que ce n'est pas là un indice de la force véritable du navire, la force de ce remorqueur est de cinquante chevaux.

M. BENNETT : Il serait très dangereux d'acheter un navire sur un rapport comme celui-là; on penserait acheter un navire de la force de cinquante chevaux et on finirait par découvrir que cette force n'est que de six chevaux. Cela prouve bien l'exactitude de la déclaration que j'ai faite l'autre jour dans cette Chambre: les rapports officiels établissent que la force de ce navire construit en 1879 n'est que de six chevaux-vapeur.

M. BRODEUR : Je ne saurais dire exactement, pour ma part, quelle est la différence entre la force nominale et la force effective d'un navire; mais on m'asure que les gens du métier savent exactement ce que cela veut dire.

M. BENNETT : Ce qui n'empêche pas que Whalen et Murphy s'étaient engagés envers le département à tenir le port libre moyennant $100 par jour. M. Fraser y

était allé franchement et honnêtement; seulement, ne sachant pas à qui il avait à faire, il avait négligé de tout mettre par écrit; il les avait crus sur parole, et il semblerait que leur parole ne valût pas grand'chose. La "Great Lakes Dredging Co.", au lieu de tenir le port ouvert moyennant $100 par jour, exigea $1,200 pour chaque remorqueur, et je prétends que ces remorqueurs étaient médiocres et inefficaces. Ce qui le prouve bien c'est que le ministre fut obligé de payer à la "Reid Wrecking Co.", pas moins de $5,000 pour un remorqueur qu'on fit venir de Sarnia. En outre, il lui fallut payer à la "Island Transportation Co.", de Saint-Ignace (Michigan), pour les services du steamer "Algoma", deux jours à $300, $600; ainsi, pour une besogne qui devait coûter $100 par jour, le département a été obligé de payer $8,600, plus $600. Qui a certifié le nombre de jours pendant lesquels ces remorqueurs ont été employés ?

M. BRODEUR: J'apprends que le steamer "Algoma" n'a été employé qu'au printemps suivant, et non à l'automne lorsqu'on s'est servi des trois remorqueurs et du bateau de la compagnie Reid.

M. BENNETT : Pendant combien de jours s'est-on servi du bateau de la compagnie Reid ? Est-ce douze jours ?

M. BRODEUR : Je ne le sais pas exactement.

M. BENNETT : Parmi les fonctionnaires quelqu'un le sait-il ?

M. BRODEUR : Le sous-ministre m'apprend qu'il ne peut pas dire exactement pendant combien de temps on s'est servi de ce bateau. Toutefois, nous pourrons obtenir ce renseignement et le communiquer à la Chambre plus tard.

M. BENNETT : Nous passerons tout l'été ici. Il y a trois ou quatre fois que ce crédit est ajourné, afin de nous procurer ce renseignement.

M. BRODEUR : Je regrette beaucoup d'avoir à dire à l'honorable député que le renseignement qu'il désire se trouve dans la correspondance qu'il a entre les mains. Je n'ai pas cette correspondance que je lui ai remise.

M. BENNETT : Vous m'avez remis des copies et non les originaux.

M. BRODEUR : Les originaux ont été remis au comité des comptes publics. De fait, les travaux du département sont entravés depuis quelque temps parce que la plupart des documents ont été communiqués au comité ou à la Chambre.

M. BENNETT : Je ne crois pas que ces papiers aient été communiqués. Puisque le ministre ne connaît rien de l'affaire et que ses subordonnés en savent encore moins long. . .

M. BRODEUR : L'honorable député trouvera ce renseignement dans les documents qu'il a entre les mains.

M. BENNETT : Le ministre ne sait rien et aucun de ses fonctionnaires ne semble en connaître plus long. Ces remorqueurs de la compagnie de dragage des Grands lacs ont été employés douze jours à cet endroit et il y a lieu d'inférer qu'on s'est servi pendant le même temps du bateau de la compagnie Reid pour lequel le Gouvernement a dû payer $400 par jour.

M. BRODEUR : Je ne sais pas exactement pendant combien de temps on s'en s'est servi. Malheureusement, je n'ai pas les documents sous la main. L'honorable député les a. Il consentira peut-être à les examiner pour apprendre ce qui en est.

M. BENNETT : C'est un spectacle étrange. Entouré des fonctionnaires du département, le ministre ne saurait nous dire ce qu'on a fait des $5,000. Eh bien, je serai obligé de le mettre au fait de la situation. Il ne s'agit que de $5,000, il est vrai, ce qui est une simple bagatelle pour le département de la Marine et des Pêcheries. Je ne puis dire pendant combien de jours le remorqueur a été employé à cet endroit parce que la correspondance ne le dit pas. Il fut ensuite conduit à Port-Arthur pour faire partie de la remarquable expédition que le département avait organisée. Un détachement était commandé par le capitaine Sullivan et l'autre par le capitaine Reid. Ces deux bateaux sillonnèrent la baie depuis Fort-William, ravitaillant les gardiens des phares, et leurs commandants se blâmaient mutuellement. Aucune confiance n'existait entre eux.

Maintenant que j'ai fourni au ministre des renseignements relatifs à son département, aura-t-il l'obligeance de nous dire pendant combien de temps le capitaine Sullivan a été employé ?

M. BRODEUR : Ainsi que je l'ai déjà dit à plusieurs reprises, nous n'avons pas engagé nous-mêmes ces vaisseaux, nous contentant de prendre des arrangements pour maintenir le chenal ouvert et libre de glaces. Peu nous importait la manière dont ces personnes s'y prenaient pour obtenir ce résultat.

M. BENNETT : La correspondance prouve que M. Fraser a conclu ces arrangements avec M. Whelan, le gendre du représentant de la circonscription de Rainy-River (M. Conmee). Murphy et Whelan s'engagèrent à tenir libres de glace les ports de Fort-William et de Port-Arthur moyennant la somme de $100 par jour pour chaque port. Tout ce qu'on peut reprocher à M. Fraser c'est de n'avoir pas su à qui il avait affaire. Il aurait dû exiger un marché écrit. Au lieu de cela, il fit une convention avec ces entrepreneurs comme s'ils eussent été des

hommes d'affaires intègres. Voici quel a été le résultat : ce bateau loué de la compagnie de dragage des Grands lacs, dont la force motrice nominale était de six chevaux vapeur, fut absolument incapable de briser la glace épaisse. Vous avez payé $600 pour les services de ce vaisseau brise-glace, puis vous avez été obligés d'envoyer chercher un autre vaisseau à Sarnia. Vos fonctionnaires ne peuvent pas dire pendant combien de jours celui-ci a été employé ni quels services il a rendus. Cependant, le ministre sait que le Gouvernement a payé un acompte de $5,000. Combien paiera-t-il de plus à la compagnie Reid ?

M. BRODEUR : L'autre jour, j'ai donné ce renseignement à l'honorable député. Environ deux à trois mille dollars.

M. BENNETT : Puisqu'il doit encore cette somme, les entrepreneurs ont dû bien s'amuser. Nous laisserons de côté la compagnie Reid de Port-Arthur, vu que le département ne peut pas nous renseigner à son sujet. Occupons-nous du compte de la compagnie des remorqueurs du Sault-Sainte-Marie "voyages pour le compte des gardiens de phare, etc., du 18 au 25 décembre à $125 par jour". Est-ce ce remorqueur que commandait le capitaine Sullivan ?

M. BRODEUR : Je l'ignore.

M. BENNETT : Quels étaient les propriétaires du bateau et quel était son commandant ?

M. BRODEUR : M. Fraser l'ignore. La convention a été conclue avec la compagnie des remorqueurs du Sault-Sainte-Marie.

M. BENNETT : L'autre jour, le député d'Algoma (M. Boyce), qui a eu l'avantage de visiter les lieux, nous a appris que le capitaine Sullivan était le commandant du bateau. Il a ajouté qu'il n'y a pas de compagnie de ce nom dans la ville ; du moins, il n'en connaît pas. La correspondance prouve qu'il y avait un remorqueur, le "Boynton", dont je ne puis trouver le certificat de nationalité dans les rapports. Cependant, il y a quelque chose d'évident, c'est que personne n'avait confiance dans le remorqueur "Boynton" :

Pointe du Poisson-Blanc, 20 décembre.

Monsieur B. H. Fraser,
Adjoint de l'ingénieur en chef.

Département de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Arrivé ici pendant une bourrasque du nord-ouest ; partirai pour Caribou dès que le vent s'apaisera ; il souffle trop fort pour le "Boynton". Il nous a suivi sur une distance de plusieurs milles puis a rebroussé chemin. Je partirai pour remonter le long de la rive nord.

B. H. BRUNEL.
Sault-Sainte-Marie (Ontario).

19 décembre 1904.

Monsieur B. H. Fraser,
Adjoint de l'ingénieur en chef.

Département de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Les parents des gardiens n'ont pas confiance dans le "Boyntown" ; me demandent de me rendre à Caribou avec Reid ; je pars sur l'heure ; ne puis trouver Boyd.

B. H. BRUNEL.

Tout ce que je puis dire, c'est que cela prouve une incapacité étonnante de la part du département. Une chose est certaine, c'est que l'Etat doit payer huit à dix mille dollars pour ces expéditions. On a loué un remorqueur, puis on en a fait venir deux autres pour lui porter secours et, enfin, un troisième a dû venir tirer d'embarras les deux autres. Puis, lorsqu'il s'est agi des gardiens de phare, on a loué un remorqueur, le "Boynton," auquel personne n'a confiance, qui est tout à fait inutile et qui coûte $125 par jour. Il n'est pas surprenant que les dépenses publiques se soient accrues de quarante millions.

M. BRODEUR : Je pensais avoir clairement expliqué dans quelles circonstances ces divers marchés ont été conclus. On insistait auprès du département sur la nécessité de tenir le chenal ouvert. Cela était d'une extrême importance pour le commerce national, car, autrement, il eut été impossible de transporter la grande quantité de blé qui se trouvait à Fort-William et à Port-Arthur. La bourse des céréales de Winnipeg et d'autres corporations publiques nous prièrent de tenir le chenal ouvert et d'éclairer les phares afin de permettre aux bateaux de traverser le lac Supérieur et le canal du Sault et de se rendre à la baie Georgienne.

L'honorable député reproche au département de n'avoir pas fait preuve d'un grand sens des affaires. C'était une entreprise nouvelle. Il existait une espèce de crise et nous devions employer les moyens possibles afin de faire face à la situation. Je dois dire à l'honorable député que tous les intéressés, la bourse des céréales, de Winnipeg, et les autres corporations publiques, ont remercié le département de ce qu'il avait fait. Il dit que nous avions trop de bateaux et que nos remorqueurs n'étaient pas assez puissants. Son premier reproche avait trait à l'insuffisance des remorqueurs. Il ne s'agissait que de tenir le chenal ouvert en empêchant la formation de la glace. Cela n'exigeait pas des bateaux puissants. Nous avons réussi à atteindre notre but et à tenir le chenal libre de glace. Les gardiens restèrent auprès des phares plus tard que d'habitude, parce que la saison de la navigation a été prolongée. N'aurait-on pas critiqué sévèrement le département s'il avait rappelé les gardiens des phares avant la clôture de la navigation?

Un jour, il y eut beaucoup de tapage au Sault-Sainte-Marie parce qu'on croyait que le gardien du phare de l'île Caribou était

mort ou qu'il avait mis sa vie en péril en s'éloignant de l'île dans une légère embarcation. Un vaisseau fut envoyé auprès du phare ; il fit les signaux d'usage sans recevoir de réponse. Cette nouvelle fut communiquée au département qui n'épargna ni le temps ni l'argent, dans l'espoir de sauver la vie du gardien et de ramener sa famille au Sault-Sainte-Marie. Un autre vaisseau fut envoyé et la vie du gardien fut sauvée. Mais, on nous reproche d'avoir envoyé ce vaisseau. Il me semble qu'il n'y a pas lieu de blâmer le départemnt de ce qu'il a fait.

M. NORTHRUP : Je ne me flatte pas de pouvoir expliquer au ministre pourquoi son département mérite des reproches, car tout ce qu'il est possible de faire, c'est de répéter une fois de plus les accusations que mon honorable ami n'a pas encore tenté de réfuter. Nous avons porté des accusations claires et formelles, mais, depuis le premier jour, l'honorable ministre a toujours conservé la même attitude ; il n'a pas daigné les réfuter en aucune façon.

Lorsque, par hasard, un habitant de la province de Québec est compromis, le ministre lève les mains au ciel pour attester que nous attaquons la population de cette province, principalement les Canadiens-Français. Il n'y a pas un seul député—que dis-je, monsieur l'Orateur ?—il n'y a pas un seul des pages qui vous entourent, qui ne comprenne le sens de nos paroles. Le ministre de la Marine et des Pêcheries est seul à ne pas comprendre le langage des membres de l'opposition. S'il m'était permis de lui donner un conseil, je lui dirais qu'en consentant à nous écouter et à répondre de son mieux à nos questions, il obtiendrait plus facilement l'ouverture des crédits qu'il demande.

Le ministre dit que nous le blâmons d'avoir pris des mesures pour tenir le port ouvert. En réalité, un pareil reproche n'a pas été proféré. Nous reconnaissons que le département a entrepris de faire son devoir avec l'irréflexion qui le caractérise et qu'il l'a accompli, mais à moitié, comme tout ce qu'il a fait depuis trois ou quatre ans. On aurait cru qu'un garçon de bureau même aurait su que faire dans la circonstance qui nous occupe. Pourtant, personne ne semble l'avoir su au ministère. On envoya un fonctionnaire à Port-Arthur. Au lieu de signer un contrat comme aurait fait un homme d'affaires, il eut un entretien familier dans un endroit bien choisi, j'imagine, où on peut causer tout en faisant autre chose. Il revient, et le département, je le suppose, jugea que tout était pour le mieux. Cependant, aucun marché définitif n'avait été conclu et voilà pourquoi nous trouvons à redire. Si on avait mis par écrit les conventions verbales, l'Etat aurait économisé huit à dix mille dollars.

On pourrait réfuter cette accusation, mais le sens de nos paroles est clair. Il est évident que nous ne reprochons pas au département d'avoir tenu le port libre de glace mais que nous critiquons la manière dont la chose fut faite. On a dit que le département a payé beaucoup trop cher les services de ces remorqueurs. Par exemple, il y a le " Siskiwit ". J'ignore si c'est un bateau de six ou de soixante chevaux-vapeur. L'autre jour, pendant que le député de Simcoe-est discutait cette question avec le ministre, il m'est venu en l'idée que c'était peut-être un bateau de six chevaux-vapeur, en hiver, et de soixante chevaux-vapeur, en été, et vice versa.

Je me suis aussi figuré que nous aurions eu moins de reproches à faire, si l'on avait déployé plus de perspicacité dans l'exécution de l'entreprise. Au lieu de pousser la glace devant eux, si ces remorqueurs l'avaient hissée à bord puis déposée sur le rivage, on aurait pu épargner certaines dépenses, vu le prix que le département paie la glace en été. Les citoyens d'Ottawa, de Toronto et d'ailleurs qui se procurent de la glace en été seront peut-être surpris d'apprendre que le département paie $40 la tonne, la glace dont il a besoin. La pensée se présente naturellement à l'esprit que, puisque le département dépense des milliers de dollars pour repousser la glace pendant une saison et achète de la glace à $40 la tonne dans un autre temps, il eut été plus profitable d'exécuter le travail autrement.

M. BENNETT : Le ministre nous dira-t-il pourquoi on a payé, à Midland, $400 à son ami politique ? Je vois cette inscription dans le rapport de l'auditeur général—remorqueur, $40 par jour pendant dix jours. Qui a certifié que le remorqueur a été employé pendant dix jours ? Je suis allé chez moi dernièrement et j'ai pris des renseignements sur ce sujet. Je n'ai pas pu rencontrer une seule personne qui sût que ce remorqueur avait été employé.

M. BRODEUR : Le remorqueur a été mis en commission par le département pour le service des phares.

M. BENNETT : Qui a certifié que le bateau a été employé pendant dix jours ? Et quel est le nom du remorqueur ?

M. BRODEUR : M. Fraser me dit qu'il n'est pas certain du nom du remorqueur. Nous nous renseignerons et nous l'apprendrons à l'honorable député.

M. BENNETT : Qui a certifié que le bateau a été employé pendant dix jours ?

M. BRODEUR : Le gardien du phare.

M. BENNETT : Il n'y a pas de phare dans la baie.

M. BRODEUR. M. Fraser m'apprend que c'est ainsi que les choses ont lieu. J'irai aux informations. Naturellement, je n'étais pas sur les lieux et je ne connais rien au sujet de ces comptes.

M. BENNETT : Je désire obtenir des renseignements relativement à d'autres dépenses faites dans cette partie du pays. Je dois dire au ministre que, depuis la chute du ministère Ross dans l'Ontario, c'est le seul port de la baie Georgienne où ces harpies peuvent satisfaire leur voracité. Elles demandent au gouvernement fédéral la pitance qu'elles ont reçue des autorités provinciales des années durant. J'avertis le ministre, de se défier de la multitude de personne rapaces qui vivent près de cet endroit de la baie.

A la page P—96 du rapport de l'auditeur général, je trouve les paiements faits au steamer "Séguin", $9,133.28. Pourquoi s'est-on servi du "Séguin" ?

M. BRODEUR : Pour les travaux de construction en aval de Québec.

M. BENNETT : Pour l'avantage de la population de cette partie du pays et afin que les journaux de là-bas les reproduisent, je vais citer les item de ce compte, afin de démontrer avec quelle générosité le département traite le propriétaire du " Séguin " qui est un partisan dévoué de nos adversaires. Le " Séguin " fit ce voyage et l'Etat dépensa $9,133.28 pour ce bateau. Nos généreux gouvernants firent les dépenses suivantes :

Wm Doyle, Québec, divers articles de quincaillerie, $77.34 ; F. X. Drolet, Québec, divers travaux de fonderie, appareils vaporifères, réparations, etc., $1,615.93 ; compagnie d'électricité Lavoie, Québec, remplissage du communicateur d'une dynamo, $50 ; compagnie Martineau, Québec ; ustensiles de cuisine et articles pour la table, $79.60 ; P. E. Perrault, Québec, extincteurs chimiques, 6 à $14, $84 ; compagnie d'électricité Slade, Québec, nouvel appareil électrique en remplacement de l'ancien trop vieux et défectueux, etc., etc., $349.95 ; Terreau et Racine, Québec, un fourneau, $157.50 ; main-d'œuvre, 29 heures ¼ à 30 cents, $166.28 ; usage du bateau, $2,500.

Je puis dire au ministre qu'il s'est montré fort généreux envers son ami Miller, de Parry-Sound, libéral marquant et propriétaire de ce bateau. Il a fait poser à bord un appareil d'éclairage à l'électricité et jusqu'à un poêle et a regarni la cambuse d'ustensiles de cuisine, etc. Qu'a-t-on fait du vieux poêle ?

M. BRODEUR : J'avoue à l'honorable député que je ne connais pas grand'chose au sujet du " Séguin ", si ce n'est que ce vaisseau a servi à des travaux de construction en aval de Québec. Le sous-ingénieur m'apprend que le département a reçu un rapport proposant de faire subir ces réparations au bateau afin de le mettre en état de servir à l'usage auquel on le destinait, et il a ordonné l'exécution de ces travaux. On m'aprend aussi qu'au retour, on enleva du bateau tout ce qu'il était possible d'enlever.

M. NORTHRUP : Est-ce la coutume du département de rechercher les bateaux les moins convenables afin d'avoir l'occasion de faire des réparations et des dépenses ?

M. BRODEUR : Il n'est pas toujours facile de se procurer des bateaux et il faut, parfois, se contenter de ceux qui ne sont pas les plus propres à l'usage auquel on les destine. On me dit que le " Séguin " était un assez bon bateau.

M. FOWLER : Le ministre veut-il nous dire pourquoi il a été nécessaire de payer $1,615.93 au sieur Drolet ?

M. BRODEUR : Il semble que c'est pour des réparations faites au bateau. Celui-ci servait de temps à autre à des travaux très difficiles dans le bas du golfe. Ce n'était peut-être pas le meilleur bateau à employer en aval de Québec et il est probable qu'il a été nécessaire de lui faire subir des réparations.

M. FOWLER : Ce fourneau semble avoir coûté fort cher, $157.50, sans compter neuf à dix dollars pour le posage.

M. BRODEUR : J'apprends qu'il y avait parfois jusqu'à 50 hommes à bord et que ce fourneau était nécessaire pour les fins culinaires. Les hommes étaient employés à des travaux de construction en aval de Québec.

M. BENNETT : Le député de Parry-Sound (M. Watson) a-t-il conseillé au département de se servir de ce bateau ?

M. BRODEUR : Non, personne ne nous a conseillé de nous servir de ce bateau en particulier.

M. NORTHRUP : Quelle espèce de fourneau était-ce? Il me vient à l'idée que c'était peut-être un poêle dont on se servait pour faire fondre la glace.

M. BRODEUR : Je crois que c'était un gros fourneau de cuisine dont on avait besoin pour préparer les mets destinés à un grand nombre de personnes.

M. BENNETT : Pendant combien de temps s'est-on servi de ce bateau.?

M. BRODEUR : Pendant toute la saison.

M. TAYLOR : Je voudrais savoir du ministre pourquoi il a besoin cette année de la même somme que l'an dernier ? Il demande l'ouverture d'un crédit de $395,000 pour les dépenses de neuf mois et, l'an dernier, il s'est contenté de $435,000 pour tout l'exercice. On a dépensé $222,000 pour le steamer " Arctic ". Se propose-t-il d'équiper un autre " Arctic ", cette année ?

M. BRODEUR : Si nous demandons relativement plus, c'est parce qu'il y a un autre vaisseau auquel le crédit de l'an dernier ne se rapportait pas. Le steamer " Arctic " n'était pas compris dans les prévisions du dernier exercice. Je dois dire à l'hono-

rable député que nous avons manqué d'argent cette année.

M. FOWLER : Je n'ai pas de peine à le croire.

M. BRODEUR : Certains articles du budget supplémentaire serviront à combler le déficit. Il a fallu faire subir à ces vaisseaux de grosses réparations dont on n'avait pas tenu compte en fixant le chiffre du crédit l'an dernier. Cette année, nous demandons ce qui nous paraît une somme suffisante pour faire face aux frais d'entretien et aux réparations.

M. BENNETT : J'appellerai l'attention du ministre sur la somme de $55,677.80 pour divers feux, qui figure à la page P-102. Il s'agit apparemment des réparations faites aux phares. A-t-on demandé des soumissions pour l'exécution de ces réparations ?

M. BRODEUR : L'honorable député constatera que cette somme a trait à plusieurs dépenses faites pour différents phares. Je crois qu'il y en a cinquante ou soixante environ. Tous les montants sont peu élevés variant de $7.50, $83.75 à $1,147 ; par conséquent, nous n'avons pas demandé de soumissions.

M. BENNETT : J'appelle sur ce point l'attention du ministre parce que je m'aperçois que plusieurs phares de la baie Georgienne sont mentionnés.

M. BRODEUR : Cette question se rattache au crédit suivant. Nous pourrions décider ce qui a trait au service maritime et fluvial, puis nous occuper des phares.

M. J. D. REID : A la page P-102 du rapport de l'auditeur général, je trouve le compte relatif au steamer " King-Edward ". Le ministre doit se rappeler que j'ai appelé son attention sur ce sujet, l'autre soir.

M. BRODEUR : Cela a trait aux auxiliaires de la navigation. Nous nous occupons présentement du service maritime et fluvial. L'autre question viendra en discussion plus tard.

M. TAYLOR : Lorsque cette question a été mise en délibération dans une circonstance précédente. j'ai fait certains commentaires qu'on trouvera à la page 3487 de l'édition non revisée des comptes rendus des débats. Je me suis servi du langage suivant :

Mon honorable ami de Grenville (M. J. D. Reid) a parlé de deux ou trois de ces petites compagnies-là. Un Yankee de New-York du nom de F. L. Brooks a établi à Montréal un bureau sons la raison sociale de F. L. Brooks et compagnie. Son agent à Montréal était un nommé Merwin. Quand le département de la Marine a besoin d'outils, il ne s'adresse pas à des manufacturiers canadiens.

M. BRODEUR : Cette question aussi viendra sur le tapis lorsque le crédit suivant sera mis en délibération.

M. TAYLOR : Elle a été discutée à l'occasion du premier crédit.

M. BRODEUR : Non.

M. TAYLOR : Je sais ce que je dis. Il s'agissait de l'item :

Entretien et réparations des steamers et vaisseaux brise-glace de l'Etat, y compris le steamer " Arctic ".

M. BRODEUR : A quelle page du rapport de l'auditeur général ?

M. TAYLOR : Je ne parle pas du rapport de l'auditeur général. Je m'occupe de l'article en discussion qui se trouve à la page 60 du budget. Nous examinions les dépenses du steamer "Arctic" lorsque le débat s'est engagé. J'ai mentionné ce vaisseau un peu plus loin.

M. BRODEUR : Selon moi, il serait bien préférable d'attendre que l'item en question soit soumis à nos délibérations. Il y a des inconvénients à sauter d'un crédit à l'autres. Nous nous occupons à présent du service maritime et fluvial qui concerne certains attachés du ministère. Je les ai faits venir et voilà qu'on propose de mettre sur le tapis une question relative aux auxiliaires de la navigation qui est du domaine d'un autre fonctionnaire. Il vaudra mieux non seulement pour moi mais aussi pour le comité que ce débat s'engage lorsque ce fonctionnaire sera présent. L'honorable député parle des auxiliaires de la navigation. Il en sera question plus tard et l'employé préposé à ce service sera présent pour nous donner les explications nécessaires.

M. TAYLOR : Le ministre s'apercevra qu'il n'a pas besoin d'avoir un fonctionnaire à côté del ui pour répondre aux questions que je vais lui poser. Cette discussion s'engagea lorsque l'adoption de ce crédit fut proposée dans une circonstance précédente. Cette fois-là, j'ai aussi prononcé les paroles suivantes :

Voyons maintenant ce qui se passait à Montréal pendant ce temps-là. Il y avait dans cette ville une société désignée sous le nom de la compagnie Charles Strubbe. Si le ministre de la Marine et des Pêcheries veut consulter le rapport de l'auditeur général, à la page P—163, il constatera qu'on a acheté pour $4,786.85 de limes, plates ou rondes, soit une quantité pouvant approvisionner n'importe quelle manufacture du pays, pendant toute la durée de son existence.

M. BRODEUR : Cela n'a aucun rapport avec cet item. Il n'est pas juste de la part de l'honorable député de poursuivre cette discussion. Il ferait bien mieux d'attendre, vu que je serai en état de lui donner des explications plus complètes lorsque le fonctionnaire chargé de ce service sera présent. Il parle du chenal maritime du Saint-Laurent. C'est de cela qu'il s'agit à la page P-163. L'employé que cette question concerne

n'est pas ici. Pourquoi l'honorable député me demande-t-il des renseignements au sujet d'un item qui n'est pas encore venu en discussion.

M. TAYLOR : Je ne demande pas au ministre de m'expliquer pourquoi il a acheté pour $5,000 de limes, mais j'ai porté des accusations, l'autre soir, le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) m'a répondu et le débat s'est engagé.

Je désire maintenant discuter plus à fond la question qui a été soulevée dans cette circonstance. J'ai alors poursuivi mes observations et j'ai parlé de l'expédition du steamer "Arctic" :

Je voudrais qu'il fût créé un comité de trois députés, quand bien même il n'y figurerait qu'un seul député de la gauche, afin d'aller constater à bord même de ce steamer ce qui reste de l'aprovisionnement, et si cela vaut $32,000. Dans l'affirmative, il reste encore $150,000 valant de provisions dont il faut rendre compte.

Ici, il s'agit du steamer "Arctic" auquel se rapporte le présent item. Puis, j'ai mentionné l'achat par l'Etat d'une chaudière à vapeur au prix de $975 et j'ai déclaré qu'on m'avait offert le même article pour $500. J'ai lu une lettre d'une autre maison de commerce qui a vendu une chaudière à vapeur au Gouvernement au prix de $500, et j'ai ajouté :

Que le Gouvernement nomme une commission d'experts, avec mission de faire l'examen de la chaudière à vapeur en question et de la comparer avec les devis de Goldie et McCulloch, et ces experts, je l'affirme sans crainte, diront qu'il y a similarité parfaite entre ces appareils.

Après que le représentant de Grenville et d'autres députés eurent adressé la parole, le premier ministre parla en ces termes :

L'honorable député de Leeds (M. Taylor), le député de Hastings (M. Northrup), le député de Grenville (M. Reid) et, dans une certaine mesure, le chef de l'opposition ont porté des accusations fort précises. Ils affirment que dans l'équipement du steamer "Arctic" il s'est commis de très graves infractions.

Puis, plus loin, il ajouta :

Le député de Leeds ajoute que, par là, on a voulu permettre à quelques amis de réaliser des gains illicites. Ces accusations sont trop graves pour les passer sous silence ; qu'il me suffise de dire que je souscris, sans hésitation, à la proposition que vient de formuler le député de Leeds au sujet de la création d'un comité, et déclarant qu'il se fait fort de prouver tout ce qu'il a avancé.

J'avais porté plusieurs accusations au sujet de Strubbe, de l'achat de la chaudière à vapeur, de l'emploi d'intermédiaires tels que Merwin et Brooks pour la fourniture de marchandises valant environ $800,000, et le premier ministre déclara :

Parlant au nom du Gouvernement, je reconnais que nous ne saurions laisser porter d'aussi graves accusations sans mettre les auteurs . . .

C'est-à-dire les quatre députés ci-dessus mentionnés, les représentants d'Hastings-est et de Grenville, le chef de l'opposition et moi-même.

. . . .en lieu de les prouver. Demain même, si l'honorable député demande la création d'un comité d'enquête, il sera fait droit à sa demande.

Or, j'ai attendu la création de ce comité. Le premier minstre a proposé d'en nommer un pour s'occuper de l'expédition du steamer "Arctic." Je lui demande de racheter la promesse qu'il a faite d'ouvrir une enquête sur toutes les accusations que j'ai portées.

L'autre soir, j'ai rapporté que MM. Goldie et McCulloch m'avaient offert une chaudière à vapeur au prix de $500. Je leur avais écrit pour leur demander le prix d'une chaudière ayant les mêmes dimensions que celle que mentionne le rapport de l'auditeur général. J'ai appris qu'ils n'avaient pas vendu une seule chaudière, mais deux. Si on ouvre le rapport à la page P—55, on voit qu'il y en a une au compte de Goldie et McCulloch.

Une chaudière tubulaire à retour de flamme, de Goldie et McCuloch, 55 par 14, complète, $975.

Et, on lit à la page P—97 :

Chaudière tubulaire en acier, de Goldie et McCulloch, $975.

Je n'avais remarqué qu'une seule de ces inscriptions, lorsque j'écrivis à un ami qui me répondit qu'ils avaient vendu deux chaudières. J'écrivis de nouveau pour savoir à quel prix. Voici la réponse :

Galt (Ont.), 28 mai 1906.

Monsieur Geo. Taylor,
Ottawa (Ont.)

Cher monsieur Taylor,—Nous avons reçu votre lettre du 21 ainsi qu'une copie de votre discours et des comptes rendus publiés dans les "Débats" et ailleurs. En réponse, nous devons vous dire que ces chaudières furent vendues directement à Williams et Wilson au comptant. Williams et Wilson sont leurs agents, apparemment ; cependant, dans cette circonstance, ils ont payé le prix des chaudières à Goldie et McCullough, ce qui est plutôt inusité. Une chaudière fut acheté en mars, 1904, au prix de $625 ; l'autre, en septembre 1904, au prix de $600. Le prix varie apparemment selon le coût plus ou moins élevé des matériaux et de la main-d'œuvre à la date de l'achat.

MM. Goldie et McCullough ont répondu à M. Miller et lui ont fourni tous les détails concernant la livraison, de sorte que vous pourrez obtenir de lui tout renseignement supplémentaire.

M. BENNETT : Quel prix le département a-t-il payé ?

M. TAYLOR : $975 pour chacune ou $1,950 pour les deux, tandis que Goldie et McCullough les avaient vendues $1,225, de sorte qu'il y a eu un bénéfice illicite de $725. Je demande au ministre de Marine et au premier ministre d'ouvrir une enquête pour nous permettre de découvrir s'il n'y a pas

eu des gains illicites dans la fourniture des $800,000 de marchandises par le sieur Merwin, puisqu'on a réussi à prélever une commission de $750 sur la vente de deux chaudières. Que le premier ministre rachète sa promesse de nous mettre en état de prouver nos accusations. Le député de Grey-sud (M. Miller) a écrit à MM. Goldie et McCullough afin de découvrir la vérité et ils lui ont mentionné le même prix. J'imagine que M. Miller a dû communiquer leur réponse au ministre de la Marine.

En présenece de tous ces faits, le Gouvernement nous demande d'ouvrir des crédits, sans consentir à nommer un comité, sans nous expliquer pourquoi le département de la Marine dépenserait les deniers publics par l'intermédiaire de Brooks et compagnie, de Montréal, ou de Merwin qu'on a fait venir de New-York à seule fin de lui confier la fourniture des approvisionnements des phares qui ont coûté près de $800,000, l'an dernier, tel qu'il appert du rapport de l'auditeur général. L'Etat a acheté de Brooks ou de Merwin pour soixante à quatre-vingt mille dollars de machines canadiennes qu'il aurait pu obtenir directement des fabricants. Il a retenu les services de Brooks qui s'est adressé aux fabricants afin d'acheter des chaudières pour Owen-Sound, là-bas, et qui les a revendues le double du prix.

Je demande au ministre de dire qu'il nous accordera une enquête afin de découvrir qui a prélevé cette commission illicite. J'gnore où l'argent est allé mais quelqu'un l'a certainement empoché. Le département doit surveiller les deniers publics de plus près qu'un particulier surveille sa propre bourse; cependant, il a payé $975 à cet intermédiaire pour un article qu'il aurait pu acheter au prix de $600, ce qui lui laisse un bénéfice de $375. Nos adversaires sont les dépositaires des fonds publics dont ils se servent pour venir en aide à leurs favoris politiques. Depuis deux ou trois ans, Brooks et compagnie, de New-York, ou Merwin ont fourni à l'Etat presque tous les approvisionnements des phares dont il a eu besoin. Brooks habite à New-York et il a un agent à Montréal. Ce dernier, sommé de comparaître devant nous, a refusé de dire combien il avait payé ces marchandises.

Je voudrais entendre le ministre de la Marine dire qu'il obtiendra que le premier ministre rachète la promesse qu'il a faite à la Chambre la dernière fois que cet item est venu en discussion. Il s'est engagé à nommer un comité d'enquête sur toutes les accusations portées ce soir-là par quatre députés. Il ne s'agissait pas du comité qu'il a nommé mais d'un comité d'enquête sur toute la question.

S'il ne tient pas sa promesse, je porterai une nouvelle accusation. Ayant lu la lettre, je déclare que le Gouvernement a payé à M. Brooks $975 pour chacune de ces chaudières tandis qu'il aurait pu acheter les deux au prix de $1,225, soit une différence d'environ $750 dont quelqu'un a profité. La population canadienne n'a retiré aucun bénéfice de cette somme. Que le ministre nous accorde maintenant une enquête.

M. MACPHERSON : Est-ce une lettre de Goldie et McCullough que l'honorable député a lue ?

M. TAYLOR : M. Miller, le représentant de Grey-sud, a reçu une lettre d'eux. Quant à moi, j'ai écrit à un ami de se rendre auprès de Goldie et McCullough et il m'a adressé la lettre dont j'ai fait lecture disant que ces articles ont été vendus à des prix et à ces dates-là qui sont exacts, j'en suis sûr. Si l'honorable député (M. Macpherson) veut en savoir plus long, le représentant de Grey-sud (M. Miller) confirmera mes déclarations.

M. MACPHERSON : J'ai posé cette question pour me renseigner ; j'avais cru que l'honorable député lisait une lettre de Gordie et McCullough.

M. TAYLOR : Non.

M. MACPHERSON : En réalité, cette lettre ne vient pas de Goldie et McCullough?

M. TAYLOR : Elle ne vient pas de Goldie et McCullough ; c'est une lettre d'un de mes amis, de Galt, auquel j'avais écrit pour lui demander de se rendre auprès de Goldie et McCullough et de s'assurer des dates de la vente et de livraison et des prix de ces chaudières à vapeur. Je sais que ces prix sont exacts.

M. MACPHERSON : Les prix que cite M. Robert Scott sont-ils pour livraison franco en gare à Galt ou à Montréal ou à l'endroit où ces chaudières ont été expédiées ?

M. TAYLOR : Pour livraison franco en gare à Galt à l'adresse de F. L. Brooks et compagnie, de Prescott.

M. MACPHERSON : Le prix que cite l'honorable député (M. Taylor) est-il celui de la marchandise livrée franco à Prescott ou à Galt ?

M. FOWLER : Cela ne ferait pas beaucoup de différence, attendu que le transport jusqu'à Prescott ne coûte qu'à peu près $25, ce qui laisserait encore un boni de $300 sur la vente de chacune de ces chaudières.

M. TAYLOR : En outre, il y a un escompte au comptant représentant à peu près le prix du transport.

M. MACPHERSON : Ma question est pertinente. Lorsque j'achète des marchandises dont je paie le transport, j'ajoute le prix du transport au coût et l'honorable député (M. Taylor) en fait autant, j'imagine. Il ne m'a pas dit si les chaudières étaient livrées franco à Galt ou à Prescott pour ce prix-là.

En réalité, la lettre que l'honorable député a lue était censée venir de Goldie et McCullough, mais elle n'était pas d'eux.

M. FOWLER : Tout d'abord, le député de Leeds-sud (M. Taylor) n'a pas dit que cette lettre venait de Goldie et McCullough, et on ne peut pas le tenir responsable de ce que son collègue de Vancouver a compris. Celui-ci demande seulement si le transport était compris dans le prix. Or, le transport ne coûte pas plus de vingt-cinq ou trente dollars, ce qui laisse un écart considérable qu'on ne nous a pas encore expliqué.

En deuxième lieu, il est à signaler que le département de la Marine juge nécessaire d'acheter de Brooks ou de Mervin ou de n'importe qui tandis qu'il pourrait s'adresser directement au fabricant canadien sans employer d'intermédiaire. A quoi servent les employés du département ? Si on a pu trouver un fonctionnaire assez connaisseur pour acheter du bon vieux porto pour le steamer " Arctic ", on doit pouvoir en trouver un qui connait assez les machines pour acheter des chaudières à vapeur sans avoir recours à cet agent américain.

M. NORTHRUP : S'il était fort important il y a une semaine de savoir si quelqu'un a réalisé des gains illicites, cette question importe peu ce soir. Il y a une semaine, le représentant de Leeds portait certaines accusations. Il importe moins de savoir si elles sont vraies ou fausses que d'apprendre si le premier ministre tiendra la promesse qu'il a faite de propos délibéré à la Chambre et à la population canadienne et que le député de Leeds le met en demeure de racheter. En présence de ce nouveau problème, notre dernière préoccupation doit être de savoir si M. Merwin a illégalement empoché $500 ou $5,000. Il me semble que les membres de cette Chambre pourraient à juste titre refuser de confier d'autres sommes au Gouvernement tant que le premier ministre n'aura pas tenu sa promesse. Si le député de Leeds (M. Taylor) dit la vérité et si le premier ministre a pris un engagement, le refus de ses collègues de racheter sa promesse est une humiliation et un déshonneur pour la Chambre et pour le Canada.

M. SAVOIE : Cette affaire est facile à comprendre.

L'honorable représentant de Leeds (M. Taylor) sait fort bien qu'il vend à des spéculateurs en gros certains articles à des prix moins élevés que ceux qu'il exige de celui qui fait le détail, et que le détaillant paie de 20 à 25 et 30 pour 100 plus cher que le premier. Je puis dire à mon honorable ami qu'il y a environ deux semaines. j'ai vendu $600 une chaudière de fabrication ordinaire, mesurant 48 pouces de diamètre par 12 pieds de longueur. Quand il dit qu'on a payé $975 pour une chaudière ayant 25 pouces de diamètre et 14 pieds de long, et pouvant développer une pression de 125 livres, il sait que cette machine vaut mieux qu'une chaudière ordinaire d'un diamètre de 4 pieds et d'une longueur de 12 pieds, qui se vend $600. Il y a donc dans le commerce en général, une différence entre le prix du gros et celui du détail et je sais parfaitement que l'administration doit acheter à ce dernier prix. S'il s'était adressé à MM. Goldie et McCullough pour acheter une chaudière, le ministère aurait payé le prix du détail et non pas celui du gros. C'est la règle générale suivie dans le commerce et mon honorable ami de Leeds (M. Taylor) la connait fort bien.

M. TAYLOR : Non. Je m'occupe de ce genre d'affaires depuis plusieurs années; c'est aussi le cas de mon honorable ami (M. Savoie). Mais l'honorable député est manufacturier de chaudières; il sait donc qu'il n'y a pas au Canada de négociant en gros qui achète des chaudières. Le fabricant vend chaque chaudière séparément au consommateur. Il n'y a pas de marchand qui tienne des chaudières en magasin. On trouve des négociants en fer et en d'autres articles et il va sans dire que le manufacturier ne leur vend pas ces marchandises au prix qu'ils exigeraient d'un particulier ordinaire; mais il n'en est plus ainsi quand il s'agit de chaudières. Mon très honorable ami, qui est, pourtant, un manufacturier de chaudières, n'a jamais pourvu de ses machines quelqu'un qui voulût en faire un commerce. La même observation s'applique à MM. Goldie et McCullough. J'ai écrit à ces derniers leur demandant le prix qu'ils exigeraient pour une chaudière ayant des dimensions semblables à celles-ci, et ils ont répondu qu'ils vendraient $500 une chaudière ayant un diamètre de 55 pouces. J'ai ici et ma lettre et cette réponse. Voici ma lettre:

Ottawa, 19 mai 1906.

MM. Goldie et McCullough à Galt (Ontario).

Messieurs,—Ayez donc l'obligeance de m'indiquer les prix les moins élevés que vous demandez pour une chaudière tubulaire à flamme en retour, du genre de 55 x 14, chargée sans frais en gare de Galt. Je suis président de l'Ontario Wheel Co., de Gananoque. Si nous achetons une machine de votre maison, vous devrez l'adresser à ce dernier endroit.

M. BRODEUR : Quelles sont les dimensions ? S'agit-il d'une chaudière mesurant 6 x 6 ?

M. TAYLOR : 55 x 14.

M. BRODEUR : Dans la lettre de l'honorable député ne se trouve-t-il pas un autre détail? N'est-il pas question d'une chaudière mesurant 6 x 6 ?

M. TAYLOR : Il s'agit d'un autre article dont l'achat a donné lieu à une autre jolie opération, je veux parler de l'achat d'une machine Sturtevant sur laquelle il y a eu une petite commission.

M. MACPHERSON : L'honorable député voudrait-il nous dire la pression par pouce carré que peut développer cette machine ?

M. TAYLOR : J'ai écrit cette lettre et MM. Goldie et McCullough ont, le même jour, répondu ce qui suit :

Ottawa, 19 avril 1906.

Monsieur George Taylor, député,
Président de l'Ontario Wheel Company
de Gananoque (Ontario.)

Monsieur,—Nous avons reçu votre lettre du 19 du courant, et nous répondons avec plaisir aux renseignements que vous nous demandez sur la chaudière désignée :

Celle-ci est en acier ; elle a un diamètre de 55 pouces et une longueur de 14 pieds, avec des tubes de 64 pouces 3 ; sa carcasse a une épaisseur de 5 pouces 16 ; elle a des feuilles de tête de $\frac{3}{4}$ pouces ; elle est à trois anneaux qui contiennent chacun une plaque métallique, et sa carapace est rivée à double joint sur sa longueur longitudinale, ce qui lui donne une force de 82 p. 100, si on la compare à la force de résistance d'une plaque solide. Après avoir été mise en place, cette chaudière a pu résister à une pression de 180 livres à eau froide ; il lui était facile de soutenir une pression de 120 livres à eau chaude. Outre cette machine, nous fournissons l'outillage suivant :

Pour installation—Une plaque solide, avec contrefort pour supporter des arches en brique sous les portes de la fournaise ; en plus, des barres et des appuis pour le foyer ; une porte et un cadre pour l'arrière de la fournaise, une barre à angles et deux autres barres pour supporter à l'arrière de la chaudière les ouvrages en briques ; de plus il y a une soupape en fonte sur le devant de la fournaise.

Installation—Soupape de sûreté, colonne d'eau avec indicateur ; indicateur à eau en vitre et à vapeur ; soupape et conduite pour la vapeur, globe et soupape d'arrêt pour les conduites.

Nous vous fournirons cette chaudière au prix de $500, livrée sans frais en gare de Galt.

Espérant que ces chiffres vous paraîtront raisonnables et que nous recevrons votre commande si appréciable, nous demeurons,

Vos dévoués,
The Goldie et McCullough Company,
Limited, par J. B.

Voilà les prix et les détails qu'ils m'ont fournis quand je leur ai écrit pour leur demander combien ils vendraient une chaudière en tout pareille à celle achetée de Brooks et Cie par le Gouvernement. J'avais vu la facture et j'avais pris note des dimensions qui s'y trouvaient indiquées. J'ai communiqué le tout à MM. Goldie et McCullough et voici leurs calculs et leurs prix. Il faut remarquer que la chaudière qu'ils ont expédiée à Prescott était faite de matériaux plus épais ; on l'a payé $600, tandis que le coût d'une autre chaudière expédiée à Galt, frais de transport acquittés, s'est élevé à $625, moins l'escompte ordinaire. Je suis certain que cet escompte suffirait à payer le transport de la chaudière expédiée à Prescott.

Le Gouvernement aurait fait aussi bien de s'adresser à MM. Goldie et McCullough ; ils lui auraient vendu cette chaudière au prix qu'ils auraient exigé d'un simple particulier.

Le Gouvernement aurait pu acheter une chaudière à $600 et une autre à $625 ; mais au lieu de faire cela, il s'est adressé à Brooks et Cie dont l'agent à Montréal est ce nommé Merwin, et il a payé $975. Voilà où se trouve le mal, à mon avis, et je demande au premier ministre de s'acquitter de sa promesse. Si je lis bien ce que rapportent les " Débats ", il nous a promis de nommer un comité chargé de faire une enquête sur les accusations portées par l'honorable député de Grenville (M. J. D. Reid) et par moi-même. Les paroles du très honorable leader du Gouvernement se trouvent à la page 3480 du hansard (version française) ; elles comportent un sens très clair. Je demande à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries—je regrette que le premier ministre soit absent, mais ses collègues sont ici—je demande à ces derniers de déclarer qu'il faut exécuter cette promesse faite de bonne foi, acceptée de bonne foi par le pays et par moi, afin que nous ayons l'occasion de démontrer si, réellement, il y a eu des pots-de-vin de payés sur tous les articles vendus de cette façon au cours des dernières années.

M. SAVOIE : On vend les chaudières comme on fait la vente d'autres articles, et je sais que ma compagnie, avant de fabriquer des chaudières, achetait ces machines du manufacturier à 20 pour 100 et même à 30 pour 100 meilleur marché que le prix demandé par le détaillant ordinaire. Mon honorable ami sait parfaitement qu'il en est ainsi pour tous les articles fabriqués au Canada.

M. TAYLOR : L'honorable député sait que je ne suis pas un spéculateur : il s'agit ici des prix du détail.

M. MACPHERSON : Mon honorable ami a demandé des prix pour une chaudière ; s'agissait-il d'une chaudière fixe ou d'une chaudière pour bateau à vapeur ?

M. TAYLOR : J'ai pris la facture de Brooks et Cie et j'ai écrit à MM. Goldie et McCulloch leur donnant exactement les dimensions et la description de la chaudière qu'ils avaient vendue à Brooks et Cie, j'ai cité leur réponse. J'écrivis ensuite à un ami lui demandant d'aller examiner cette chaudière et de s'enquérir du prix des deux chaudières expédiées à Prescott.

La réponse de mon ami m'informe qu'on a payé ces machines $600 et $625 respectivement.

M. MACPHERSON : Mon honorable ami ne dit pas qu'on a indiqué le même prix. Il a déclaré il y a un instant que c'étaient MM. Goldie et McCullough qui lui avaient fait connaître ces prix ; il dit maintenant qu'il tient ce renseignement de M. Robert Scott, de Galt.

M. TAYLOR : Dans ce cas, je demande à l'honorable député d'obtenir du premier ministre qu'il nous accorde un comité d'enquête, et je m'engage à résigner mon mandat de député si je ne prouve pas jusqu'au dernier mot tout ce que j'ai avancé.

Qu'il s'adresse à celui de ses collègues qui a écrit à MM. Goldie et McCullough qui lui ont répondu dans une lettre que ce député a dans sa poche et qui lui fournit les mêmes dimensions et les mêmes chiffres. Je suis certain que cette lettre a été communiquée aux membres de la droite parce qu'ils ont tous le visage long ; ils comprennent qu'il y a anguille sous roche. Si mon honorable ami veut persuader le premier ministre de nommer un comité d'enquête, je me fais fort de prouver tout ce que j'ai avancé.

M. MACPHERSON : Je voulais établir, ce qui est parfaitement évident pour tous les membres de cette Chambre, que l'honorable député n'a pas reçu de MM. Goldie et McCullough une estimation, mais qu'en réalité. . .

M. TAYLOR : Je ne veux pas que l'honorable député donne à mes paroles une fausse interprétation. Est-ce que je ne viens pas de lire une lettre de MM. Goldie & McCullough se rapportant à cette chaudière de $600 ? J'écrivis ensuite à mon ami M. Scott lui demandant d'aller examiner ces deux chaudières et de constater le prix qu'on les avait payées ; il m'a expliqué que si le prix était plus élevé, c'était parce que ces chaudières étaient faites d'un acier d'un sixième de pouce plus épais que celui dont il m'avait donné le prix.

M. MACPHERSON : Voici ce que j'entendais établir : l'honorable député a dit qu'il avait écrit à MM. Goldie & McCullough.

M. TAYLOR : C'est ce que j'ai fait.

M. MACPHERSON : Puis il a lu une lettre, mais à peine était-il rendu à la moitié de sa lecture qu'il devint évident pour la Chambre que les auteurs de cette lettre n'étaient pas MM. Goldie & McCullough. A la question que je lui ai posée à ce sujet, il a répondu que cette lettre émanait de M. Robert Scott. J'affirme positivement que l'honorable député n'a pas déclaré avoir reçu de MM. Goldie & McCullough ces deux prix pour les chaudières en question.

M. GANONG : Si nous voulons en finir avant Noël, il vaudrait mieux pour quelques-uns de ceux qui siègent sur les bancs d'arrière se tenir tranquille et permettre aux ministres de répondre aux questions qu'on leur pose. Il y a deux membres du cabinet ici maintenat.

M. MACPHERSON : Je ferai observer à notre collègue de Charlottetown (M. Ganong), que bien que mon siège se trouve en arrière, je représente un comté dans ce pays et que j'ai le droit de me faire entendre comme n'importe quel membre ici. Je repousse l'allégation de notre ami que parce que mon siège se trouve en arrière des autres, cela devrait m'empêcher de prendre part aux délibérations de cette Chambre. Tant que je serai ici, que mon siège se trouve sur la première rangée ou sur la dernière, je dirai ce qui me semble être juste, en dépit de l'honorable député de Charlottetown.

M. SAVOIE : L'honorable député de Leeds (M. Taylor) a lu une lettre disant que MM. Goldie et McCullough avaient livré à Prescott, pour le prix de $500, une chaudière tout à fait semblable à celle que le Gouvernement a payée $975. Plus tard, il a reçu une lettre de son ami M. Scott ; celui-ci déclarait que cette chaudière n'était pas exactement semblable et qu'on l'avait vendue $100 trop cher. Il en est toujours ainsi avec les manufacturiers. Mon honorable ami et moi-même sommes des fabricants. Quand je puis obtenir un prix élevé, je profite de l'aubaine, et c'est bien là ce qu'il fait lui aussi.

M. J. D. REID : Quant à l'honorable député de Vancouver (M. Macpherson), c'est un homme qui s'occupe d'affaires et je crois que la question peut être promptement réglée avec lui. Quand on a eu besoin des chaudières mentionnées par l'honorable député de Leeds, on a dû charger un fonctionnaire du ministère de préparer des plans et devis. Le département ou le ministre lui-même aurait pu écrire à MM. Goldie et McCullough au lieu de s'adresser à Brooks ou à Merwin, car Brooks, c'est simplement Merwin. Le ministère aurait pu acheter pour $625 ces chaudières qu'il a payées $975 chacune. Si le très honorable premier ministre avait rempli la promesse qu'il a faite—il ne l'a pas voulu—nous aurions démontré en assignant en témoignage MM. Goldie et McCullough, que ces derniers auraient vendu directement au Gouvernement pour $625 les chaudières en question. Mais le ministère a payé $975 par l'intermédiaire de Brooks. Cela représente une commission d'au moins $300 qui sont tombés dans le gousset de Merwin. Le peuple devrait savoir si Merwin a conservé pour lui seul cet argent, ou bien s'il l'a partagé avec quelqu'un. J'ajouterai, pour éclaircir la religion de mon honorable ami de Vancouver, que j'ai appelé l'attention de la Chambre, l'autre soir, sur un cas, celui de l'achat de la pompe Worthington, et que j'ai prouvé que Merwin avait touché une commission dans cette opération. Le jour même où je signalais ce fait à la Chambre, j'ai télégraphié à M. Worthington à New-York. Au cas où l'honorable député n'aurait pas été présent ici, en cette circonstance, je vais lui lire le télégramme que j'ai envoyé :

Monsieur Henry R. Worthington,
Manufacturier de pompes, rue Liberty,
New-York.

Veuillez télégraphier les plus bas prix pour une pompe à incendie d'une capacité de 1,000 gallons, 18 x 10, en tout semblable à celle portant le numéro 175,530.

C'est là le numéro de la pompe que le Gouvernement a achetée. La maison Worthington envoya ce télégramme à ses agents à Montréal ; elle n'a pas d'autre agence au Canada. Ceux-ci me répondirent que le plus bas prix qu'ils demandaient pour cette pompe était $1,105, droits acquittés. Je puis avoir cette pompe livrée sans frais à Montréal pour $1,105 et dans ce montant se trouvent compris les droits acquittés représentant environ $350.

La maison Worthington a reçu $800, si je ne me trompe. Il y a donc eu là encore un pot-de-vin de $750.

M. MACPHERSON : Comment cela se fait-il, si la pompe coûte $1,105 ?

M. J. D. REID : M. Merwin jure que cette pompe est entrée en franchise. Il l'a livrée à Ogdensburg, mais l'administration des douanes n'a pas exigé les droits d'entrée sur cette machine.

M. BRODEUR : L'honorable député parle d'après les dépositions faites au comité des comptes publics, je suppose ?

M. J. D. REID : Non.

M. BRODEUR : Le comité des comptes publics fait actuellement une enquête sur cette matière. La preuve n'est qu'en partie faite, et l'honorable député sait parfaitement que moi-même, l'autre jour, j'ai demandé instamment que le comité procédât avec toute la célérité possible à cette enquête, de façon que la Chambre connût tous les faits au cours de cette session, et pût les discuter en toute facilité. En justice pour le ministère, je demande à mon honorable ami s'il ne vaudrait pas mieux attendre la fin de cette enquête et ne pas préjuger d'ici là l'opinion publique.

M. J. D. REID : Je ne fais pas partie du comité des comptes publics ; par conséquent je n'ai pu connaître ce qui s'y est passé que par ce qu'ont rapporté les journaux. Je prendrai, cependant, l'item tel qu'il est mentionné dans le rapport de l'auditeur général. Je constate qu'on a payé $1,550 pour cette pompe.

M. BRODEUR : Pourquoi ne pas laisser au comité la tâche de s'enquérir de tous ces détails ? Nous serions ensuite en meilleure posture pour discuter cette question ici même. N'est-ce pas que cela est juste ?

M. J. D. REID : Je laisserai de côté ces item, mais je dirai que, l'autre soir, le très honorable premier ministre nous a refusé péremptoirement un comité d'enquête, et qu'en outre l'honorable ministre des Finances a, au comité des comptes publics, empêché un témoin de répondre à certaines questions, car ses réponses auraient pu incriminer le Gouvernement.

M. FIELDING : Je n'ai jamais fait cela. C'est là de la pure invention.

M. J. D. REID : L'honorable ministre n'a-t-il pas refusé de permettre à un témoin de répondre à certaines questions ?

M. FIELDING : Non, je n'ai rien dit qui pût être interprété dans ce sens.

M. J. D. REID : Si je me rappelle bien, l'honorable ministre a dit qu'il refusait à un témoin assigné devant le comité des comptes publics, de dévoiler les noms des directeurs d'une compagnie sur les opérations de laquelle ce comité fait une enquête.

M. FIELDING : Je n'ai jamais agi de cette façon-là. L'honorable député veut-il parler de l'affaire Merwin ?

M. J. D. REID : Non.

M. FIELDING : De quelle affaire alors ?

M. J. D. REID : De l'affaire Preston qui se rapporte aux opérations de la " North Atlantic Trading Company ".

M. FIELDING : Le cas qui nous occupe n'a rien à faire avec celui de la " North Atlantic Trading Company ". Mais quoi qu'il en soit, l'attitude qu'on m'attribue n'est pas conforme à celle que j'ai tenue. Les deux cas sont complètement différents et nous n'avons pas discuté celui de la " North Atlantic Trading Company ".

M. REID : Je sais cela, et si je parle de ce fait, c'est pour démontrer que le premier ministre et le ministre des Finances ont pour politique d'empêcher toute enquête qui exposerait sous leur vrai jour les faits positifs se rapportant à ces matières.

M. FIELDING : L'honorable député (M. J. D. Reid) a pour principe d'avancer des choses qui sont absolument contraires à la réalité des faits. Je n'ai pas fait une seule déclaration qu'on pût interpréter comme indiquant que je désirais enrayer l'enquête qui se fait devant le comité des comptes publics, parce que cette enquête serait de nature à incriminer le Gouvernement. Je dis que cette accusation est misérable qu'elle ne repose sur aucun fondement et qu'on ne devrait pas la porter ici.

M. INGRAM : L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a demandé à l'honorable député de Grenville (M. J. D. Reid) de ne pas continuer cette discussion, parce que toute la question a été soumise au comité des comptes publics. Je fais partie de ce comité et j'ai constaté que ceux des membres qui sont partisans du Gouvernement considéraient qu'il était de leur devoir d'étouffer toute enquête possible. Viendra-t-on dire que les électeurs du Canada n'ont pas intérêt à connaître ce qu'un individu a payé pour un article qu'il revend ensuite au Gouvernement dans des circonstances semblables à celle qu'on a découvertes ?

Si le Gouvernement permet à des intermédiaires de lui vendre des articles à des prix

exorbitants, la population du pays devrait connaître ce que ces gens-là ont payé et ce qu'ils ont reçu pour les marchandises en question. Le ministre de la Marine est le premier prévaricateur quand il empêche les témoins de répondre à certaines questions. J'ai entendu moi-même, le ministre des Finances dire à M. Merwin et à d'autres personnes assignées devant le comité, qu'ils n'étaient pas obligés de déclarer combien ils avaient payé pour un article qu'ils avaient revendu au ministère. L'honorable ministre n'oserait certainement pas nier ce que j'avance. Cela est d'occurence journalière au comité des comptes publics. Celui-ci tel que mené par le Gouvernement n'est ni plus ni moins qu'une comédie.

M. SAM. HUGHES : On veut en faire une comédie.

M. INGRAM : Oui. On nomme pour faire partie de ce comité des députés dont la seule tâche consiste à étouffer toute enquête. C'est là un fait bien reconnu par tous les membres de cette Chambre et par tous les électeurs qui ont suivi les procédures de ce comité. Au cours de la discussion des subsides, nous sommes obligés de poser des question relatives au rapport de l'auditeur général. Si nous n'obtenons pas le renseignements demandés, nous n'avons pas besoin de recourir au comité des comptes publics, parce que, ainsi que je l'ai dit, certains députés ne font partie de ce comité que dans le but d'empêcher la lumière de se faire jour. Tant qu'on suivra ce système, le peuple n'obtiendra pas les renseignements qu'il désire et qu'il a le droit d'avoir sur tous ces item. Pour ma part, j'estime que si nous ne pouvons obtenir justice au comité des comptes publics, nous devrions prendre les moyens d'obtenir ici même les renseignements que nous désirons avoir.

M. SAM. HUGHES : Le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) demande que le débat soit ajourné jusqu'à ce que le comité des comptes publics en ait fini avec cette affaire. Dans ce cas-là, il nous faudrait attendre jusqu'à l'hiver prochain. Il s'écoulera beaucoup de temps avant qu'on puisse obtenir des renseignements. Qu'on me permette de faire observer au ministre que si le comité des comptes publics a le pouvoir de faire une enquête sur ces matières, celles-ci n'en sont pas moins soumises à l'examen du comité de l'agriculture et de la colonisation. Il n'y a aucune raison pour empêcher la Chambre siégeant en comité des subsides de s'enquérir, tout aussi bien que le comité des comptes publics, de tout ce qui se rapporte à l'achat de cette pompe et aux autres affaires de ce genre.

On peut difficilement dire que le comité des comptes publics fait une enquête sur tous ces sujets, mais il fait des efforts dans ce but. Tout le monde sait qu'on soulève des embarras à tout propos et que lorsqu'on a atteint un point qui nous permet d'espérer obtenir enfin quelque renseignement que le pays aurait intérêt à connaître, on empêche le comité de procéder. Si la Chambre siégeant en comité des subsides ne peut faire d'enquête, alors c'est une vraie conspiration pour empêcher la lumière de se faire jour. Que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries me permette de lui dire que l'heure est venue pour lui de faire des déclarations, s'il en a à présenter.

M. FIELDING : Personne ne s'oppose à ce qu'on fasse des enquêtes ici ou au comité. Les honorables députés connaissent sans doute la règle qui veut qu'on ne soulève pas ici une question qui est encore pendante devant un comité, et surtout qu'on ne fasse pas allusion aux procédures de tel comité. Je crains bien qu'on n'ait violé cette règle continuellement aujourd'hui...

M. SAM. HUGHES: Mais l'honorable ministre ne dira pas qu'on ne peut discuter cette question ici parce qu'elle est soumise au comité des comptes publics.

M. FIELDING : Non.

M. SAM. HUGHES : Nous pouvons laisser de côté les dépositions faites devant le comité, mais nous avons le droit de discuter ici la question débattue par ce comité.

M. FIELDING : Oui, mais sans faire allusion à ce qui s'est passé au comité. Toutefois, pour ma part, je ne soulève pas d'objection à propos de ce point-là. Je ne discute pas la question de savoir si les prix payés étaient justes et raisonnables. Cependant, je n'ai pas l'intention de m'arrêter en chemin et de ne pas atteindre mes propres conclusions sur ce point. J'ai déclaré au comité des comptes publics et je répète ici qu'à mon avis, quelques-uns des prix payés n'étaient ni justes ni raisonnables et que les fonctionnaires, que ce fussent des ministres ou des subalternes, qui avaient certifié ces comptes-là, avaient manqué de prudence et se trouvaient par conséquent exposés au blâme. Mon honorable ami de Leeds (M. Taylor) a déclaré avec chaleur, ce soir, que la chaudière, dont il parlait ne coûte que $600. Mais, et avec tout autant d'animation, il annonçait, l'autre soir, que cette même machine coûtait seulement $500 et qu'il était prêt à fournir toute la preuve nécessaire pour appuyer ce qu'il avançait.

Il constate maintenant que sa déclaration de l'autre soir allait trop loin, et à la lumière de l'expérience, il porte maintenant cette limite de $500 à $600. S'il attendait encore quelques jours, il élèverait encore cette limite. Mais, ainsi que je l'ai dit, je ne discuterai pas maintenant la question de savoir si les prix étaient raisonnables ou non. J'ai ressenti ce qu'a avancé l'honorable député de Grenville (M. J. D. Reid), quand il a dit que j'avais déclaré ici que je ne permettrais pas à un témoin de répon-

dre à une question, parce que celle-ci serait de nature à incriminer le Gouvernement.

Je n'ai jamais fait de déclaration semblable et l'honorable député n'avait pas le droit de m'attribuer un langage pareil. L'honorable représentant d'Elgin-est (M. Ingram) nous a dit que l'opposition en appellerait aux électeurs. Ce n'est pas la première fois que j'entends nos adversaires faire des déclarations semblables. Ils ont dit que nous avions étouffé l'enquête, que nous avions empêché les témoins de répondre et que les électeurs nous châtieront. Mais dans le passé, quand le temps est venu de faire ces appels aux électeurs, nous avons constaté que ces derniers se préoccupaient fort peu de nos adversaires. Les membres de la gauche pourront peut-être comprendre qu'ils n'ont pas plus le droit de parler au nom de ces électeurs, aujourd'hui que dans le passé.

En tout cas, cette question sera réglée quand l'heure sera venue.

M. OSLER : Le débat s'est éloigné de la question soulevée par l'honorable député de Leeds (M. Taylor). Celui-ci a rappelé que le premier ministre avait promis de nommer un comité pour s'enquérir des accusations portées ici-même, il y a quelque temps.

J'assistais à cette séance lorsque le premier ministre a dit que ces accusations étaient si sérieuses—il parlait au nom du Gouvernement—qu'il fournirait à l'honorable député qui les portait l'occasion de les prouver.

Je comprends que le premier ministre a promis une enquête sur toutes les accusations portées ce soir-là. Il a fait allusion aux accusations avancées par les honorables députés de Leeds (M. Taylor) et de Grenville (M. J. D. Reid), par le chef de l'opposition M. R. L. Borden) et par l'honorable représentant d'Hastings-est (M. Northrup).

Il a promis positivement de nommer un comité chargé de faire une enquête sur ces accusations qui, il l'avouait, étaient très sérieuses. L'accusation qu'on porte maintenant, c'est que le premier ministre n'a pas tenu sa promesse et qu'il a limité l'enquête du comité à une seule accusation, celle se rapportant à l'équipement du steamer "Arctic."

Son but évident, c'est d'essayer de jeter le blâme sur des fonctionnaires subalternes du ministère de la Marine et des Pêcheries.

La question qui se pose à nous maintenant, c'est de savoir si le premier ministre, dans cette circonstance, a promis à la Chambre et au pays de nommer un comité qui devait faire une enquête sur ces accusations. Peu nous importe, à l'heure qu'il est, de savoir si une chaudière a coûté $100 ou $200 trop ou pas assez cher, ou si les prix payés comprennent les frais de transport ou non ; nous discutons si oui ou non le premier ministre a manqué à la promesse qu'il a faite à la Chambre et au pays. Dans l'affirmative, la seule conclusion qu'il faut tirer, c'est que le Gouvernement veut étouffer l'enquête et que le premier ministre et ses collègues craignent que si un comité impartial, comme ce comité devrait l'être, faisait une enquête complète, ces accusations sérieuses ne soient prouvées. Le Gouvernement a cru bon de revenir sur la promesse faite par son chef ; je crois que les membres de cette Chambre ont le droit parfait d'accepter ces accusations comme étant prouvées, si le Gouvernement ne remplit pas complètement sa promesse. Voilà la question que nous discutons.

M. FIELDING : Sur ce point, la discussion s'est terminée l'autre soir, quand le premier ministre se trouvait ici pour répondre à cette accusation. Nous avons eu alors un débat qui s'est prolongé longtemps, et, ce soir, on n'a pas exprimé une pensée qui n'eût été énoncée dans cette circonstance antérieure. On a présenté des motions et des contre-propositions et l'on a réclamé plusieurs fois le vote. Si mes honorables amis croient trouver quelque profit en répétant les discours faits alors, ils ont bien le droit d'agir à leur guise sous ce rapport.

M. J. D. REID : Je suppose que l'examen de cet item nous permet de discuter la question que j'ai soulevée, l'autre soir, au sujet de l'entretien des steamers du service maritime et fluvial. J'ai fait remarquer alors que le coût de l'entretien de ces navires accusait une augmentation considérable. Voici les chiffres :

Steamer—	1901.	1905.
"Druid"	$14,798 40	$44,730 08
"Lansdowne"	31,602 74	52,109 82
"Minto"	34,984 62	73,732 87
"Quadra"	25,132 49	64,919 31
"Stanley"	31,793 93	59,085 00
Totaux—		
1901-1902		$138,312 18
1902-1903		182,000 00
1903-1904		197,000 00
1904-1905		294,777 08

Je crois que nous avons le droit de demander des explications sur cette augmentation dans le coût de l'entretien et de l'exploitation de ces steamers, si on le compare à celui des années précédentes.

M. BRODEUR : Prenons d'abord le "Druid". Je dirai que les calculs de l'honorable député ne sont pas absolument exacts. Il n'est pas question du même steamer, bien qu'il s'agisse d'un navire portant le même nom.

M. J. D. REID : J'ai puisé mes chiffres dans le rapport de l'auditeur général.

M. BRODEUR : Je vais fournir à l'honorable député l'explication qu'il demande. L'ancien "Druid" nous a coûté en 1895, $15,923.91. Le nouveau "Druid" est un navire beaucoup plus considérable, et son entretien coûte nécessairement plus cher. Il a une capacité de 230 tonneaux de plus que celle de l'ancien "Druid". Il est juste de dire que, l'an dernier, on a fait à ce navire des réparations qui ont coûté $14,940.41.

M. TAYLOR : Pourquoi tant de réparations étaient-elles nécessaires ?

M. BRODEUR : Parce que ce navire a éprouvé des accidents et qu'il a fallu lui faire subir des réparations. Entre autres choses, nous avons dû poser un nouvel arbre de couche. Sans doute, les chiffres sont bien de nature à nous faire croire qu'il y a eu une augmentation considérable dans le coût d'entretien, mais il faut se rappeler qu'il ne s'agit plus de l'ancien "Druid", loin de là.

M. INGRAM : Quel était le tonnage de l'ancien navire de ce nom ?

M. BRODEUR : Je ne me rappelle pas ce détail.

M. INGRAM : Je constate que le "Druid" actuel a une capacité de 733 tonneaux.

M. BRODEUR : Ainsi que je l'ai dit, le nouveau "Druid" peut porter 230 tonneaux de plus que l'ancien.

M. R. L. BORDEN : Prenons un autre navire ; que l'honorable ministre nous explique pourquoi le coût d'entretien du "Lansdowne", qui était de $31,602, a été porté à $52,109, tandis que celui du "Minto", qui était d'environ $35,000, s'est élevé à près de $74,000.

M. BRODEUR: Prenons le "Lansdowne". En 1896, on a dépensé $26,546.94 pour ce navire. L'an dernier, nous avons dépensé $44,936.83. Mais de ce dernier montant, il faut déduire $7,172.99, coût d'une nouvelle chaudière, et $9,208.41 dépensés en réparations considérables. Si l'on soustrait ces $16,000 des $44,000 que nous a coûté ce navire l'an dernier, on a une balance de $28,-555.43, soit environ $2,000 de plus que ce que nous avions dépensé en 1896.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre déduit le coût des réparations faites en 1905 ; fait-il la même soustraction pour les réparations faites en 1901 et en 1906 ? S'il ne procède pas ainsi, sa comparaison n'est pas juste. Je parle des dépenses générales.

En 1901, on a dépensé $31,602 en réparations de toutes sortes au " Lansdowne ", tandis qu'en 1905, pour les mêmes fins, on a dépensé $52,109. En 1901, le " Minto " nous a coûté en frais de réparation $34,984, chiffre qui a été porté à $74,000 en 1905. Je suppose qu'il y a des réparations à faire tous les ans. En 1901, on a dépensé en réparations à bord du " Quadra " un peu plus de $25,000; quatre ans plus tard, ces dépenses montaient à environ $65,000, soit une augmentation de $40,000. Les réparations au " Stanley " nous ont coûté environ $32,-000 en 1901, et un peu plus que $59,000 en 1905. Si l'on déduit les item mentionnés dans un cas, il faut agir de la même façon dans l'autre cas.

M. BRODEUR : Certainement.

M. R. L. BORDEN : Mais si l'on compare les dépenses totales, on constate que les chiffres, sont exactement ceux que j'ai fournis. Je ne crois pas qu'il y ait eu nécessairement un tel besoin urgent de réparations sur chacun de ces navires en 1905, et qu'en 1901 des travaux semblables n'étaient pas nécessaires. Nous nous occupons des totalités; mais prenons la balance après avoir soustrait le coût des réparations. L'honorable ministre a cet état. Qu'il nous le fournisse.

M. BRODEUR : Je crois que, l'an dernier, le " Quadra " nous a coûté $57,459.31. Ce navire s'est échoué; il a été sérieusement endommagé et il a fallu l'envoyer en réparation. Le coût des réparations s'est élevé à $31,918.45.

M. R. L. BORDEN : Quel est le montant que vient de mentionner l'honorable ministre ?

M. BRODEUR : Nous avons dépensé $57,-459.31 pour le " Quadra ".

M. R. L. BORDEN : Ces chiffres diffèrent de ceux fournis par l'auditeur général. A la page P—29 du rapport de ce dernier, ce que l'honorable ministre nous donne comme ayant coûté $57,459, est indiqué comme ayant coûté $64,919.31. Il y a donc un écart de $8,000, et l'on constate le même fait à propos du " Lansdowne ".

M. BRODEUR : Ce sont les chiffres que m'a fournis le comptable du ministère.

M. R. L. BORDEN : Voici le rapport de l'auditeur général et les chiffres qui y sont indiqués diffèrent de ceux fournis par l'honorable ministre.

M. BRODEUR : Je verrai à cela.

M. FOWLER : Vous feriez mieux de faire reviser vos calculs.

M. BRODEUR : Sans doute. Je donne simplement les chiffres tels qu'on me les fournit.

M. R. L. BORDEN : Les item se rapportent au " Quadra " tels qu'indiqués dans le rapport de l'auditeur général forment un total de $64,919.31. Il ne saurait y avoir de doute sur l'exactitude de ce calcul, je suppose.

M. FOWLER : Je suggérerais au ministre de laisser de côté cet item pour le moment et de faire reviser ces calculs entre temps.

M. BRODEUR : Il doit y avoir une raison à cela. Je demanderai à celui qui a préparé cet état de me la fournir.

M. J. D. REID : La même remarque s'applique au " Lansdowne."

M. BRODEUR : Oui, je verrai à cela.

M. SAM. HUGHES : Pendant que le ministre explique ce point, il pourra peut-être

nous dire combien de temps avait servi la chaudière qu'on a remplacée.

M. BRODEUR : Le comptable m'informe qu'il a extrait de ses livres les chiffres que j'ai citées. (Exclamations.)

Il peut exister différentes méthodes de comptabilité. Dans le rapport de l'auditeur général, on a peut-être porté au compte de ce navire les item qui, dans les livres du ministère, sont imputés sur d'autres services. C'est là le renseignement que le comptable me fournit.

M. R. L. BORDEN : Je ferai remarquer à l'honorable ministre que pour les fins de la comparaison, nous nous sommes servis du rapport de l'auditeur général dans les deux cas. La base de la comparaison était donc la même.

M. NORTHRUP : J'ai eu l'occasion de m'occuper des comptes du ministère de la Marine et des Pêcheries, et j'ai constaté que je ne pouvais être certain que les comptes se rapportant à un navire faisant le service du littoral du Pacifique fussent réellement imputés sur les dépenses occasionnées par ce navire. Si l'on veut s'assurer du coût des dépenses occasionnées par un navire faisant le service du Saint-Laurent supérieur, on constate que ces comptes-là sont imputés sur d'autres dépenses faites en aval de Québec. J'ai demandé aux fonctionnaires du ministère où naviguait un certain bateau, et ils m'ont dit qu'il se trouvait dans les eaux du Saint-Laurent supérieur.

J'ai posé la question sous deux ou trois formes différentes, afin d'être bien sûr de mon fait. Ils m'affirmèrent que ce navire-là naviguait dans le Saint-Laurent supérieur. Or, ce bateau ne se trouvait pas dans les eaux indiquées, puisqu'il était ici à Ottawa, que c'était un yacht particulier, qu'on y envoyait tous les jours des marchandises. On y transportait assez de bière de gingembre et d'autres bouteilles de liqueurs diverses que je ne veux pas nommer, pour lester le navire. Toutes ces marchandises étaient inscrites au compte d'un navire qui se trouvait en aval de Québec. Si le ministre constate que ces comptes sont imputés sur les dépenses d'autres navires, il ne devrait pas être surpris.

M. BRODEUR : Je ne veux pas qu'on me tienne responsable de ces calculs. J'ai demandé aux fonctionnaires du département de me préparer cet état. S'ils m'ont trompé, ils en subiront les conséquences.

M. BORDEN : L'embarras, c'est que nous ne pouvons faire retomber la responsabilité sur d'autre personne que sur le ministre. Nous devons prendre ces chiffres tels que nous les trouvons dans le rapport de l'auditeur général.

M. BRODEUR : Je sais cela. Je n'ai rien à dire contre le rapport de l'auditeur général. J'ai cité les chiffres qu'on m'a remis, je veux savoir qui a commis cette erreur.

M. SAM. HUGHES.

M. J. D. REID : On pourrait peut-être laisser cet item en suspens, parce qu'à mon avis, nous avons le droit d'exiger l'explication de cette différence dans ces calculs.

M. BRODEUR : C'est tout juste.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'item 193 est réservé.

Entretien et réparations des phares et des bateaux-phares, $500,000.

M. FOWLER : Expliquez ce crédit, s'il vous plaît.

M. BRODEUR : Nous demandons ce crédit de $500,000 pour l'entretien et les réparations des phares et des bateaux-phares. Ce crédit couvre toutes les dépenses se rapportant à ces deux chefs.

Celles-ci se divisent en trois parties : entretien et réparations, construction de bâtiments et coût de l'éclairage. L'augmentation est due au plus grand nombre de lumières qu'il nous faut entretenir cette année et que nous n'avions pas les années précédentes. Voici, d'après les agents, comment se répartira par province les dépenses de ce service: Colombie-Anglaise, $30,000; l'île du Prince-Edouard, $30,500; Nouveau-Brunswick, $81,-150; Québec, $207,000; $185,000 en amont de Montréal, y compris Ontario.

M. BENNETT : Puisque l'honorable ministre traite la question de la construction des phares, je veux signaler un cas qui se rapporte au phare construit sur la rivière Magnetewan, dans le district de Parry-Sound. L'an dernier, le ministère avait décidé de construire un phare sur cette rivière près du village de Magnetewan, et il annonça en même temps que ces travaux se feraient en régie et non pas à l'entreprise.

La Chambre comprendra combien la population du district intéressé fut surprise en voyant apparaître sur la scène un petit bateau à vapeur appartenant à une compagnie qui se donne le nom de "Magnetewan River and Lake Steamboat Company", dont l'honorable député de Parry-Sound est le président. Je veux déclarer, d'abord, que cette compagnie n'est pas enregistrée dans la province d'Ontario comme formant une société anonyme, et les renseignements que j'ai obtenus me portent à croire que ce petit navire appartient réellement à l'honorable représentant du Parry-Sound (M. Watson).

La population fut donc très surprise quand, après qu'on eut annoncé que cet ouvrage se ferait en régie, elle vit apparaître dans ces parages le remorqueur de l'honorable député de Parry-Sound, et quand elle constata que les trois hommes qui se trouvaient employés à bord de ce bateau commençaient immédiatement la construction de ce phare ; ils avaient avec eux deux véritables charpentiers. Aucun des trois hommes du bateau n'était charpentier, tous

trois composaient l'équipage de ce petit navire.

J'ai donc présenté une motion demandant un rapport sur ces faits, et je dois dire immédiatement que j'ai été surpris quand ce rapport fut déposé, de constater qu'on n'y trouvait pas les lettres les plus importantes que le département avait en sa possession. Pour avoir quelque valeur, une correspondance dont on fait le dépôt, doit contenir les documents qui sont réellement dans les cartons du ministère, et non pas seulement les documents que le ministre ou que quelques-uns des commis peuvent juger à propos de communiquer au Parlement.

Je fais cette remarque parce qu'un soir, alors qu'on allait discuter certains crédits, j'ai demandé au ministre s'il serait assez bon de déposer la liasse telle qu'elle existait. Le ministre me l'a communiquée. Je l'étalai sur mon pupitre et commençai à l'étudier avec mon honorable ami de King (M. Fowler). L'honorable ministre annonça qu'il ne soumettrait pas ce soir-là les item dont il était question, et c'est alors que je lui renvoyai la liasse. Un jour ou deux après, l'honorable ministre me demanda où se trouvait cette liasse, et je lui répondis que je la lui avais fait porter à son siège, en cette Chambre. J'ignore s'il l'a retrouvée ou non.

M. BRODEUR : Non, et cela à ma grande surprise. Sans doute, je dois accepter la parole de mon honorable ami (M. Bennett) qui dit m'avoir remis la liasse en question. Quand j'ai discuté les crédits dont on a parlé, je me suis enquis auprès des fonctionnaires qui se trouvaient à mes côtés, s'ils n'avaient pas vu ces documents, et ils m'ont répondu qu'ils ne se rappelaient pas qu'on l'eût remise. Pour ma part, je ne l'ai jamais revue depuis.

M. BENNETT : Je l'ai renvoyée à l'honorable ministre, ici même, et mon honorable ami (M. Fowler) mon voisin de pupître a été témoin de ce fait. Quand je m'enquis auprès du ministre, quelques jours plus tard, s'il avait trouvé cette liasse, il m'a répondu dans la négative ; je lui ai demandé alors si le représentant de Parry-Sound l'avait eue en sa possession, et l'honorable ministre m'a répondu : Je me suis informé auprès de l'honorable député et il n'a pas cette liasse. Comment se fait-il que le ministre ait songé que le député de Parry-Sound pouvait bien avoir cette liasse ? Je l'ignore. Toutefois, j'ai ici une copie partielle de la liasse première, et qu'est-ce que j'y trouve ? Je constate que le colonel Anderson, l'ingénieur du ministère, a conclu un contrat avec Joseph Mortimer, le capitaine de ce petit bateau, par lequel cet homme devait agir comme contremaître pour l'exécution de cet ouvrage et recevoir de ce chef $3 par jour. Je trouve de plus dans l'état qui a été déposé, que ce nommé Joseph Mortimer, après qu'il eut été entendu qu'il ne recevrait que $3 par jour, a retiré du département $3.50 par jour. Le 23 mars, je posais cette question ici même :

Y avait-il un inspecteur des travaux et, dans l'affirmative, quel est son nom et quel salaire lui a-t-on payé ?

Le ministre a répondu :

Oui ; M. le capitaine Joseph Mortimer ; $3 par jour.

Cependant, malgré que le ministre eût répondu que le sieur Mortimer devait recevoir $3 par jour, malgré que dans sa lettre M. le colonel Anderson déclare que le salaire de cet homme devait être de $3 par jour, je trouve dans l'état déposé, que j'ai entre les mains en ce moment, que Mortimer a reçu un salaire de $3.50 par jour. Mais revenons un peu en arrière. Quand ce bateau avec cet équipage de trois hommes arriva sur la scène, on commença à se demander si ces hommes n'étaient pas à l'emploi du représentant de Parry-Sound.

M. BRODEUR : Quelle page des Débats avez-vous citée?

M. BENNETT : Page 438 (version française).

On a donc soupçonné immédiatement que ces gens-là étaient les employés de l'honorable député de Parry-Sound, puisqu'ils se trouvaient à bord d'un bateau qui appartient à l honorable député, croit-on généralement, mais qu'on annonce partout comme étant la propriété d'une compagnie dont l'honorable député serait le président, laquelle compagnie n'est pas enregistrée comme étant une compagnie à fonds social. Les soupçons ont donc été éveillés à propos de ce marché, et je puis dire à l'honorable ministre qu'on a eu l'œil ouvert sur les hommes employés à cet ouvrage et qu'on a tenu compte du nombre de jours qu'ils ont travaillé. Ces renseignements me sont fournis par un homme très respectable en qui j'ai la plus entière confiance ; ce sont les représentations qu'il m'a faites qui m'ont engagé à poser certaines questions sur le nombre de journées de travail qu'on avait payées à ces gens-là. D'après ce qu'on me dit, ces hommes n'ont pas travaillé autant de jours que ceux indiqués sur la feuille de paye. Dans un cas, on a payé un individu son salaire pour 51 jours d'ouvrage, et l'on m'informe que cet homme n'a travaillé que 34 jours. Un autre a reçu le salaire de 43 jours d'ouvrage, tout en n'ayant travaillé que 21 jours. Un troisième ouvrier a touché le salaire de 43 jours d'ouvrage, et il n'aurait travaillé que 34 jours, et il en est ainsi de deux autres ouvriers dont l'un reçut sa paye pour 16 jours et l'autre pour 26 jours ½ d'ouvrage, alors que, en réalité, ils n'avaient travaillé que 16 et 24 jours ½ respectivement.

Voilà les renseignements qu'on m'a fournis. Aussi, quelle fut ma surprise, l'autre soir, en parcourant avec mon honorable ami de King la liasse qui contient l'original de chacun de ces documents, de constater que le nombre de jours de travail de ces ouvriers

correspondait exactement avec celui dont on avait tenu compte sur les listes de paie. On m'avait dit que ces hommes avaient travaillé tant de jours, et voici que délibérément on augmentait le nombre de ces journées de travail pour le faire concorder avec celui pour lequel ils ont été payés.

Monsieur l'Orateur, j'ignore où se trouve cette liasse, mais je crois que la Chambre admettra immédiatement que si je pouvais faire une preuve basée sur des on-dit, il me serait facile de retrouver cette liasse ; je pourrais me la procurer immédiatement. Mais le ministre ne dit pas que je l'ai conservée, et il n'y a pas de raison pour croire le contraire.

Je viens de porter une accusation bien étonnante, et bien qu'elle ne relève pas du rapport de l'auditeur général, je dis que le ministre devrait permettre que ce cas fût soumis au comité des comptes publics. Je crois que si on assigne comme témoins les ouvriers en question, cette accusation sera prouvée complètement, dans tous ses détails. Je crois qu'on démontrera que ces comptes ont été majorés dans une mesure anormale et qu'on a volé délibérément $200 ou $300 à l'Etat. Que l'honorable ministre me permette de lui dire qu'il y a d'autres causes de suspicion. L'honorable député de Parry-Sound est présent ; j'en suis fort heureux. Quand j'ai posé des questions ici, j'ai constaté qu'on avait payé $365.39 (voir Débats, édition française, page 1735). Parmi ces item, il s'en trouvait un de $60 pour l'usage de ce bateau dont j'ai parlé ; or on m'informe qu'on ne s'est jamais servi de ce petit navire, puisqu'il ne pouvait être d'aucune utilité pour le travail qu'il fallait exécuter.

Il figure ici un mémoire de fourniture de bois de $21 payé à Knight; un autre compte de J. Schlade, de $36.54; un autre de Taylor, au chiffre de $102.32 ; un autre compte de McKnight, pour quincailleries, au montant de $47.52 ; un autre compte de $17.11 pour fourniture de fer, payé à McLachlan ; un autre compte de $31.40 pour frais divers, versés à J. Mortimer ; finalement un compte de $49.50 pour bois acheté de J. Mortimer. S'il est vrai que ce bateau n'a travaillé que quelques heures, un certain jour, au touage d'un chaland, cette dépense, $60, est exagérée. S'il est vrai que cette compagnie n'est pas autorisée par le Parlement et que ce bateau soit la propriété du député de Parry-Sound, alors le ministère a commis une faute, en utilisant ce bateau. Un fait fort singulier à noter au sujet de ce dossier, c'est que pas un seul de ces mémoires n'y est annexé. Il y figure bien deux ou trois petits mémoires insignifiants pour de forts minimes montants, mais tous les plus importants mémoires brillent par leur absence. Je viens de prouver par le dossier même qu'on a majoré ces montants. Je tiens de bonne source qu'il peut être prouvé devant le comité des comptes publics que ces individus n'ont pas travaillé. . .

M. WATSON : Puis-je demander à quelle source l'honorable député a puisé ce renseignement ?

M. BENNETT : Voilà une question fort légitime.

M. WATSON : L'auteur de ce renseignement est-il le candidat malheureux dans ce comté ?

M. BENNETT : Je le répète, votre question est légitime, mais je veux taire le nom de mon auteur. Il est toutefois un devoir qui vous incombe : c'est de demander que cette affaire soit renvoyée au comité des comptes publics, car la question a été discutée dans votre collège électoral. . .

M. WATSON : C'est la première fois que j'en entends parler.

M. BENNETT : Le ministre est tenu de faire une enquête. . .

M. WATSON : A l'enquête tout le débat se livrera entre vous et moi.

M. BENNETT : Le député de Parry-Sound pourrait probablement refuser l'enquête, mais le ministre ne l'oserait pas.

M. WATSON : Je puis parfaitement m'entendre avec le député de Simcoe-est (M. Bennett).

M. BENNETT : J'appelle l'attention du ministre sur un fait : d'après la réponse que le ministre nous a apportée l'autre jour, et qui figure au compte rendu des débats, Mortimer ne devait toucher que $3 par jour ; or, quelque fonctionnaire ministériel —est-ce le ministre ou quelque autre fonctionnaire, je l'ignore—a porté ce montant à $3.50. Que le ministre veuille bien le remarquer, c'est sous sa propre gestion que cela s'est passé. Le ministre nous a déclaré ici que le contremaître n'a touché que $3 par jour, mais quand on lui paya son salaire, il reçut $3.50 par jour. Voilà une circonstance qui prête étrangement au soupçon. C'est là le fait de quelque fonctionnaire, ou peut-être le fait du ministre lui-même. Il a le devoir de faire enquête à cet égard.

M. BRODEUR : Je tiens à déclarer que je suis absolument étranger à cette affaire.

M. BENNETT : Je le comprends, le ministre ne saurait s'occuper personnellement des multiples affaires de son ministère. Quelque fonctionnaire ministériel s'est permis de relever de 50 centins le salaire quotidien de ce contremaître, et le ministre a le devoir de découvrir le nom de ce fonctionnaire. D'après mes renseignements, il est indubitable que la construction du phare en question n'est pas conforme aux devis et que les matériaux achetés dans ce but n'ont jamais été mis en œuvre dans la construction de ce phare. J'ai ici sous les yeux l'horaire de cette prétendue compagnie de la

rivière Magnetawan, et j'y trouve le nom de Charles McArthur, à titre de secrétaire. Lisons la lettre que voici :

Burk's-Falls, 15 novembre 1905.

A monsieur le colonel Anderson,
Ministère de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Cher monsieur, cette note fait foi que le phare construit au lac Cecebe par le capitaine Mortimer est terminé, en conformité des plans et devis.

(Signé) CHARLES McARTHUR,
Inspecteur.

L'inspecteur du phare est le secrétaire du bateau appartenant au député de Parry-Sound. Il figure ici un compte de $49.50 pour bois et il s'agit de pilotis. Mon auteur m'informe que ces pilotis n'ont jamais été utilisés à cet endroit ; qu'on les a enlevés et qu'on en a utilisé quatre ou cinq. Mon auteur prétend qu'une grande partie des matériaux pour lesquels il figure des mémoires dans ce dossier n'ont jamais été fournis. Ainsi, le salaire touché par l'individu en question est de cinquante centins, par jour, supérieur au chiffre donné par le ministre. En outre, d'accord avec le député de King, j'affirme que nous avons vu dans l'état annexé au dossier primitif, la radiation du prix primitif de la journée de travail ainsi que la majoration du chiffre de ce salaire. En présence de ces affirmations le ministre doit comprendre que cette affaire mérite enquête. Je suis bien aise que le député de Parry-Sound (M. Watson) soit présent en ce moment ; car maintenant il sera en lieu de nier, s'il le veut, qu'il est le propriétaire de ce bateau. Mes auteurs prétendent que les hommes, à bord de ce bateau, faisaient le service ordinaire et qu'ils n'ont pas reçu d'appointements d'un chiffre aussi élevé. Ces employés faisaient leur service ordinaire à bord du bateau. Il figure au dossier une lettre dans laquelle le colonel Anderson, observe que lorsque Mortimer lui transmit son mémoire indiquant les dates entre lesquelles il avait fait son service, il vit qu'il était impossible que cet homme eût travaillé aussi longtemps. Toute cette affaire prête au soupçon. Ainsi, comme quelque fonctionnaire du ministère a jugé à propos d'altérer le montant des appointements de Mortimer, et en vue du fait que le dossier est disparu, le ministre doit se faire un devoir de renvoyer cette affaire au comité des comptes publics ou bien à un comité spécial, quoique ces mémoires ne figurent pas au rapport de l'auditeur général de l'année dernière. Je prie le ministre de renvoyer la question à un comité spécial, et non pas au comité des comptes publics qui a un surcroît de besogne en ce moment.

M. WATSON : Je suis bien aise que le député de Simcoe-est (M. Bennett) ait saisi la Chambre de cette question. Je vois qu'il s'agite beaucoup à l'égard de ce phare construit sur la rivière Magnetawan qui lui a déjà causé force ennuis. Je le crains fort, son exposé de faits est propre à induire la Chambre à erreur ; et j'en rejette le blâme, non pas sur l'honorable député lui-même, mais sur l'inexactitude des renseignements qu'on lui a donnés. Je connais parfaitement la source de ces renseignements ; leur auteur est le candidat malheureux dans ce comté, un certain docteur Freeman : c'est là un fait que l'honorable député (M. Bennett) ne saurait nier.

Ce pauvre docteur n'est sans doute pas encore remis du coup que lui a infligé sa défaite ; il en ressent encore la cuisante douleur et il veut se venger. Pour en revenir à la question du phare, je dois déclarer que le capitaine Mortimer auquel l'honorable député a fait allusion, est un homme parfaitement honorable et fort respecté dans cette partie du pays. Je mets l'honorable député au défi de citer un seul acte de la part de ce brave homme qui donne la moindre prise à la critique. Voilà déjà quelque temps que M. Mortimer demeure dans cet endroit ; c'est un excellent ouvrier, bien qu'il ait été capitaine du bateau en question. Il ne craindra pas d'affirmer, sous la foi du serment, qu'il était censé recevoir $3.50 par jour du ministère ; et pour mon propre compte, je n'hésiterais nullement à déclarer, sous la foi du serment, que c'est bien là le chiffre du salaire que le colonel Anderson a consenti à lui payer. Quant au contenu du dossier ou de la lettre citée, je n'en ai cure, et j'affirme que c'est bien sous la condition de recevoir $3.50 par jour que le capitaine Mortimer a consenti à se charger du soin de ce phare, et il n'est pas homme à affirmer, dans un rapport, une chose contraire à la vérité des faits. L'honorable député prétend que ces comptes ont été gonflés, majorés ; pour ma part, je ne crains pas d'affirmer que dans ce dossier, il ne figure par un seul item qui ne soit parfaitement exact, légitime et marqué au coin de la plus scrupuleuse honnêteté. Le colonel Anderson m'a dit qu'il ne fallait pas dépasser le chiffre de $1,000 dans la construction de ce phare. On constatera, par le mémoire, que cette dépense n'a pas dépassé $700 ; en fait, on citerait à peine un ouvrage, qui se soit construit avec autant d'économie, l'année dernière ou antérieurement. Les prix payés n'ont absolument rien d'exorbitant. On m'a répété que le charpentier-chef a préféré travailler pendant quelques jours, à la menuiserie, dans sa propre fabrique, plutôt que de travailler à la construction du phare, et cela sans doute parce qu'il y trouvait son profit.

Dans la construction de ce phare, on n'a pas diverti cinq centins, au détriment de l'Etat. Tout s'est fait loyalement et au grand jour ; et si le député de Simcoe-est (M. Bennett) cherche à insinuer quelque chose contre moi, je le mets au défi de prouver que j'aie moi-même ou que d'autres aient diverti cinq deniers des fonds de l'Etat. Quant aux personnes employées à ces mi-

nimes travaux, ce sont tous d'honnêtes gens, véridiques et d'une parfaite intégrité. Je tiens surtout à rendre ce témoignage au capitaine Mortimer, que je signale à l'attention du Gouvernement comme un ouvrier d'élite. L'autre soir, l'honorable député (M. Bennett) a affirmé ici que le capitaine Mortimer n'est nullement apte à son métier et qu'il gagnerait à peine un dollar et demi par jour.

M. BENNETT : Je n'ai point affirmé pareille chose.

M. WATSON : N'avez-vous pas dit que Mortimer n'est pas artisan, homme du métier ?

M. BENNETT : J'ai dit qu'il n'a guère d'expérience dans l'exercice de son métier.

M. WATSON : Eh bien ! je dois informer mon collègue que le capitaine Mortimer est un artisan d'élite, qui est en mesure d'obtenir un meilleur salaire que celui qu'on lui a payé pour cette besogne. C'est uniquement pour rendre service au Gouvernement et au colonel Anderson que le capitaine Mortimer s'est chargé de la construction de ce phare. Abordons une autre accusation : on prétend que la construction du phare en question n'est pas conforme aux plans et devis primitifs. Pour l'édification du ministre qui ne présidait pas, à cette époque, à ce ministère, disons qu'au début, il avait été question d'établir une bouée à gaz à cet endroit, mais que, pour certaines raisons, on renonça à ce projet. En outre, on devait construire ce phare sur pilotis. Toutefois, après avoir fait des sondes au fond du lac, on constata que la chose était irréalisable. Alors le colonel Anderson décida de construire une jetée en fondant sur enrochement à pierres perdues, chose préférable aux pilotis. La jetée fut donc établie et il suffit de jeter un coup d'œil sur ce phare, pour se convaincre qu'il serait impossible, aujourd'hui, de le construire avec autant d'économie. On n'y a employé que des ouvriers d'élite, cela soit dit en toute déférence envers l'honorable député (M. Bennett) qui a soulevé ce débat sur la foi de renseignements donnés par le candidat malheureux et qui fait tant d'agitation en pure perte.

Voilà trente ans que j'habite ce pays et j'affirme qu'il serait impossible de construire des travaux publics avec autant d'économie qu'on en a apportée dans la construction de ce phare. Il n'a pas été acheté une seule livre de clous inutilement. L'honorable député n'agit pas loyalement en profitant de sa situation ici pour formuler des observations dérogatoires à l'honneur et à l'intégrité du capitaine Mortimer, jeune homme qui cherche à se créer un avenir et à gagner sa vie, et qui est l'incarnation même de l'intégrité et de l'honneur. Si on apportait la même économie dans la construction de tous les travaux publics, ces travaux donneraient moins de prise à la critique.

M. BENNETT : Mon collègue pourrait-il me dire si cette compagnie, la ligne de vapeurs du lac Magnetawan, est une société à fonds social?

M. WATSON : Le propriétaire était la compagnie de navigation du lac Muskoka.

M. BENNETT : L'année dernière, lorsqu'on a fait ce paiement de $60 ?

M. WATSON : Oui.

M. BENNETT : J'ai appris le contraire. J'ai demandé au ministre si, à son avis, il n'y a pas lieu de créer un comité spécial chargé de faire une enquête à cet égard.

M. BRODEUR : C'est la première fois qu'on signale ces faits à mon attention, sous l'aspect présenté par l'honorable député. Le député de Simcoe n'affirme pas qu'il y a eu coulage dans la construction de ce phare. Affirme-t-il qu'on a versé illégitimement certains deniers?

M. BENNETT : Certainement, j'affirme la chose catégoriquement, en me basant sur les renseignements qu'on m'a donnés et sur le dossier que le ministre a déposé sur le bureau et que l'honorable député lui-même a examiné: on a délibérément majoré le chiffre des journées de travail et les altérations ainsi faites cadrent presque parfaitement avec mes renseignements. L'automne dernier, comme les soupçons étaient en éveil à cet égard, on a tenu un compte exact des journées de travail fournies par ces individus.

M. BRODEUR : L'ingénieur m'informe que le coût des travaux s'élevant à $700, n'est nullement exagéré et il ajoute qu'il aurait été impossible de les faire exécuter à l'entreprise au même prix. Il m'informe, en outre, à l'égard du paiement des sommes versées à l'inspecteur des travaux, que tout est parfaitement régulier. Il est possible qu'il se soit commis quelque erreur au ministère, mais les fonctionnaires n'ont jamais songé à faire le moindre paiement illégitime. Je vois par le dossier déposé sur le bureau que, le quinze février 1905, le colonel Anderson écrit à M. Mortimer et lui demande son avis sur le coût de ces travaux, le prix à payer pour le bois entrant dans la construction de la jetée, le salaire du charpentier, bref, tous les renseignements permettant au colonel Anderson de se former une idée du coût total de l'ouvrage.

M. BENNETT : Le ministre, constatera, en lisant le rapport qu'il est entendu que cet individu devait recevoir $3 par jour pour ce travail.

M. BRODEUR : Je ne vois pas la réponse de M. Mortimer, mais à la date du mois de mai 1905, il figure au dossier une note adressée par le colonel Anderson au sous-ministre, disant que M. Mortimer doit remplir la charge de contremaître, moyennant

$3 par jour. Si je ne me trompe, il a été entendu qu'il devait recevoir $3.50 par jour.

M. BENNETT : Le ministre, en réponse à la question que je lui ai posée, en mars, a déclaré que Mortimer devait recevoir $3 par jour.

M. BRODEUR : Il a surgi quelque difficulté à cet égard et Mortimer a exigé un salaire de $3.50.

M. BENNETT : Mortimer avait déjà reçu de l'argent avant cette époque : le ministre pourra le constater en se reportant au dossier.

M. BRODEUR : Est-ce $3 ou $3.50 par jour ?

M. BENNETT : Les paiements qu'il a reçus étaient des acomptes.

M. BRODEUR : Je vois par le compte annexé à la liasse déposée devant la Chambre que Mortimer a reçu $3.50 par jour.

M. WATSON : Il a été parfaitement compris que Mortimer devait toucher $3.50 par jour. Il avait refusé de recevoir une moindre rémunération de son travail.

M. FOWLER : Quel salaire touche-t-il, à titre de capitaine du bateau ?

M. WATSON : Il reçoit davantage.

M. BRODEUR : Un mot au sujet des originaux contenus dans le dossier : je regrette que ce dossier soit disparu et je vais donner quelques éclaircissements à cet égard. L'honorable député (M. Bennett) ayant demandé un exemplaire de ces documents, les fonctionnaires du ministère confectionnèrent cet exemplaire qui fut déposé sur le bureau de la Chambre et mis en liasse parmi les documents de la session. Plus tard, l'honorable député voulut voir les originaux ; j'ignore pourquoi et du reste je n'ai pas à sonder ses mobiles. Ayant à cœur de fournir tous les renseignements désirés, chose dont je me suis toujours fait un devoir—car je n'ai rien à dissimuler, et s'il y a eu erreur quelque part, il nous faudrait bien en subir les conséquences—je passai à l'honorable député la liasse des originaux. En cela, j'ai peut être fait erreur, car malheureusement, cette liasse est disparue. L'honorable député prétend qu'il a renvoyé cette liasse au ministère. Force m'est bien de le croire sur parole, mais malheureusement, depuis ce jour, je n'ai jamais reçu ni vu ces documents. L'honorable député affirme maintenant qu'on a altéré certains chiffres dans les documents originaux. Voilà une très importante affirmation ; mais, et en pareilles circonstances, il devrait hésiter à formuler pareille assertion, sachant que la liasse en question n'est plus en notre possession. J'ai fait toutes les recherches possibles dans le but de retrouver ces documents, mais cela sans succès. L'explication donnée par l'honorable député, c'est qu'il a renvoyé cette liasse, au cours de la discussion sur les crédits budgétaires ; et comme quelques fonctionnaires se trouvaient alors sur le parquet de la Chambre, il est possible que cette liasse soit restée confondue avec leurs documents. J'ai demandé à M. Cowie qui était ici ce jour-là, ainsi qu'au sous-ministre, de faire des recherches dans leurs bureaux, mais cette liasse est demeurée introuvable. Je ferai de nouvelles recherches, et dans quelques jours, j'espère, je pourrai donner de nouveaux renseignements.

M. BENNETT : Je tiens à appeler l'attention du comité sur un fait d'une certaine importance. Le député de Parry-Sound (M. Watson) avoue qu'il est le propriétaire du bateau en question ; et il affirme que ce bateau n'est nullement la propriété d'une société par actions.

M. WATSON : Est-ce que j'ai admis que j'en étais propriétaire, à l'époque en question ?

M. BENNETT : Mon collègue avoue qu'il est aujourd'hui propriétaire de ce bateau ?

M. WATSON : Eh bien ?

M. BENNETT : Ces travaux ont eu lieu en septembre et en octobre derniers. J'ai sous les yeux l'horaire du printemps de 1905, pour le bateau en question entre autres, et mon honorable collègue (M. Watson), y figure, à titre de propriétaire. Mon collègue était propriétaire du bateau, le printemps dernier, et il l'est encore. La chose ne saurait faire doute, mon collègue était propriétaire du bateau, lorsque le ministère l'a utilisé, et a payé $60, de ce chef. Voilà un fait qui mérite enquête. Qu'on institue donc un comité d'enquête, afin que la Chambre sache à qui on a versé ces $60. A coup sûr, le ministre ne saurait refuser l'enquête, en présence d'une preuve entraînant condamnation.

M. BRODEUR : Je ne refuse aucune enquête que l'honorable député (M. Bennett) pourrait demander d'une façon régulière. Il semble accuser un de ses collègues d'avoir reçu quelque deniers de l'Etat, pour le service de son bateau. Si c'est là l'accusation qu'il veut porter, il est une procédure régulière à suivre en pareille circonstance. Ce n'est pas en séance du comité général, au milieu même du débat budgétaire qu'il faut porter cette accusation. Si le député de Parry-Sound (M. Watson) est coupable d'avoir reçu la somme de $60 de l'Etat, cette question est du ressort d'un autre comité que le comité général de la Chambre.

M. BENNETT : J'en conviens, pareille question est du ressort du comité des privilèges et des élections. Mais je n'entends pas qu'on me force la main, pour dresser un acte d'accusation contre un collègue.

Des VOIX : Allons donc !

M. BENNETT : Quand le ministre des Douanes (M. Paterson) et ses acolytes auront fini de rire. .

M. FIELDING : C'est là notre privilège.

M. BENNETT : Sans doute ; mais quand on abuse de ce privilège, il vient un moment où l'on ne rougit plus de rien.

Qu'un député paraisse avoir barguigné avec l'Etat, c'est là, à vos yeux, matière dont il y a lieu de se gaudir ; c'est chose indigne de l'attention d'hommes sérieux. L'honorable député (M. Watson) affirme qu'il est le propriétaire du remorqueur en question. Le Gouvernement a le devoir de faire enquête à cet égard, afin de constater si ces mémoires ont été majorés. Il est facile de citer ici des témoins pour prouver si réellement on a exécuté ces travaux. Tant que je siégerai dans cette enceinte législative et que je serai en lieu de croire, en m'appuyant sur le témoignage de gens dignes de foi qu'on a escroqué à l'Etat $1 ou $100,000, je ne reculerai jamais devant la responsabilité qui m'incombe et je tâcherai de faire la lumière sur les faits.

L'honorable député (M. Watson), ayant déclaré qu'il est propriétaire du remorqueur en question, et vu que le printemps dernier, il a figuré dans une annonce comme propriétaire du bateau, je suis en lieu de me demander s'il n'en était pas propriétaire, au mois d'octobre dernier. Est-ce qu'il m'incombe de formuler une accusation, ou bien le ministère a-t-il le devoir de faire des recherches, pour constater à qui ces deniers ont été versés ?

M. BRODEUR : A coup sûr, c'est à l'honorable député (M. Bennett) qu'il incombe de formuler l'accusation, s'il le désire. Il n'a pas le droit de se permettre la moindre insinuation dérogatoire à l'honneur de l'un de ses collègues. C'est là une règle bien connue, ici, de temps immémorial, et qui a toujours été en vogue au Parlement britannique. S'il désire révoquer en doute l'intégrité d'un de ses collègues, il a le devoir de formuler régulièrement son accusation, au risque de perdre son mandat, et alors, il serait établi immédiatement un comité d'enquête.

M. BENNETT : Je pose la question au ministre : lorsqu'il est évident aux yeux du ministre qu'il y a irrégularité ou malversation quelque part, le ministre refuserait-il de faire enquête, parce qu'un député quelconque ne veut pas porter d'accusation ? De l'avis du ministre, quelque grave que soit le délit, le Gouvernement doit-il s'abstenir de toute initiative, à moins que quelque membre de la gauche n'assume la responsabilité de porter l'accusation ? A coup sûr, il ne saurait prendre pareille attitude. Voici ce que j'affirme et ce que je suis prêt à certifier, sous la foi du serment : quant au député de King (M. Fowler), il est parfaitement en mesure de donner son témoignage, c'est que dans la liasse de documents déposés sur le bureau, il figurait une dépêche annonçant qu'on avait falsifié les comptes.

En outre il est prouvé par l'annonce en question que le député de Parry-Sound (M. Watson) était propriétaire de ce bateau le printemps dernier, et il ne saurait nier qu'il en eût aussi la propriété l'automne dernier. Le ministre est tenu de mettre le député de Parry-Sound en lieu d'élucider la question, en la renvoyant à un comité. A mon avis, tous les intéressés gagneraient à la création d'un comité spécial, vu que le comité des comptes publics a un surcroît de besogne, en ce moment.

M. FIELDING : Il existe un comité spécial chargé d'étudier les éléments essentiels de la question. Dans l'affirmation de l'honorable député (M. Bennett) il y a une double distinction à établir. L'altération d'un compte public est chose fort grave, et le ministre prendra sans doute les mesures voulues pour faire enquête sur ce fait et plus tard, il deviendra peut-être nécessaire de soumettre la chose à l'enquête d'un comité. Ce n'est point là toutefois, la partie essentielle de la question posée par l'honorable député. Sa principale affirmation comporte une attaque dirigée contre le député de Parry-Sound dont il révoque en doute le droit de détenir un mandat dans cette Chambre. Il le sait parfaitement bien, s'il veut la déchéance du mandat de son collègue, il y a une procédure régulière à suivre à cet égard; qu'il adopte cette procédure et l'enquête en découlera tout naturellement. S'il a une certitude aussi absolue d'être dans le vrai, alors qu'il adopte cette méthode.

M. BENNETT : Puisque le ministre des Finances entre en lice et se mêle à un débat aussi peu savoureux que celui soulevé à l'occasion des agissements du député de Parry-Sound, je lui pose la question: A son avis, le Gouvernement a-t-il le devoir de demeurer inactif et de déclarer qu'il n'instituera d'enquête que lorsqu'un membre de la gauche aura porté une accusation ? Est-ce là l'attitude que prend le ministre ?

M. FIELDING : Non, ce n'est point là mon attitude :

J'ai distingué deux parties dans votre accusation. L'honorable député affirme qu'on a falsifié un compte. La modification de quelques chiffres dans un mémoire n'implique pas nécessairement une manœuvre frauduleuse. La lumière se fera probablement à cet égard, et le ministre estimera peut-être qu'il a le devoir de faire enquête sur la question, enquête qui se poursuivrait plus tard au sein d'un comité spécial. Mais la maîtresse accusation, la voici: c'est qu'un député se serait rendu coupable d'un acte qui entraîne nécessairement la déchéance de son mandat. Ce n'est pas au Gouvernement qu'il appartient de demander l'établissement d'une enquête; il existe un mode régulier de procédure à suivre en pareilles

circonstances. L'honorable député le sait parfaitement, s'il ne suit pas ce mode de procédure, il y a lieu de croire qu'il n'est pas aussi certain qu'il le prétend.

M. BENNETT : Le député de Parry-Sound a explicitement déclaré, aujourd'hui ici même, qu'il est propriétaire du bateau en question, et cela en présence du ministre des Finances lui-même. L'annonce publiée par mon collègue (M. Watson), prouve qu'il était propriétaire de ce remorqueur, le printemps dernier, la chose ne saurait faire doute. C'est l'automne dernier, aux mois de septembre et d'octobre, que ce remorqueur a été utilisé par le ministère. Un comité spécial pourrait fort bien faire enquête sur la question de savoir qui a touché ces $60. Il est possible que le député de Parry-Sound ait affermé ces bateaux à quelqu'un, je ne saurais dire. Si le Gouvernement a réellement à cœur de découvrir la vérité à cet égard, rien ne l'en empêche. S'il veut entraver l'enquête, libre à lui de le faire. L'automne dernier, au commencement des travaux, quelqu'un a été chargé de surveiller continuellement les individus employés à cette besogne et d'après mon auteur, il serait facile de prouver que ces individus n'ont pas fourni le nombre de journées de travail indiquées dans les comptes et pour lesquelles ils ont reçu un salaire. En outre, on a soustrait de la liasse une lettre du député de Parry-Sound, en date du 6 novembre, exhortant le Gouvernement à acquitter les créances et l'assurant que tout est parfaitement régulier.

M. FIELDING : Qu'y a-t-il de répréhensible en cela ?

M. BENNETT : Pourquoi a-t-on détaché cette lettre du dossier déposé sur le bureau ? Parce qu'elle prouverait l'existence d'une ingérence et d'une pression illégitimes exercées par le député de Parry-Sound. Quel est l'auteur de la dernière lettre renfermée dans la liasse ? L'inspecteur des travaux, M. Charles McArthur, un autre employé du député de Parry-Sound. Les députés de la droite ne cessent de crier sur les toits, à tous les coins du pays, qu'ils veulent que la lumière se fasse sur tous les actes du Gouvernement. Eh bien ! voici une excellente occasion de réaliser ce vœu ; mais le Gouvernement refuse l'enquête. Le pays saura que l'honorable député ne nie pas avoir reçu $60.

M. WATSON : Je veux bien que le pays sache tout.

M. BENNETT : Mon collègue ne saurait nier qu'il a été versé $60.

M. FIELDING : Ce que le pays saura, c'est qu'il y a un mode de procédure bien établi à suivre, quand on veut obtenir la déchéance du mandat d'un député ; c'est ce que tout vieux parlementaire sait parfaitement et ce que l'honorable député n'ignore pas. Il préfère faire du tapage et s'écrier : " Que le Gouvernement fasse enquête ! " Il le sait bien, s'il désire porter contre le député de Parry-Sound une accusation entraînant la perte de son mandat, qu'il suive la procédure ordinaire ; qu'il porte son accusation, en présence du président de la Chambre ; qu'il demande que l'accusation soit soumise à l'enquête d'un comité spécial, comité qui existe déjà aujourd'hui et qui est chargé de s'occuper de ces questions ; bref qu'il fasse cette démarche et l'enquête découlera infailliblement de cette procédure.

M. BENNETT : Je n'ai pas formulé cette affirmation, au début même, parce que j'ignorais que l'honorable député (M. Watson) était à la veille d'avouer qu'il est le propriétaire du bateau en question. Que le ministre des Finances ne l'oublie pas, et le compte rendu des débats d'ailleurs en fait foi : l'honorable député a affirmé qu'il n'était pas propriétaire de ce remorqueur, l'automne dernier, époque à laquelle il a été utilisé par le ministère. Le ministre ne saurait nier le fait, l'attitude du député de Parry-Sound a soulevé les plus graves soupçons contre lui-même. Il a carrément affirmé qu'il n'était pas propriétaire de ce remorqueur, lorsque le ministère l'a utilisé.

M. BRODEUR : Alors, pourquoi le député de Simcoe ne formule-t-il pas une accusation en ce sens ?

M. BENNETT : Mon collègue (M. Watson) a carrément affirmé que, l'automne dernier, il n'était pas propriétaire de ce bateau, et sans cette preuve qui entraîne sa propre condamnation, il adhérerait sans doute encore à son affirmation.

M. WATSON : Mes dettes payées, je ne serais pas propriétaire du bateau, en ce moment.

M. BENNETT : La chose est possible. Eh bien ! que le pays le sache : un député ministériel avoue qu'il est propriétaire d'un remorqueur pour lequel l'Etat a versé $60, prix de travaux qu'il allègue s'être effectués et pour lesquels on n'a jamais présenté de mémoire au ministère. Pourquoi ce mémoire ne figure-t-il pas au dossier ? Le député de King (M. Fowler) a aussi été en mesure de se convaincre de la chose : précisément au-dessus de la liasse, il y avait une feuille contenant une foule d'item jetés là pêle-mêle, mais il n'y avait point de compte ? Pourquoi ? Parce qu'il ne conviendrait pas que le nom de la compagnie de la rivière Magnetawan figure au regard d'un article de dépense de $60 pour un bateau, propriété de l'honorable député. Je pose la question au ministre : S'il est porté une accusation, sera-t-elle renvoyée au comité des privilèges et des élections ?

M. FIELDING : C'est là la procédure à suivre. L'accusation devra être formulée en présence de monsieur le président de la Chambre, et l'honorable député aura le droit de porter son accusation et de demander la

nomination d'un comité. Quant à l'attitude que prendra la Chambre elle-même, c'est là une question de pratique parlementaire et l'honorable député est tout aussi en mesure que moi de se prononcer à cet égard. Mais pour obtenir la création d'un comité, l'honorable député est tenu d'assumer la responsabilité voulue, en portant l'accusation.

M. BENNETT : A l'instar du premier ministre, l'autre soir, le ministre des Finances fait preuve de bravoure ce soir. L'autre soir, lorsque j'ai affirmé que le député de Rainy-River (M. Conmee) a importé au pays un remorqueur et une drague, l'honorable député a pris la parole pour nier le fait. J'ai alors sommé le ministre des Douanes (M. Paterson) et je le somme de nouveau, ce soir, de déposer le document voulu et je lui communiquerai la date approximative de l'époque à laquelle ce remorqueur et cette drague ont été importées au pays. S'il eût été possible au ministre des Douanes de prouver que mon assertion est contraire à la vérité des faits, ne se serait-il pas empressé de communiquer cette preuve à la Chambre? Que le ministre nous fournisse le document en question et il prouvera que l'affirmation de l'honorable député de Thunder-Bay et Rainy-River est contraire à la vérité des faits. J'ai affirmé que ce remorqueur est un petit bateau de la force de six chevaux-vapeur. Dans les archives du ministère de la Marine existe la preuve de la vérité ou de la fausseté de mon allégation. Le député de Thunder-Bay et Rainy-River affirme que ce remorqueur a une force de cinquante chevaux-vapeur. Le ministre de la Marine n'aurait-il pas imposé un surcroît de travail à ses fonctionnaires pour prouver la fausseté de mon affirmation, si la chose eût été possible ? Je l'affirme, ces comptes ont été falsifiés. Ce McArthur qui affirme que les travaux se sont exécutés en conformité des devis, a délibérément commis un mensonge. Voici ce que j'affirme, et je somme le Gouvernement de faire enquête à ce sujet : qu'on examine ces comptes, qu'on amène ici ces travailleurs qui sont d'honnêtes citoyens—quelques-uns d'entre eux au moins—et par le témoignage des tenanciers de pension, et de ceux qui ont surveillé ces ouvriers pendant les travaux, il sera facile de prouver qu'ils n'ont pas fourni toutes les journées de travail pour lesquelles le Gouvernement les a rémunérés et que cette affaire est une véritable escroquerie commise au préjudice du peuple canadien. Je somme le Gouvernement de faire enquête à cet égard.

M. FIELDING : Je rappellerai à l'honorable député qu'il ne doit pas oublier l'accusation qu'il veut porter contre le député de Parry-Sound, car il y a une procédure parlementaire à suivre en pareille matière.

M. BENNETT : Je somme le Gouvernement de faire enquête sur la question de savoir à qui a été versée cette somme de $60, et s'il est prouvé à l'enquête qu'elle a été versée au député de Parry-Sound, il sera porté une accusation. Voilà le défi porté aux ministres : libre à eux de relever le gant. Cette enquête fait peur au Gouvernement. Le cabinet le sait parfaitement, il n'est pas en odeur de sainteté auprès des honnêtes gens.

M. BRODEUR : Soixante dollars !

M. BENNETT : Le ministre cherche toujours à tout justifier à raison de la modicité de la dépense. Il semble se soucier fort peu des dépenses, surtout quand il n'a rien à perdre. Les propres amis du Gouvernement l'ont mis en garde. Le "Globe" déclare que le Gouvernement subira le même sort que le gouvernement Ross, s'il ne se corrige pas, à brève échéance, et Dieu sait quelle triste chute a été celle du gouvernement Ross ! A une assemblée du cercle des jeunes libéraux de Toronto, tenue hier soir, un des orateurs a déclaré qu'il importe de mettre le Gouvernement en garde, au sujet de sa conduite. On n'entend parler que de scandales dans les divers ministères.

M. CAMPBELL : Allons donc !

M. BENNETT : J'entends la voix du député de York-centre (M. Campbell) un gentleman qui, par l'entremise de sa société commerciale, vend de la farine au gouvernement fédéral. Comment un député dans une telle situation...

M. CAMPBELL : Oh ! je vends ma farine à des conditions faciles.

M. BENNETT : Je promets à mon collègue qu'il peut s'attendre à une inspection peu rigoureuse. Monsieur l'Orateur, je suis bien aise de faire une observation ici ; aujourd'hui, du côté de la droite, je vois nombre de députés ministériels qui comme Achille, boudent sous leurs tentes, à raison des agissements de certains collègues, comme le député de York-centre qui, trafiquant avec l'Etat, peu importe que ce soit sous le déguisement d'une société par actions, font ainsi un tort irréparable à la réputation du Gouvernement. Oui, l'inspection de la farine se fera facilement. Si elle n'est pas conforme à l'étiquette apposée sur le baril, qui sera en lieu de se plaindre ? Les coupables ? Ils n'auraient guère lieu de se plaindre de la qualité. Sont-ce les fonctionnaires de la prison qui peuvent se plaindre de la qualité de la farine qu'on leur fournit, si elle n'est pas conforme à la marque ?

M. FOWLER : Certes non, car ces fonctionaires perdraient leur emploi.

M. BENNETT : Indubitablement.

M. J. D. REID : Le forçat, lui, ne perdrait pas son emploi.

M. BENNETT : Je l'affirme donc, ce compte est falsifié. Il est facile de prouver qu'on escroque au pays certaines sommes

d'argent, au moyen de la falsification des comptes, peu importe la question de savoir qui a touché les $60 pour le service de ce bateau. Comment pourrais-je formuler une accusation portant que le député de Parry-Sound a reçu ces deniers ? J'ignore à qui on a versé ces $60. Que le Gouvernement nous éclaire à cet égard. Le ministre pourrait-il me dire si on a payé tous ces deniers en bloc, à qui on les a versés et si les pièces justificatives ou récépissés se trouvent dans les archives du ministère ?

M. BRODEUR : Je réponds volontiers à la question que vient de me poser l'honorable député. Seulement je tiens à lui faire une observation ; c'est qu'il y a un certain code d'étiquette que les députés doivent observer, dans leurs relations mutuelles ici. On doit se respecter entre députés : telle est la première règle à suivre. Il faut bien se garder de se lancer mutuellement des accusations, sauf dans des circonstances tout à fait exceptionnelles. Voilà la règle sanctionnée, de temps immémorial, par le parlement britannique. Cette règle a toujours été en vogue au sein de ce Parlement. L'honorable député (M. Bennett) cherche, depuis quelques instants, à jeter du discrédit sur le député de Parry-Sound.

M. INGRAM : Non.

M. BENNETT : Pas le moins du monde. Que le ministre dépose sur le bureau le chèque indiquant à qui on a payé ces $60 ; voilà tout ce que je demande.

M. BRODEUR: Malheureusement, le chèque n'est pas en ma possession.

M. BENNETT: Au moins, le ministre peut l'obtenir ; où est ce chèque ?

M. BRODEUR : Voici, en deux mots, la situation : l'honorable député veut insinuer que l'un de ses collègues a obtenu $60 du Gouvernement. Voilà ce qu'il cherche à établir, depuis un quart d'heure ou peut-être même une heure. Il le sait parfaitement, au sein du parlement britannique on ne tolérerait pas pareille chose. Il le sait aussi, cette attitude ne saurait être tolérée dans cette enceinte. Il n'y a qu'une solution du problème. Si l'honorable député, ne cherche pas simplement à lancer des insinuations, contre un collègue, il n'y a qu'une seule procédure à suivre, procédure qui a reçu la sanction du parlement impérial et qui a été consacrée ici, de temps immémorial.

Que l'honorable député s'arme donc de courage, qu'il prenne la parole et déclare : " Je tiens de source digne de foi qu'un de mes collègues a violé la loi tendant à assurer l'indépendance du Parlement "; et en portant pareille accusation, qu'il accepte le risque de la déchéance de son mandat. L'honorable député connaît cette règle. Pourquoi demander au ministère de faire enquête sur cette question et s'écrier : " Faites enquête, et si vous constatez qu'on a fait ce paiement au député en question, alors je porterai une accusation ". L'honorable député ne manque pas d'un certain courage, quand il s'agit de faire des insinuations. En matière d'insinuations, il mérite certainement que nous lui décernions le brevet de bravoure ; mais lorsqu'il s'agit de porter une accusation, tout son courage s'évanouit.

M. BENNETT : Je mets le ministre au défi de prouver que j'ai jamais fait ici une affirmation qu'il m'ait été impossible de prouver victorieusement. Accepte-t-il ce défi ?

M. BRODEUR : Si l'honorable député tient à se créer une réputation peu enviable, il en a parfaitement le droit. Mais s'il veut que ses collègues aient pleine confiance dans sa sincérité, alors qu'il s'arme de courage, et prenant la parole, qu'il porte contre son collègue une accusation précise ; qu'il l'accuse d'avoir violé la loi tendant à assurer l'indépendance du Parlement, infraction dont la preuve entraîne la déchéance du mandat de ce député ; mais s'il ne se sent pas le courage de prendre pareille attitude, alors qu'il cesse de lancer des accusations contre ses collègues. Est-ce là l'attitude qu'il faut tenir dans cette enceinte législative ? Est-ce ainsi que nous avons délibéré, par le passé ? Non, ce n'est pas cette procédure que le Parlement a invoquée et consacrée par le passé, Si l'honorable député croit à l'exactitude des insinuations qu'il a formulées, ce soir, s'il est convaincu que le député de Parry-Sound a reçu $60 du Gouvernement et que par conséquent, il risque d'encourir la déchéance de son mandat, alors que l'honorable député (M. Bennett) formule son accusation au risque d'encourir lui-même la déchéance de son propre mandat et alors, nous tirerons les choses au clair.

M. BENNETT : Si le ministre me permet de lui poser une question, je veux savoir si on a payé ces sommes et si on a versé $60 pour ce remorqueur ?

M. BRODEUR : Oui, on me dit que ces deniers ont été payés.

M. BENNETT : A qui ?

M. BRODEUR : Aux personnes mentionnées au dossier.

M. BENNETT : A la compagnie de bateaux de la rivière Magnetawan ?

M. BRODEUR : Les fonctionnaires m'informent que tous ces comptes ont été payés.

M. BENNETT : A qui a-t-on versé ces $60 ? Existe-t-il un chèque pour cette somme ou bien l'a-t-on payée en espèces sonnantes ?

M. BRODEUR : M. Fraser m'informe que tous les paiements se sont eeffctués par l'entremise du contremaître

M. CAMPBELL : Il ne faut pas s'attendre à trouver du courage chez le député de Simcoe-est (M. Bennett) ; car la virilité, voilà précisément ce qui lui fait défaut. Il excelle surtout à lancer des insinuations ; c'est là son fort, et ce soir, il nous vide tout son répertoire, à propos d'une bagatelle, une dépense de $760 effectuée pour un phare.

Non, il n'est pas homme à dresser un acte d'accusation, en plein Parlement, alors qu'il aurait à en redouter les conséquences. Il cherche à se venger de la correction que nous lui avons administrée au sujet de la transaction, qu'il s'est jadis permise, et aujourd'hui à ses yeux, tout député ministériel est un fripon ou un coquin. Il a lancé à mon adresse une calomnie, un mensonge...

Des VOIX : A l'ordre !

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : Cette expression est une infraction au règlement de la Chambre.

M. CAMPBELL : Je retire cette expression.

M. BENNETT : Ne vous gênez donc pas. Laissez la dignité de la Chambre être sauvegardée par l'honorable député d'York (M. Campbell).

M. CAMPBELL : Elle ne sera pas maintenue par vous.

M. BENNETT : Laissons la dignité de la Chambre être préservée par l'honorable député.

M. CAMPBELL : Mon honorable collègue (M. Bennett) a formulé l'allégation que voici: la compagnie de minoterie Campbell aurait vendu de la farine au Gouvernement et le prix mentionné dans sa soumission cachetée était inférieur, de quelques centins par baril, à celui des autres concurrents à l'adjudication; or, en formulant cette allégation, il avait sous les yeux un état qui lui prouvait qu'il proférait un mensonge.

M. BENNETT : Voilà un langage qui rehausse la dignité du débat.

M. CAMPBELL : Mon honorable collègue savait qu'il proférait un mensonge, et cependant il n'a pas hésité à lancer en plein Parlement cette affirmation. La compagnie de minoterie Campbell avait parfaitement le droit de concourir à cette adjudication pour la fourniture de farines à certains pénitenciers et elle se fit soumissionnaire.

Or, le prix indiqué dans la soumission de la compagnie de minoterie Campbell était inférieur à celui du concurrent qui avait offert le rabais le plus considérable, et cela dans la proportion suivante : de quatorze centins le baril, pour le pénitencier de Saint-Vincent de Paul ; de six centins le baril, pour le pénitencier de Dorchester, et de quatre centins le baril, pour le pénitencier de Kingston. Et cependant, ce grand réformateur de la moralité et de l'étiquette parlementaires lorsqu'il affirma délibérément que le prix indiqué dans la soumission de la compagnie de minoterie Campbell n'était inférieur que de quatre centins par baril à celui de l'autre concurrent ayant offert le plus fort rabais, avait précisément sous les yeux la preuve du contraire et il savait parfaitement qu'il affirmait une chose contraire à la vérité. Ce collègue a lancé à l'adresse des députés de Parry-Sound, de Rainy-River et d'Ontario-Nord, des accusations qu'il n'oserait pas répéter en dehors de cette Chambre où il se trouverait face à face avec son adversaire. Lorsque le député de Rainy-River (M. Conmee) est absent de cette Chambre, le député de Simcoe-est (M. Bennett) a le courage d'un lion ; mais lorsque son collègue est présent, il devient doux comme un agneau. Je le sais, notre honorable collègue (M. Bennett) nous est arrivé d'assez mauvaise humeur, cette session-ci, parce qu'il lui a fallu débourser $100, outre les frais judiciaires, pour avoir calomnié un propriétaire d'écurie de louage dans la ville qu'il habite, et du reste, ce n'est pas la première fois que la chose lui arrive. Lorsque ses amis étaient au pouvoir, il essaya d'obtenir des concessions à titre gratuit, lui qui se pique de délicatesse sur le point d'honneur, lui qui se pose en réformateur des bonnes mœurs ; et aujourd'hui, il cherche à lancer des insinuations à l'adresse de ses collègues, alors qu'il n'a pas le courage de porter des accusations.

Il lance des insinuations à l'adresse de l'honorable député de Parry-Sound et à l'adresse de l'honorable député de Rainy-River parce que le gendre de ce dernier est propriétaire d'une drague, aussi contre l'honorable député d'Ottawa parce qu'un de ses cousins au 42e degré est co-propriétaire d'un dragueur qui a fait pour le Gouvernement des travaux à l'entreprise et adjugés avec publicité et compétition. Voilà l'homme qui emploie son temps à dénigrer les honorables députés de la droite. Qu'il regarde donc autour de lui et nettoye son entourage intime, qui croupit dans la corruption ; qu'il fasse donc ce grand lavage avant d'attaquer les autres.

M. BENNETT : Après cette diatribe de l'honorable député (M. Campbell), il est évident qu'il a abandonné la course au portefeuille. Si jamais il a eu un titre à une telle position, ce qui me paraît fort douteux...

M. CAMPBELL : C'est une réflexion tirée par les cheveux.

M. BENNETT : S'il a jamais eu un titre à un portefeuille de ministre, il l'a perdu ce soir. Ontario ne s'accommoderait pas d'un ministre de cet acabit ; un homme de sa trempe ne prendrait pas chez nous. Ontario ne pourrait pas le digérer et l'honorable ministre des Douanes en connaît quelque chose. Ontario demande autre chose pour membre du Parlement qu'un homme qui quémande de petites adjudications de farine au Gouvernement. Il lui faut un homme plus remarquable que cela.

M. CAMPBELL : A des conditions de paiement faciles.

M. BENNETT : J'ai sollicité au ministère pour une personne, pas pour moi-même, la location d'une île. L'honorable député est bourrelé de remords de ce temps-ci ; il lit le " Globe " qui prêche l'honnêteté parmi la députation. Le vieil organe n'aime pas de marchandage entre députés et départements. Comme je souhaiterais en effet que ce député (M. Campbell) reçut un portefeuille dans l'administration et comme je serais heureux d'aller séjourner une semaine parmi les électeurs d'York-sud pour leur faire voir la petitesse de leur ministre.

M. CAMPBELL : L'honorable député devrait venir, ma majorité serait portée à 500 voix.

M. BENNETT : L'honorable député a fait allusion à ce que j'ai dit au sujet de l'importation d'une drague par l'honorable député de Rainy-River (M. Conmee). Je défie l'honorable ministre des Douanes de nous donner accès à ses cartons. Je vais lui citer la date et s'il veut se donner la peine d'y référer, il y verra le nom de l'honorable député de Rainy-River. Il ne lui convient pas de parler du procès en diffamation intenté au député de Simcoe-est ; c'est une affaire que je réglerai moi-même avec la population de Simcoe. L'honorable premier ministre a eu à répondre une fois à une accusation de diffamation contre George Drummond, un homme distingué par son rang dans la société et dans la finance et il dut faire amende honorable. J'ai fait une déclaration que je croyais vraie ; j'ai essayé de la prouver, mais le jury ne m'en a pas tenu compte. Je crois que la population de Simcoe-est ne s'en soucie pas beaucoup. Je n'ai jamais rien affirmé contre un honorable député sans l'avoir prouvé.

J'ai prouvé que l'honorable député d'Ontario-nord (M. Grant) a dit que l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) a passé l'âge et qu'il devrait être chloroformé à la manière préconisée par le Dr Osler. J'ai affirmé et prouvé qu'il avait de propos délibéré induit le département en erreur pour l'engager à vendre pour $100 une quantité de bois évaluée à $2,000. J'ai déclaré ou quelqu'un a déclaré qu'il avait fait chanter les hôteliers de Simcoe-est et j'ai produit à l'appui de cette déclaration une lettre signée de sa main dont il n'a pas nié l'authenticité. J'ai accusé l'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy) d'avoir reçu comme membre d'une société d'avocats de forts honoraires du Gouvernement. J'ai prouvé cette accusation devant le comité des comptes publics. Quelle justification a-t-il offerte? Simplement qu'il n'avait pas participé à la répartition de cet argent. Il n'y a pas de loi pour forcer quelqu'un à accepter cela comme mot d'évangile. J'ai toujours prouvé les accusations que j'ai portées contre les députés.

M. CAMPBELL : Oui, en esprit.

M. BENNETT : L'honorable député d'York-centre (M. Campbell) dit que j'ai admis que la maison dont il fait partie avait soumissionné à 4 cents meilleur marché que le soumissionnaire suivant. C'est la vérité, cette maison a soumissionné à 4 cents meilleur marché et j'ai admis que cette soumission était la plus basse.

M. CAMPBELL : L'honorable député a insinué que notre soumission était de 4 cents meilleur marché par baril lorsqu'il avait par devers lui la preuve que c'était 14 cents et non 4 cents.

M. BENNETT : Je ne me rappelle pas avoir jamais vu que c'était 14 cents.

M. CAMPBELL : Vous aviez les chiffres en mains.

M. BENNETT : J'y ai vu 4 cents et j'ai donné crédit à l'honorable député pour avoir offert la plus basse soumission et j'ai admis qu'il avait droit à l'adjudication.

M. CAMPBELL: Pourquoi critiquer alors?

M. BENNETT : Fut-ce un seul sou de différence, sa soumission n'en serait pas moins la plus basse. Mais je dis qu'il ne convient pas pour un député de faire du commerce avec le Gouvernement lorsqu'il est en réalité propriétaire d'un magasin, même si ce magasin figure sous le nom d'une compagnie à fonds social. J'ai porté beaucoup d'accusations et je les ai toutes prouvées.

M. CAMPBELL : Pas du tout.

M. BENNETT : J'en aurai d'autres à prouver avant la fin de la session. Il y a d'honnêtes députés à droite et je les rencontre de très mauvaise humeur dans les couloirs par le temps qui court. Ils sont fâchés de la tournure que prennent les choses et ils admettent avec le " Globe " qu'il est temps d'épurer les mœurs de la Chambre.

Le "Globe" réclame a grands cris un changement du côté ministériel et les honorables députés de la droite ne sont pas plus capables de résister au courant de l'opinion publique que lorsque le gouvernement Ross a été emporté dans le débâcle.

M. CAMPBELL : Trente-trois ans de pouvoir sont un record.

M. BENNETT : Oui, les libéraux sont restés longtemps au pouvoir, mais par quels moyens ! Laissons cela de côté, et je dis que si le Gouvernement veut soumettre cette question a une enquête, il sera prouvé sans conteste que ces individus ont reçu des sommes scandaleuses, que cet argent a été en réalité volé au pays et si l'honorable ministre veut soumettre le chèque qui fera foi de la personne qui a touché ces $60, la Chambre aura de précieux renseignements. Je n'ai pas besoin, ni moi ni personne, de mettre mon siège au jeu, comme l'honorable

ministre de la Marine et des Pêcheries l'a dit, car il ne serait que trop content, lui particulièrement, de voter pour m'expulser de la Chambre; car c'est le seul moyen qu'il aura jamais de me faire partir, et il le sait. Je les ai tous eus contre moi dans le comté de Simcoe-est et qu'est-il arrivé ? L'honorable ministre des Douanes peut nous en donner des nouvelles. Le capitaine Sullivan peut également nous en dire quelque chose, car il ne manque jamais une campagne dans ma circonscription.

M. CAMPBELL : Il fait bon se vanter.

M. BENNETT : Il fait bon se vanter. Je n'ai jamais été contraint de partir de mon comté pour aller me traîner à travers le pays à la recherche d'un comté délimité exprès pour moi.

M. CAMPBELL : Vous n'avez pas eu 4,000 de majorité non plus.

M. BENNETT : J'ai représenté longtemps la circonscription de Simcoe-est et j'entends la représenter encore longtemps. De nouveau je défie l'honorable ministre des Douanes de dire qui de l'honorable député de Rainy-River ou de moi n'a pas dit la vérité au sujet de l'achat d'une drague. Le ministre n'a qu'à consulter ses livres pour cela. Je défie le ministre de donner les preuves d'après les documents publics et je défie le Gouvernement de faire une enquête sur toute cette affaire.

M. MILLER : Si nous acceptons le "Globe" comme témoin véridique et compétent, le ministre n'aura pas besoin de prouver que l'honorable député de Simcoe-est ne dit pas la vérité, car le "Globe" l'a déjà prouvé.

M. BENNETT : Je méprise cette onctueuse face d'hypocrite, le rédacteur. . .

M. MILLER : Je crois que c'est la troisième fois que l'honorable député emploie cette épithète à l'adresse du journaliste. Ce n'est pas le fait d'un brave de lancer cette expression injurieuse à l'adresse du révérend J. A. Macdonald, rédacteur du "Globe", qui n'est pas ici pour se défendre contre l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett). Ce n'est pas un acte de courage.

M. BENNETT : Qu'il vienne dans mon comté.

M. MILLER : N'importe quel lâche peut lancer les accusations que vous avez lancées ce soir. La calomnie, monsieur, est la vengeance des lâches.

M. BERGERON : A l'ordre.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je crains que cette expression ne soit anti-parlementaire.

M. BENNETT : Pas quand elle émane de cette source.

M. BENNETT.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT: Sans compter que le comité s'est éloigné de la discussion, qui doit être limitée à la question de l'entretien et les réparations aux phares et aux bateaux-feu.

M. MILLER : Avec votre permission. . .

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT: J'ai donné ma décision. Toute discussion qui s'éloigne de ce sujet est hors d'ordre.

M. MILLER : Si vous voulez me le permettre. . .

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT: Je regrette de ne pouvoir vous permettre. Je crains que le comité n'ait perdu son temps.

M. MILLER : Je m'incline devant votre décision.

Plusieurs DEPUTES : Retirez votre expression.

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

M. ARMSTRONG : Je vois à la page 18 du rapport du ministre de la Marine et des Pêcheries que la Canadian General Supply Company, de Montréal, était tenue par contrat de fournir l'huile pour les phares pendant la saison de 1905. L'honorable ministre veut-il dire quels sont les membres de cette compagnie ?

M. BRODEUR : Les employés du ministère ne savent pas quels sont les actionnaires de cette compagnie.

M. ARMSTRONG : Il est évident que l'huile a été achetée par l'intermédiaire d'un tiers car je ne connais pas de compagnie de ce nom qui commerce sur l'huile.

M. BRODEUR : J'apprends que l'adjudication a été faite, avec publicité et concurrence, au plus bas soumissionnaire.

M. ARMSTRONG : Ce n'est pas la question. Je veux savoir quels sont les membres de la Canadian General Supply Company.

M. BRODEUR : Je ne puis le dire. La soumission porte le nom de cette compagnie dont nous ne connaissons pas les actionnaires.

M. ARMSTRONG : Je vois aussi que vous avez acheté de l'huile de la Standard Oil Company, de New-York. Vous l'avez payée au prix fixé par le bureau d'administration des phares des Etats-Unis. Avez-vous demandé des soumissions pour l'approvisionnement de cette huile ?

M. BRODEUR : On me dit que c'est une huile spéciale que seule cette compagnie peut vendre et pour laquelle il a fallu se procurer les prix à ses bureaux. C'est une huile pour les phares.

M. NORTHRUP : C'est une règle établie dans ce ministère d'acheter des maisons à monopole. Prenons par exemple les signaux d'alarme, les bateaux-feu, les huiles à brûler et nous verrons avec quelle sollicitude l'honorable ministre ou son prédécesseur ont patronné les monopoleurs.

M. BRODEUR : Si l'honorable député veut me dire où, excepté de cette compagnie, nous pouvons acheter cette huile, je saurai me prévaloir de ses bons renseignements. J'apprends que cette huile ne se trouve qu'à la compagnie Standard.

M. NORTHRUP : J'ai appris par expérience que c'est l'habitude du ministère de patronner de préférence les maisons à monopole, lorsque son ministère a quelque chose à acheter.

M. BRODEUR : Non, nous demandons des soumissions dans tous les cas où il est possible de le faire. Mais dans ce cas-ci nous avons dû acheter de la compagnie Standard, car il n'y a pas de cette huile ailleurs.

M. SAM. HUGHES : Je crois que le whip du Gouvernement peut renseigner l'honorable ministre à l'effet contraire.

M. ARMSTRONG : Je pense que je ne m'éloigne pas trop de la vérité en disant que le Gouvernement peut trouver à Sarnia et à Petrolia toutes les qualités d'huile requises pour les phares. Je n'hésite pas un instant à croire qu'il peut y acheter cette prétendue huile spéciale, et à meilleur marché.

M. BRODEUR : Mes renseignements ne confirment pas cette assertion. Des analyses ont été faites et l'huile n'était pas toute pareille. Il y avait beaucoup de différence dans les huiles qui accompagnaient les soumissions. Je crois savoir que dans ce cas-ci, la plus basse soumission a été acceptée. L'autre huile était destinée aux lumières Dietrich et comme c'est une huile spéciale, il a fallu l'acheter de la seule compagnie qui la manufacture.

M. NORTHRUP : L'honorable ministre doit avoir appris qu'il ne doit pas accepter argent comptant tout ce que ses fonctionnaires lui disent. Il dit que c'est l'habitude dans son ministère de demander des soumissions. Il sait qu'il n'en est pas ainsi. Voyez à la page 208 du rapport de l'auditeur général et vous y trouverez des achats sans soumission pour un montant de $800,000 et ce n'est qu'une énumération partielle des achats.

M. BRODEUR : C'est la politique du ministère à présent de demander des soumissions.

M. NORTHRUP : Une nouvelle politique inaugurée par le ministre ?

M. BRODEUR : C'est l'habitude de demander des soumissions et c'est ce que j'ai fait dans chaque cas.

M. WM ROCHE : Je demanderai à l'honorable ministre si c'est son intention de nous donner bientôt à l'entrée du port d'Halifax le bateau-feu qui nous a été promis et pour lequel la Chambre de commerce et autres corps publics ont pétitionné le gouvernement ?

M. BRODEUR : Le département a l'intention de placer à l'entrée du port d'Halifax une bouée à gaz, comme celles qui ont été mises à l'épreuve dans d'autres parties du pays et qui ont donné d'aussi bons résultats sous le rapport de la lumière et de l'utilité que les bateaux-feu. Elles sont beaucoup moins dispendieuses et n'ont pas besoin de gardien, comme les phares.

M. WM ROCHE : Sera-ce bientôt?

M. BRODEUR : Oui.

M. ARMSTRONG : L'honorable ministre veut-il expliquer l'item concernant l'achat de six douzaines de réveil-matin à $10.80, que je trouve à la page 159 de l'auditeur général.

M. BRODEUR : C'est une question qui relève de l'administration du chenal du Saint-Laurent. Les fonctionnaires qui peuvent me renseigner sur ce sujet étaient ici l'autre soir, lorsque ce crédit fut discuté mais ils ne sont pas ici ce soir, et je ne pourrais répondre à la question de l'honorable député. Je crois que nous devrions nous restreindre à l'article qui fait le sujet du débat et l'article correspondant dans le rapport de l'auditeur général. . .

M. SAM. HUGHES : Si l'honorable ministre peut répondre, qu'il réponde; s'il ne le peut pas à présent, qu'il dise quand il pourra, mais qu'il ne morigène personne.

M. BRODEUR : Je ne fais de remontrances à personne, je demande à l'honorable député de Lambton (M. Armstrong) de me donner justice, et il a admis que j'ai raison.

M. FOWLER : J'ai cru comprendre que l'honorable député de Simcoe-est a demandé à l'honorable ministre de tenir une enquête sur l'administration des phares. Nous avons examiné soigneusement le dossier que l'honorable ministre a été assez bon de remettre entre les mains de l'honorable député de Simcoe-est et je tiens à corroborer ce que cet honorable député a dit au sujet du changement dans les chiffres. Nous avons fait un examen minutieux des documents et nous avons découvert qu'on avait changé les chiffres concernant le travail et les gages du capitaine Mortimer, les deux ouvriers qui travaillaient au phare et de deux autres hommes, charpentiers je crois. La facture indiquait la date du commencement et la date de la terminaison des travaux, et il est impossible de trouver entre ces deux dates, un nombre de jours équivalent à celui que ces ouvriers ont facturés et pour lesquels ils ont été payés. Dans un cas, il y a une diffé-

rence de dix jours. Le colonel Anderson mentionne ce fait dans une des lettres qui était dans le dossier. Je ne sais pas si la copie de cette lettre se trouve dans les copies qui ont été déposées devant la Chambre. Je trouve étrange que l'honorable ministre des Finances refuse d'accorder une enquête sur une affaire aussi importante. Quels sont les faits ? L'honorable député de Parry-Sound . . .

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député (M. Fowler) voudra bien me permettre. Il veut maintenant discuter la construction d'un nouveau phare, tandis que le véritable sujet de la discussion est l'entretien et la réparation des phares et des bateaux-feu. Je n'ai pas d'objection à le laisser continuer la discussion sur ce sujet. J'ai accordé jusqu'ici toute la latitude possible, mais je crois qu'il vaudrait mieux s'en tenir à la discussion.

M. INGRAM : L'autre soir . . .

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'autre soir, malheureusement, j'ai accordé trop de latitude. Je pense qu'on est désireux des deux côtés de la Chambre de procéder avec plus de régularité.

M. FOWLER : Naturellement, monsieur le président, si vous insistez, je dois me soumettre.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je crois que c'est raisonnable.

M. FOWLER : C'est peut-être dans l'intérêt de la discussion que vous me le permettiez, car le sujet que je traite s'offrira à la discussion sous l'item suivant. Mais si vous insistez, je n'ai qu'à attendre.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je crois qu'il est préférable de s'en tenir à la règle.

M. BENNETT : Je vois dans le rapport de l'auditeur général, à la page P-102 une dépense de plus de $55,000 qui me paraît se rapporter à des réparations aux phares. Quelques-uns de ces chiffres sont très élevés. . .

M. BRODEUR : C'est pour la construction de nouveaux phares.

M. BENNETT : Je pense que je puis prouver au ministre qu'il se trompe. Le phare appelé Western . . .

M. BRODEUR : Que l'honorable député regarde au haut de la page et il verra qu'il s'agit de la "construction des phares". Il trouvera à la page P-80 les dépenses de réparations des phares.

M. BENNETT : Mais le phare dit Western dont il est fait mention à la page P—102 est construit depuis dix ans à ma connaissance. Il s'agit donc de réparations. Je trouve encore les item suivants sous cet en-tête : Cap-Sable, $824.30 ; Cove-Island, $804.25 ; Entry Island, $988.98 ; Flower-Pot Island, $400.50 ; Green-Island, $695.60 ; Ile de Grâce, $1,545.26 ; Parry-Sound, $1,398.41; Hope-Point, $1,560.18 ; Providence-Bay, $1,-301.50 ; Sand-Heads, $1,619.25 ; Shippegan, $1,500 ; Thunder-Cape, $865.26 ; Western-Island, $272.25 ; Wilson's-Channel, $1,363. Je pourrais en lire d'autres encore. Ces sommes sont-elles dépensées en vertu de contrats basés sur des soumissions ?

M. BRODEUR : On me dit que ces travaux sont exécutés en régie. Dans plusieurs de ces cas, de nouvelles fondations ont été construites ou bien certaines parties des phares ont été ajoutées ou reconstruites. Si nous avions demandé des soumissions, les frais seuls auraient été souvent plus élevés que le coût de l'ouvrage exécuté en régie.

M. BENNETT : Voici un Gouvernement qui est merveilleusement administré. Il demande des soumissions pour une petite adjudication de $40 à $50, mais lorsqu'il s'agit de dépenser $1,800 pour réparer un phare, il paraît y avoir des difficultés insurmontables à la demande de soumissions. Je suis en mesure de dire au ministre que la plupart de ces travaux ont été faits par des amis dévoués du Gouvernement et avec du bois fourni par d'autres amis dévoués de l'administration. C'est un fait notoire qu'entre la baie du Tonnerre et Collingwood, tous les travaux que fait exécuter le ministre de la Marine sont regardés avec soupçon. Il n'y a rien de surprenant si le département doit continuer à entreprendre sans soumission des travaux de $55,000. Cette question a été soulevée, l'autre soir, en réponse à une demande de renseignements. Un des chauds partisans de l'honorable député de Simcoe-nord (M. Leighton McCarthy) a construit un phare à la rivière des Français. Je crois qu'il a coûté $500 et le ministère n'a pas demandé de soumissions. Mes renseignements sont que les travaux ont coûté beaucoup plus que si des soumissions avaient été demandées. Les mêmes méthodes se poursuivent autour du lac, et même sur la baie Georgienne. Je n'ai pas besoin d'écrire pour obtenir des renseignements, il en pleut tout autour de moi.

M. BRODEUR : De quoi s'agit-il maintenant ?

M. BENNETT : D'un phare qui a été construit sur la rivière aux Français par un nommé Wilson, de Collingwood, et sans soumission. Il y a encore une dépense de $272.75 pour des réparations au phare de l'île appelée Western. Je voudrais savoir qui a fait des réparations. Aussi qui a fait les réparations au phare de Parry-Sound, et qui ont coûte près de $1,400 ? Comme je ne vois aucun détail de ces dépenses, le ministre voudra-t-il s'engager à nous donner à la prochaine séance le nom des personnes qui ont exécuté les travaux et le nom de ceux qui ont fourni les matériaux ?

M. BRODEUR : Aux cinquante différents endroits ?

M. BENNETT : Oui, je crois que le ministère peut nous donner ces renseignements, lorsqu'il s'agit d'une dépense excédant $100.

M. BRODEUR : Tous ces documents ont été pour la plupart demandés et envoyés au comité des comptes publics. Je ne sais pas si le renseignement particulier que demande l'honorable député s'y trouve, mais je sais qu'il y en a une cinquantaine devant le comité.

M. BENNETT : Je demande les détails des dépenses excédant $100 seulement.

M. BRODEUR : Même à cela, il y a une cinquantaine d'item et l'honorable député veut que je lui donne tous les documents.

M. BENNETT : Non, mettez tout simplement en regard du coût des réparations, le nom de ceux qui ont fait l'ouvrage.

M. BRODEUR : Je ne puis certainement pas m'engager à fournir ces renseignements pour la prochaine séance ; c'est absolument impossible.

M. BENNETT : Alors disons à la prochaine discussion des crédits de l'honorable ministre. Qu'il me donne seulement le nom de ceux qui ont fait l'ouvrage.

M. BRODEUR : Il faudrait un mois pour préparer cet état. Il doit y avoir de 50 à 75 item de réparations dans cette région. Il faudrait un mois pour préparer un état de tous ceux qui ont eu de l'argent de ces différentes sources.

M. BENNETT : Alors qui a reçu le gros de cette somme de $55,000?

M. BRODEUR : Je suis bien prêt à donner les renseignements convenables, mais je me permettrai de dire à l'honorable député que je ne déposerai plus aucun document officiel du ministère.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre veut-il regarder à la page P—51 du rapport de l'auditeur général :' 'Algoma Builders' Supply Company, Port-Arthur : service du remorqueur "Heeler," 11 heures à $4, 484 heures à $3 et un jour à $27." Quel est le propriétaire de ce bateau?

M. BRODEUR : Nous ne le savons pas. Ce doit être l'Algoma Builders' Supply Coy.

M. SAM. HUGHES : Je vois à la page P—100 :

F. X. Drolet, Québec : main-d'œuvre, 385 heures à 40 cents, 1,432 heures à 35 cents, 1,627½ heures à 30 cents, 215 heures à 25 cents, 188 heures à 20 cents, 77 heures, 2 hommes, à 50 cents.

Aussi d'autres item au total de $2,027.41. Pourquoi cette différence dans la valeur de la main-d'œuvre?

M. BRODEUR : M. F. X. Drolet est machiniste à Québec et a fait des réparations aux bateaux du Gouvernement. Les item que l'honorable député a lus doivent se rapporter aux réparations des bateaux. Le prix varie selon le genre d'outils qu'il doit employer.

M. SAM. HUGHES : Est-ce le même homme qui demande différents prix ?

M. BRODEUR : M. Drolet est entrepreneur et tient un atelier de machines. Je crois qu'il emploie une centaine d'ouvriers.

M. SAM. HUGHES : Mais pourquoi paye-t-il 40 cents ou 35 cents ou 20 cents par heure?

M. BRODEUR : Ces ouvriers sont payés pour le genre d'ouvrage qu'ils font sur nos bateaux et selon les outils qu'ils emploient.

M. SAM. HUGHES : Pourquoi est-il spécifié dans un endroit qu'un ouvrier mérite tel prix et dans un autre endroit tel autre prix ?

M. BRODEUR : Cette disposition est due à l'auditeur général. Je suppose que je trouverai plus de détails dans les factures.

M. SAM. HUGHES : Voyez maintenant à la page P—73 "Canadian Economic Lubricant Company," de Montréal : 2,658¾ gallons de gasoline, à 27 cents ; 36,450 gallons d'huile d'éclairage, à 24 cents ; total $9,465. Le ministre sait-il combien il paie pour la gasoline?

M. BRODEUR: Je vois que nous la payons 27 cents le gallon.

M. SAM. HUGHES : Sait-il que 18 cents est un prix raisonnable et que 27 cents est un prix élevé ?

M. BRODEUR : On me dit que le ministère paie 27 cents par gallon pour toute la gazoline qu'il achète.

M. SAM. HUGHES : Il n'y a pas de gazoline meilleure que celle qui se vend de 18 cents à 22 cents.

M. TAYLOR : Le prix le plus élevé de la gazoline pour les yachts, l'année dernière, sur le Saint-Laurent a été de 15 cents à 18 cents par gallon.

M. BRODEUR : Au baril ou au gallon ?

M. TAYLOR : On peut l'acheter au détail dans tous les ports, pour 18 cents. Je l'ai achetée moi-même pour mon yacht à 18 cents par gallon.

M. SAM. HUGHES : Elle se vend encore à meilleur marché en réservoir, lorsque ceux-ci sont retournés.

M. BRODEUR: On me dit que des soumissions ont été demandées pour cette gazoline.

M. SAM. HUGHES : Etait-ce avec publicité et concurrence ou bien, comme d'habitude, en demandant privément leurs prix aux amis ?

M. BRODEUR : Les fabricants de gazoline ne sont pas nombreux dans le pays.

M. TAYLOR : Cinq ou six villes du Saint-Laurent vendent la gazoline.

M. BRODEUR : Je dirai à l'honorable député (M. Taylor) que j'ai demandé cette année des soumissions pour la gazoline.

M. SAM. HUGHES : J'aimerais savoir quelle sorte de soumission. Est-ce par publicité ou simplement par lettre aux amis du parti ?

M. BRODEUR : Le commissaire des phares n'est pas certain, mais il croit que c'est avec publicité et concurrence. Dans tous les cas, je demanderai des soumissions pour faire les travaux se rapportant à ce crédit.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre voudrait-il se renseigner. J'ai peine à croire qu'il ait demandé des soumissions car il a payé un prix exorbitant pour la gazoline.

M. BRODEUR : Je suppose que l'honorable député est sûr de ce qu'il dit.

M. SAM. HUGHES : Je dis que le prix est exorbitant. Cela suffit. Je demande à l'honorable ministre de bien vouloir déposer les soumissions et un état des quantités de gazoline requise.

M. TAYLOR : Si le département avait demandé des soumissions par la voie des journaux pour 2,600 gallons de gazoline, je suis certain qu'il aurait pu l'acheter à 15 cents. C'est le prix qu'on eut payé à Gananoque. Elle est un peu plus cher cette année. Comment se fait-il que le ministre demande $500,000 pour 9 mois, lorsque $500,000 lui ont suffi pour toute l'année courante ?

M. BRODEUR : C'est ce que j'ai expliqué dès les débuts. Cela est dû à l'augmentation du nombre des feux. Nous avons augmenté considérablement et à un coût élevé le nombre des feux de toutes sortes.

M. J. D. REID : Je dois dire au sujet de l'entretien des phares, que la dépense est énorme et que je n'ai vu nulle part de demande de soumissions se rapportant à ces travaux. Ces items réunis représentent une très forte somme et par ce que nous avons vu dans le cas de Merwin, il n'y a pas de doute que le Gouvernement a dû payer beaucoup trop cher pour tous les matériaux.

Je crois que ce système prévaut non seulement au ministère de la Marine et des Pêcheries mais dans tous les ministères. Je donnerai peut-être à la Chambre, à une future séance, des prix pour montrer combien le Gouvernement a perdu d'argent en ne demandant pas de soumissions. Je suis heureux d'apprendre que le ministre va procéder régulièrement, cette année, pour l'achat de ses matériaux. Mais s'il doit demander des soumissions de la même façon que certains autres départements l'ont fait, il vaut autant n'en pas demander du tout, car ce n'est pas inviter la concurrence publique que d'écrire à quelques amis leur demandant de soumissionner. Ceux-ci s'entendent sur les prix à soumettre et le Gouvernement ne peut pas acheter ses matériaux au prix du marché. Ces soumissions devraient être demandées par la voie des journaux. Le Gouvernement dépensait environ $40,000,000 par année antérieurement à 1896. Il dépense aujourd'hui $90,000,000. Supposons pour les fins de la discussion, que nos dépenses strictes d'administration, sans rien allouer pour le tour du bâton, sont de $50,000,000 par année ; il reste donc $40,000,000 pour acheter des fournitures et les approvisionnements. Non seulement dans les comptes du département de la Marine et des Pêcheries, mais dans les comptes de tous les départements que j'ai étudiés, je vois que le Gouvernement paye environ 25 pour 100 de plus pour ses fournitures qu'un particulier. C'est une assertion ôsée peut-être, mais je crois qu'un homme pratique de l'un ou l'autre côté de la Chambre qui veut se donner la peine de fouiller avec moi ces comptes se convaincra que je n'ai pas tort. Le Gouvernement ne reçoit aucune remise au comptant comme un particulier en admettant qu'il est surchargé de 25 pour 100 sur $40,000,000, voici $10,000,000 qui vont dans les poches des amis du Gouvernement. Le ministère de la Marine a payé des prix démésurés pour ses fournitures et nous sommes forcés de nous en tenir à ces comptes, car ce sont les seuls jusqu'ici, de tous les départements à budget de dépenses qui nous ont été soumis. Je crois que nous pourrons montrer bientôt à l'honorable ministre que cet état de choses ne se limite pas à son département, mais que ses collègues achètent à prix bien plus élevés pour le Gouvernement que pour eux-mêmes. S'il en est ainsi, le Gouvernement peut se rendre compte facilement de la somme fabuleuse qu'il perd. Quoique le Gouvernement devrait faire bénéficier le pays des avantages qu'offrent les soumissions publiques. . .

M. BERGERON : C'est la loi.

M. REID : La loi n'est pas respectée.

M. BRODEUR : La loi est observée.

M. REID : Le ministre a dit l'autre jour que le ministère avait demandé des soumissions pour toutes les entreprises de $5,000 et plus. Je trouve la lettre suivante à la page P-208 du rapport de l'auditeur général :

Grandes entreprises sans soumission.

Bureau de l'auditeur général,
Ottawa, 20 décembre 1905.

A monsieur le sous-ministre
de la Marine et des Pêcheries.

Monsieur,—J'attire votre attention sur les déboursés suivants tirés du crédit affecté à la construction des phares :

F. L. Brooks, Montréal..	$ 9,930 87
Compagnie canadienne des signaux d'alarme, Toronto..	428,298 12
McKelvey et Birch, Kingston.. ..	16,092 18

I. Matheson et Cie, New-Glasgow. 12,385 00
Geo. T. Merwin, Montréal.. .. .. 134,005 24
Thos L. Wilson, Ottawa.. .. .. 192,500 00

Les pièces justificatives certifiées que j'ai reçues à l'appui de ces déboursés n'attestent pas que vous ayez demandé des soumissions publiques ou que vous y ayez conclu des arrangements spéciaux.

Je vous remercierai de bien vouloir me faire connaître quelles précautions vous avez prises pour vous assurer que les prix que vous avez payés sont aussi satisfaisants que si vous les eussiez obtenus par voie de soumission.

Agréez, monsieur, etc.,

J. FRASER.
auditeur général.

Le département n'a jamais accusé réception de cette lettre, ce qui prouve qu'aucune soumission n'a été demandée dans ces cas. Dans le cas de Merwin, page P—98, il a reçu $65,000 pour des fournitures. Je trouve que F. L. Brook a reçu $16,638.50 ; je vois encore à la page P—57 que Merwin a reçu $23,260. Merwin ne manufacture rien. Il est simple intermédiaire et cependant le Gouvernement lui a acheté très cher des articles qu'il aurait pu acheter directement des fabricants. Si le Gouvernement dépense de la sorte $40,000,000 par année, pour ces fournitures, à une majoration de 25 pour 100 sur les prix, il perd donc $10,000,000 par année, soit un impôt de $2 pour chaque homme, femme et enfant de la population. Je représente ici 25,000 personnes, de sorte que mes commettants paient $50,000 par année pour sustenter les amis du gouvernement de cette source seulement. Plus que cela, j'ai acheté de la quincaillerie et dans toutes les maisons, nous obtenons un escompte au comptant et un deuxième escompte pour le commerce. Le Gouvernement peut acheter aux mêmes conditions que le particulier. Mais les fournisseurs du Gouvernement vendent au prix du gros sans escompte, de sorte qu'ils surchargent. Vous me direz que ce ne sont que de petits items, mais lorsque vous avez trois gros volumes de l'auditeur général remplis de ces petits item, le total est énorme. Le département devrait adopter une méthode pour donner au public la facilité de soumissionner, et il économisera de la sorte de fortes sommes, de même que tous les autres départements.

M. SAM. HUGHES : Le ministre a déclaré qu'il aurait recours aux soumissions ; est-ce les soumissions publiques ou privées comme à présent ?

M. BRODEUR : Je demanderai des soumissions par la voie des journaux, à moins que la somme ne soit trop petite pour justifier les dépenses de la publicité.

M. SAM. HUGHES : Je vois que l'auditeur général a attiré l'attention sur ce sujet. Voir pour cela la lettre suivante à la page P—208 de son rapport :

Bureau de l'auditeur général,
Ottawa, 20 décembre 1905.

Monsieur,—J'aimerais avoir une explication du compte de M. Edouard Charlier, dans la pièce certifiée portant le n° 18376, pour l'exercice 1904-1905, concernant 58 jours, frais de séjour, à $2.50 par jour. Le département a approuvé cette réclamation qui a été payée à même le crédit affecté à la milice navale et à l'école de navigation. Je ne comprends pas bien la nature de cette réclamation et je vous serai obligé de me donner des explications.

J. FRASER,
Auditeur général.

Chose remarquable, ni le ministre ni le député n'ont daigné répondre à cette lettre. Je vois aussi que le département a payé $758 pour poser un appareil de chauffage à eau chaude dans la maison de campagne d'un particulier dans la Nouvelle-Ecosse. Les explications à ce sujet ne sont pas satisfaisantes. Le département n'a pas donné d'explications aussi au sujet de l'achat de la vaisselle plate par le "Montcalm" et le "Champlain". Voici la lettre de l'auditeur général à ce sujet :

Bureau de l'auditeur général,
Ottawa, 21 décembre 1905.

Monsieur le sous-ministre
de la Marine et des Pêcheries.

Monsieur,—J'attire votre attention sur les comptes produits par M. M. B. J. Coghlin et Cie, pour la vaisselle plate, la verrerie et autres articles de table au total de $3,492.79 achetés pour le "Montcalm" et le "Champlain". J'aimerais savoir quels avantages le département a retirés de l'achat de ces articles à M. M. Coghlin et Cie, au lieu de les acheter directement au commerce.

Vous voudrez bien me dire aussi si c'est l'habitude de donner de la vaisselle et de la coutellerie d'argent aussi dispendieuses à ces bateaux qui ne sont pas destinés au service des passagers.

Agréez, monsieur, etc.,

J. FRASER,
auditeur général.

Dans ce cas encore, le Gouvernement ne paraît pas avoir répondu à la demande de l'auditeur général.

M. BUREAU : Monsieur le président, est-ce que cette discussion relève du sujet qui nous occupe ?

M. SAM. HUGHES : Je montre tout simplement l'extravagance du Gouvernement et ceci se rapporte aux bateaux qui font le service des phares.

M. BRODEUR : Ces bateaux ne font pas le service des phares.

M. SAM. HUGHES : Alors je vais parler des phares. Si le ministre veut regarder à la page P—52, il y trouvera l'item : J. B. Fairgrieve et Hamilton, service du bateau "Arabian", pour le service des phares, pendant la saison de 1904, $5,500. Combien de mois ce bateau a-t-il fait le service ? Le Gouvernement l'a-t-il loué exclusivement pour son compte ou les propriétaires avaient-

ils la permission de l'engager en même temps dans le trafic du fret et des passagers ? Le bateau a-t-il été loué pour la saison de 1905 ?

M. BRODEUR : J'apprends que le département a loué le bateau pour trois ans pour le service des vivres aux phares situés entre Montréal et le lac Supérieur.

M. HUGHES : Qui reçoit le bénéfice des voyageurs qu'il transporte ?

M. BRODEUR : La compagnie.

M. HUGHES : Combien de jours par année ce bateau donne-t-il au service du Gouvernement ?

M. BRODEUR : A peu près 50 jours, me dit-on.

M. SAVOIE : J'aimerais revenir sur le sujet de la gazoline. L'honorable député de Leeds dit que la gazoline vaut 18 cents le gallon.

M. TAYLOR : Oui, l'année dernière.

M. SAVOIE : Je dois dire que depuis 4 ans, il est impossible d'acheter la gazoline à moins de 20 à 26 cents par gallon, et à ce prix il fallait en acheter de 5 à 10 barils à la fois. Il n'y a pas dans les prix la différence que l'honorable député a signalée.

(Il est fait rapport à la Chambre des résolutions adoptées.)

M. FIELDING propose de lever la séance.

M. TAYLOR : Je suppose que nous discuterons les subsides, demain ?

M. FIELDING : Le premier ministre dit que oui, mais de bonne heure demain. Je ne sais pas si nous aurons quelque autre sujet de discussion auparavant, mais dans tous les cas ce sera de bonne heure.

(La motion est adoptée et la séance est levée à une heure moins cinq minutes mardi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 30 mai 1906.

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

DEPOT D'UN RAPPORT DU COMITE DE L'AGRICULTURE.

M. P. H. McKENZIE présente le 5e rapport du comité permanent de l'agriculture et de la colonisation, qui est ainsi conçu :

Attendu que M. W. T. R. Preston, l'un des témoins, assigné à comparaître devant ce comité, a refusé de répondre à certaines questions qui lui ont été posées au sujet de la situation de la " North Atlantic Trading Conpany ", le témoignage donné par ledit témoin devant le comité est soumis avec le présent rapport pour l'information de la Chambre ; et le comité propose à la Chambre d'examiner la question de savoir si le témoin a le droit de refuser de répondre à certaines questions qui lui ont été posées par le comité, et d'émettre à ce sujet tel ordre qu'elle jugera nécessaire.

(Signé) P. H. McKENZIE.
Président.

Chambre des Communes, 30 mai 1906.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) propose

Que le rapport du comité permanent de l'agriculture et de la colonisation, présenté ce jour à la Chambre, soit mis à l'étude demain, attendu qu'il a trait à une question de privilège.

Monsieur l'Orateur, je constate que pour discuter une question de privilège que comporte le rapport d'un comité, il est nécessaire que la Chambre soit saisie d'une motion l'invitant à mettre ce rapport à l'étude. Bourinot dit dans sa Procédure parlementaire :

Afin de provoquer la discussion d'un rapport, un député peut proposer que la mise à l'étude de ce rapport soit fixée à un jour déterminé. Lorsque cette motion est adoptée, on peut proposer d'autres motions relatives au sujet principal du débat.

Le rapport portant sur le refus d'un témoin de répondre à certaines questions à lui posées par le comité, il me semble que le meilleur moyen de provoquer un débat sur cette question, qui est évidemment une question de privilège, c'est de proposer la mise à l'étude du rapport. Je propose donc que le rapport soit mis à l'étude demain.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je doute assez qu'il s'agisse ici d'une question de privilège. Le rapport dont la Chambre est saisie n'est qu'un rapport ordinaire de comité, et je n'y vois rien qui soit susceptible de constituer une question de privilège. Peu importe qu'il s'agisse d'une question de privilège ou d'une affaire ordinaire, il faut qu'il soit donné un avis, et je ne vois aucun inconvénient à ce qu'avis soit donné d'un débat ultérieur ; mais je ferai observer à mon honorable ami (M. Monk) que le délai par lui fixé est tout à fait insuffisant, attendu que nous allons aborder aujourd'hui, sur un sujet des plus importants, une discussion qui durera probablement plus d'une journée. Je conseillerais donc de renvoyer l'étude du rapport à lundi ou mardi.

M. MONK : J'avais songé à cet inconvénient. Si le débat se continue demain, la question de privilège pourrait être renvoyée à un autre jour. Comme elle est pressante, j'en avais fixé la discussion à la date la plus rapprochée. Il va sans dire que si le débat doit se continuer demain, je n'insisterai pas sur l'adoption de ma motion.

Sir WILFRID LAURIER : Mieux vaut cependant savoir d'avance quel jour la question devra être discutée. C'est demain jeudi, et il est tout probable que le débat qui va s'ouvrir ne sera pas clos aujourd'hui. Je conseillerais bien à mon honorable ami de

renvoyer l'affaire à vendredi, mais c'est un mauvais jour ; le mieux serait de la mettre à l'étude lundi ou mardi.

M. MONK : Pourquoi pas vendredi?

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami sait que c'est un très mauvais jour.

M. J. G. H. BERGERON (Beauharnois) : Je ne vois pas de raison pour que ce soit un mauvais jour.

Sir WILFRID LAURIER : Il n'y a pas de raison mais c'est ainsi. J'aimerais bien qu'il en fût autrement. Ce ne devrait pas être un mauvais jour, mais c'en est un quand même.

M. BERGERON : Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) convient de l'urgence de la question. Cette motion ayant un objet tout particulier, le mieux est de la discuter le plus tôt possible ; si nous ne pouvions le faire demain, elle resterait inscrite au feuilleton et nous l'aborderions vendredi. Je ne vois rien qui nous empêche de la discuter ce jour-là, et force va nous être de hâter nos travaux si nous voulons rentrer dans nos foyers avant la canicule.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne vois rien, en effet, qui nous empêche de la discuter lundi.

M. MONK : Lundi est aussi un mauvais jour.

Sir WILFRID LAURIER : Non pas.

M. MONK : Nous pourrions laisser la motion telle qu'elle est avec l'entente qu'elle ne devra pas gêner le débat.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami peut donner son avis demain s'il y tient, mais puisqu'il s'agit de fixer une date, je m'en tiens à lundi ou mardi.

M. MONK : Dans ce cas, je propose que ma motion soit amendée en y substituant le mot "lundi" au mot "demain".

M. BERGERON : La discussion est fixée à lundi, c'est entendu ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

(La motion, ainsi amendée, est adoptée.)

1re LECTURE

D'un projet de loi (bill n° 177) établissant de nouvelles dispositions au sujet des concessions de terres aux miliciens en activité de service dans le Nord-Ouest.—(M. Oliver.)

QUESTIONS.

DRAGUEURS SOUS LA DIRECTION DE M. L'INGENIEUR LAFLEUR.

M. LANCASTER demande :

Combien de dragueurs sont sous la direction de M. l'ingénieur Lafleur, et quels sont leurs noms ?

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics) :

Trente-trois, savoir : le "Challenge", l'"International", le "Mattawa", le "Nithsdale", le "Nipissing", l'"Ontario", le "Progress", le "Queen", le "Richelieu", le "Sir Richard", le "Saint-Louis", le "Saint-Maurice", le "Lac Saint-Jean", le "n°-1", le "n° 6", le "Saint-Laurent", le "Canada", le "New-Dominion", le "Geo. Mackenzie", le Cap-Breton", le "W. S. Fielding", le "New-Brunswick" et le "Prince-Edward".

Il y a aussi le "Montague" et le "Northumberland" que l'on n'a pas encore utilisés.

DRAGUEURS SOUS LE CONTROLE DE M. L'INGENIEUR COWIE.

M. LANCASTER demande :

Combien de dragueurs sont sous le contrôle de M. l'ingénieur Cowie, et quels sont leurs noms ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

Neuf dragueurs et deux extracteurs de pierres sont sous le contrôle de M. l'ingénieur Cowie. Les dragueurs sont :

Le "n° 1" ou "Laval", le "n° 2" ou "Laurier", le "n° 3" ou "Lady Aberdeen, le "n° 4" ou "Lady Minto", le "n° 5" ou "Lafontaine", le "n° 6" ou "Baldwin", le "n° 7" ou "J. Israël Tarte", le "n° 8" ou "Beaujeu", (en construction), le "Galveston" (acheté récemment).

Les extracteurs sont le "n° 2" et le "n° 7".

Pages 95 à 100 du rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries pour l'année 1905, on trouvera une description complète de ces dragueurs ainsi que de leurs remorqueurs et de leurs chalands.

LIBERATION CONDITIONNELLE.

M. BERGERON demande :

1. Combien de prisonniers des pénitenciers du Canada ont été libérés conditionnellement depuis que la loi à cette fin a été mise en vigueur ?
2. Combien sont retournés aux pénitenciers comme récidivistes ?
3. D'après quelle règle la libération conditionnelle est-elle accordée ?

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (avocat général) : En l'absence du ministre de la Justice (M. Fitzpatrick), j'ai la faveur de répondre comme suit à ces questions :

1. 890.
2. 78, autant que nous pouvons le constater par les archives du ministère.
3. Chaque cas est traité selon son mérite.

ECOLE MILITAIRE DE SAINT-JEAN (Q.)

M. BERGERON demande :

1. Combien d'officiers et soldats composaient l'effectif de l'école militaire de Saint-Jean,

(P.Q.), en 1888, et chaque année subséquente jusqu'à la date où les hommes ont été renvoyés à Halifax ?

2. Combien d'hommes ont été laissés au dépôt après l'envoi du contingent à Halifax, depuis 1905 jusqu'à date ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) :

1. Pour les années 1888, 1889 et 1890, nous n'avons rien pour constater l'effectif du dépôt régimentaire n° 3.

Au 31 décembre des trois années suivantes, il se composait comme suit :

1891	98
1892	82
1893	84

Pour les cinq années suivantes, savoir : de 1894 à 1898 inclusivement, il n'y a rien qui indique quel était l'effectif du dépôt régimentaire n° 3. Tout ce que contiennent les archives se rapporte à l'effectif du régiment au complet.

Le 31 décembre 1899 et des années suivantes, il était comme suit :

1899	69
1900	52
1901	59
1902	61
1903	61
1904	54
1905	33

Un détachement de 61 hommes de tous grades fut envoyé à Halifax, le 12 décembre 1905.

2. L'état suivant donne l'effectif du dépôt au commencement de l'année et aux dates ci-dessous :

	De tous grades.
31 janvier	55
28 février	61
31 mars	65
30 avril	76

ANDREW C. ROBERTSON, INSPECTEUR DES PECHERIES.

M. FOWLER (par M. Lancaster) demande :

1. Quand M. Andrew C. Robertson a-t-il été nommé inspecteur des pêcheries de la province de la Nouvelle-Ecosse ?

2. Quels sont ses appointements ?

3. Quelle somme a-t-il touchée pour solder ses frais de déplacement ?

4. A-t-on appelé l'attention de l'inspecteur sur le mauvais état des passes migratoires du barrage du moulin de Crouse-Town et du pied du lac Head-Water, sur la Petite-Rivière, comté de Lunenburg ?

5. L'inspecteur a-t-il examiné ces passes ? Dans la négative, pourquoi ne l'a-t-il pas fait ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Le 15 juillet 1905.

2. $700 par année.

3. $125.31.

M. BERGERON.

4. Les obstructions qui se trouvent dans la Petite-Rivière ont été signalées à l'inspecteur.

5. L'inspecteur n'a pas fait de rapport.

PERMIS DE PECHE ACCORDES DANS LE COMTE DE QUEEN (N.-E.)

M. LEFURGEY demande :

1. Combien de permis de pêche au filet à poche et à trappe, respectivement, ont été décernés en 1905, dans le comté de Queen (N.-E.)

2. A qui ces permis ont-ils été accordés, et pour quelle espèce de filets, à poche ou à trappe, et quel prix a-t-on payé chaque permis?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Treize permis de pêche au filet à trappe.

2. Wm. Mann, $8.50 ; James Frelick, $7 ; D. C. Mulhall, $7 ; Edward Farr, $7 ; C. M. Firth, $9 ; Andrew McNutt, $7 ; John Chandler, $5 ; George Dorey, $8 ; John F. Sheldon, $5 ; Robie Scobey, $6 ; Thomas Coolen, $5 ; Wm. Hartman, $5 ; Robt. Coolen, $5.

CASERNE DE SAINT-JEAN.

M. BERGERON demande :

1. Y avait-il autant de soldats dans les casernes de Saint-Jean en 1904 qu'en 1896.

2. Le registre des prescriptions médicales pour 1904 correspond-il à la quantité de médicaments achetés pour cette année-là ?

3. Où ont été achetés les médicaments pour cette école ? Ont-ils été achetés à Montréal, et de qui ?

4. Le médecin du dépôt touche-t-il des appointements ? Dans l'affirmative, quel en est le chiffre ?

L'honorable sir FREDEROCK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) :

1. Les effectifs étaient à peu près les mêmes.

2. Oui.

3. De MM. Sabourin et Wright, de Saint-Jean, et de M. A. B. Quentin, de Montréal.

4. Oui, $4 par jour.

DEPOT D'UN PROJET DE RESOLUTION TENDANT A MODIFIER LA LOI SUR LES PENSIONS MILITAIRES.

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : Je propose que demain la Chambre se forme en comité pour délibérer sur le projet de résolution suivant :

Il y a lieu de modifier l'acte des pensions de la milice et de prescrire que dans le cas d'un officier transféré à la force permanente pour les fins de garnisons d'Halifax et d'Esquimault acuellement à la charge du gouvernement fédéral, la durée du service fait dans l'armée régulière de Sa Majesté pourra être comptée dans son temps de service pour pension ; et aussi, de prescrire que dans le cas des sous-officiers et des soldats transférés à la force permanente pour les fins des garnisons d'Halifax et d'Esquimault actuellement à la charge du gouvernement fédéral, la durée du service

fait dans l'armée régulière de Sa Majesté pourra être complétée dans leur temps de service pour pension.

Monsieur l'Orateur, ce projet de résolution a été soumis à Son Excellence qui l'a approuvé.

(La motion est adoptée.)

DEPOT D'UN PROJET DE RESOLUTION TENDANT A MODIFIER LA LOI SUR LA MILICE.

L'honorable sir FREDERICK BORDEN: Je propose que demain la Chambre se forme en comité pour délibérer sur le projet de résolution suivant :

Il y a lieu de modifier l'acte de la milice et de prescrire que dans le cas des sous-officiers et des soldats transférés à la force permanente pour les fins des garnisons de Halifax et Esquimalt actuellement à la charge du gouvernement fédéral, la durée du service fait dans l'armée régulière de Sa Majesté pourra être comptée en ce qui concerne les règlements relatifs à la solde et aux allocations.

(La motion est adoptée.)

DEPOT D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF AUX TRAITEMENTS DES JUGES DE LA COUR D'APPEL DU MANITOBA.

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (avocat général) : En l'absence du ministre de la Justice (M. Fitzpatrick), je propose que demain la Chambre se forme en comité pour délibérer sur le projet de résolution suivant :

Il y a lieu de prescrire que les traitements des juges de la cour d'appel pour la province du Manitoba seront comme suit : le juge en chef, $8,000 ; trois juges puînés, $7,000 par année, chacun ; et que les dispositions de l'acte concernant les juges des cours provinciales relatives aux pensions de retraite des juges des cours supérieures s'appliqueront aux juges de ladite cour d'appel.

Sir WILFRID LAURIER : Son Excellence a donné son assentiment à ce projet de résolution.

(La motion est adoptée.)

DEPOT D'UNE MOTION RELATIVE A LA GESTION DES TERRES DE LA COURONNE.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose à la Chambre de se former en comité des subsides.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.) : Monsieur l'Orateur, j'aimerais, avant que la Chambre se forme en comité, faire quelques observations sur un sujet que j'ai signalé il y a quelques jours. La Chambre est unanime à reconnaître l'importance de notre immense domaine de l'Ouest. Il peut exister des divergences d'opinion quant à la mesure dans laquelle le Gouvernement actuel et ses prédécesseurs ont pu contribuer au développement de l'Ouest canadien ; on peut différer d'opinion quant à la question de savoir si c'est au Gouvernement actuel qu'il convient d'attribuer en entier, ou du moins en grande partie, le mérite du merveilleux développement qui s'est accusé dans l'Ouest au cours des six ou huit dernières années.

Les membres de la gauche qui se sont appliqués à l'étude des questions d'ordre public sont portés à penser que le puissant courant d'immigration qui s'est dirigé vers l'Ouest canadien en ces dernières années doit s'attribuer presque exclusivement à ce que les Etats-Unis n'ont plus de terres à offrir gratuitement aux colons, et à la réclame merveilleuse que l'abondance des récoltes de 1900 et de 1901 ont faite aux plaines de l'Ouest. La question a été exposée en très peu de mots par un personnage très au fait des conditions qui existent dans les régions occidentales du Canada et des Etats-Unis. Traitant tout récemment ce sujet à Winnipeg, il s'exprima en ces termes :

Les Etats-Unis n'ont plus de terres qui puissent être livrées à la colonisation et à la culture sans être irriguées ; de sorte que tout le courant des nouveaux arrivants se dirige de votre côté, et les immigrants envahiront le Canada plus tôt que vous ne le croyez. Je ne serais pas surpris si vers 1925 la population de Winnipeg et de l'Ouest était aussi nombreuse que celles de toutes les provinces de l'Est. Je n'ai pas le moindre doute à ce sujet. Les immigrants ne sauraient s'établir ailleurs.

En présence de cet état de choses et des déclarations faites par certains m embres du cabinet par rapport à la quantité de terres encore disponibles dans l'Ouest, je suis certain que nous sommes tous convaincus de l'importance très grande d'une honnête et prudente administration de notre domaine public.

Sur cette même question, l'honorable député de Brandon (M. Sifton), alors ministre de l'Intérieur, a fait une déclaration importante en 1903. Parlant des terres concédées aux compagnies de chemins de fer à titre de subvention, il exprima l'espoir que le choix en serait terminé dans un avenir assez rapproché, et il ajouta—je cite de mémoire —que lorsque ce choix serait fait, qu'il resterait encore à l'Etat 60,000,000 d'acres de terres disponibles dans l'Ouest. Il annonça en outre que le Gouvernement avait l'intention de déposer sous peu un projet de loi relatif à l'administration et à la vente de ces terres. En cette même circonstance, il fit observer que la vente de 20,000,000 d'acres de ces terres rembourserait l'Etat et au-delà de tout ce qu'aurait coûté la construction du Transcontinental.

Le successeur de l'honorable député de Brandon au ministère de l'Intérieur (M. Oliver) a aussi fait des déclarations à la Chambre. Après avoir comparé la situation actuelle avec ce qu'elle était il y a quinze ou vingt ans, il a fait allusion à certains

abus qui se sont introduits et à certaines difficultés provenant précisément de ce que les terres ont aujourd'hui beaucoup plus de valeur qu'autrefois. Je suis certain que la Chambre est unanime à partager cette manière de voir de l'honorable ministre de l'Intérieur, et c'est pour cette raison que je me propose d'exposer d'abord la nécessité absolue qu'il y a, à mon avis, d'apporter des modifications sensibles aux lois qui régissent l'administration de notre domaine de l'Ouest.

Lors de l'avènement du parti libéral au pouvoir, en 1896, la loi conférait une juridiction et des pouvoirs très étendus au Gouverneur général en son conseil et des pouvoirs plus restreints au ministre de l'Intérieur. Avant que ce débat soit clos, la Chambre aura pu se rendre compte que toutes les lois établies et tous les décrets rendus par l'exécutif depuis 1896 tendent à étendre de plus en plus les pouvoirs du ministre de l'Intérieur, en restreignant d'autant ceux du Parlement et de l'exécutif.

La conséquence de cet état de choses, c'est que depuis six ou huit ans, le ministre de l'Intérieur est pour ainsi dire le maître absolu de l'Ouest canadien ; il lui est loisible de le morceler comme fit de l'Angleterre Guillaume de Normandie après la conquête. On pourrait composer un nouveau grand-terrier où seraient inscrits les noms des partisans et des favoris du ministère qui ont largement bénéficié de la vente des terres publiques. Je reviendrai sur ce point.

Que la Chambre me permette de fixer tout d'abord son attention sur certaines dispositions de la loi qui, aux yeux du Gouvernement et du ministère de l'Intérieur, confèrent des pouvoirs fort étendus au Gouverneur en conseil. Je commencerai par l'article 29, qui se rapporte à la vente des terres fédérales:

1. Les terres fédérales, à mesure que l'arpentage en sera fait et ratifié, seront, sauf les restrictions ci-après énoncées, offertes en vente aux prix et aux termes et conditions que le Gouverneur en conseil fixera de temps à autre ; mais aucune vente ne sera autorisée à un prix inférieur à un dollar l'acre.

2. Sauf dans des cas spéciaux à l'égard desquels le Gouverneur en conseil en ordonnera autrement, aucune vente de plus d'une section, ou six cent quarante acres, ne sera faite à une seule et même personne.

3. Les ventes seront restreintes, lorsque le Gouverneur en conseil le jugera à propos, aux sections portant des numéros impairs dans chaque township.

4. Les terres inoccupées que le ministre jugera de temps à autre à propos pourront, lorsqu'il l'ordonnera, être soustraites à la vente ordinaire et à la colonisation, et vendues aux enchères publiques au plus haut et dernier enchérisseur,—une mise à prix devant être établie pour ces terres.

On dira peut-être des dispositions de cet article qu'elles manquent un peu de clarté et que les attributions qu'elles confèrent au ministre de l'Intérieur et à l'exécutif n'y sont pas très nettement définies. Aux yeux du ministre de l'Intérieur et de l'exécutif, cet article autorise le Gouvernement à vendre à des particuliers ou à des syndicats toute partie du domaine public, pourvu que le prix de vente ne soit pas inférieur à $1 l'acre. On pourrait croire que les mots " les terres fédérales seront offertes en vente aux prix et aux termes et conditions que le Gouverneur en conseil fixera de temps à autre ", logiquement interprétés, sembleraient devoir signifier que lorsque des terres sont offertes en vente par un décret en conseil tout citoyen ou syndicat devrait être admis à en acheter aux mêmes prix et aux mêmes conditions. Mais, comme je l'ai dit, le ministère de l'Intérieur a interprété cet article comme conférant des pouvoirs tout à fait différents au Gouverneur en conseil, et cela, à diverses reprises, sur la proposition du ministre, j'en citerai un exemple dans un instant.

Le Gouvernement s'est prévalu de cet article pour vendre à un syndicat une étendue considérable de terres à des prix très inférieurs à ceux qu'on aurait pu obtenir si l'on s'était montré un peu plus soigneux. L'honorable ministre de l'Intérieur a exposé il y a quelque temps la question en peu de mots et sous un jour véritable lorsqu'il dit que la loi et les règlements actuellement en vigueur autorisent le Gouverneur en conseil à aliéner toutes les terres fédérales au profit d'un syndicat ou d'une association quelconque, pourvu que le prix de vente fût d'au moins $1 l'acre.

C'est précisément la situation dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui. Grâce à cet article, grâce surtout à l'interprétation que lui donne le Gouvernement, ce dernier peut vendre à ses amis tous les 60,000,000 d'acres de terres dont parlait l'honorable député de Brandon il y a trois ans, pourvu que le prix de vente ne fût pas inférieur à $1 l'acre. Il peut agir ainsi sans donner aux autres citoyens du Canada l'avantage d'acheter un seul pouce de ce terrain ; il lui est loisible de vendre en bloc le domaine public à ses amis à raison de $1 l'acre. C'est là un état de choses qui ne devrait pas exister au Canada.

On m'objectera peut-être que cette loi est en vigueur depuis de nombreuses années, mais il ne faut pas perdre de vue qu'en ces derniers temps les terres de l'Ouest canadien ont acquis une valeur extraordinaire. Des syndicats ont acheté, il y a trois ou quatre ans, des terres qu'ils ont revendues en faisant un profit de $5, de $6, de $7, de $8 et même de $10 par acre, et ces terres le Gouvernement les avait vendue sans que le Parlement ou le peuple en eussent connaissance.

Pour approfondir la question davantage, je citerai la loi telle qu'elle se trouve résumée dans les règlements relatifs aux homesteads, publiés par les soins du ministère de l'Intérieur, car ces règlements renferment, je crois, les modifications les plus récentes

apportées à la loi. L'article 30, tel que reproduit dans les règlements relatifs aux homesteads, se lit comme suit :

Le ministre pourra soustraire à la vente ou à l'inscription pour établissement toute étendue de terrain, et la délimiter en lots de ville ou de village ; et les lots ainsi délimités seront vendus soit à vente privée et au prix qu'il jugera à propos, soit aux enchères publiques,— une mise à prix ayant d'abord été établie pour ces lots.

2. Lorsque les terrains soustraits à la vente ou à l'inscription pour établissement, pour être délimités en lots de ville ou de village, seront contigus à des terrains auxquels aura droit une compagnie de chemin de fer, le ministre pourra s'entendre avec cette compagnie pour que les terrains ainsi soustraits et ceux de la compagnie dans la ville ou le village dont il sera convenu, soient vendus de compte à demi et aux conditions qui paraîtront jugées équitables ; et les terrains ainsi réservés pourront être cédés à la compagnie, ou à telle personne dont il sera convenu entre le Gouvernement et la compagnie pour les fins de cette vente.

Le pouvoir très étendu conféré au ministre de l'Intérieur réside dans la disposition suivante :

Le ministre pourra soustraire à la vente ou à l'inscription pour établissement toute étendue de terrain, et la délimiter en lots de ville ou de village ; et les lots ainsi délimités seront vendus soit à vente privée et au prix qu'il jugera à propos, soit aux enchères publiques,— une mise à prix ayant d'abord été établie pour ces lots.

Cette disposition autorise le ministre de l'Intérieur à vendre ces terres à un syndicat au prix qu'il jugera à propos. En d'autres termes, le prix de vente des terres est laissé à l'entière discrétion du ministre de l'Intérieur. Une autre disposition que je tiens à signaler à l'attention de la Chambre se trouve au paragraphe 3 de l'article 34 :

Le ministre de l'Intérieur ou tout membre du conseil des terres fédérales, ou toute autre personne désignée à cet effet par le ministre, pourront, sur demande formée à cet effet, autoriser toute personne y mentionnée, à faire, au nom d'une autre personne ayant signé cette demande et désirant obtenir cette inscription, une inscription d'établissement et de préemption.

Le ministre actuel a modifié les règlements sur ce point, mais sans rien changer à la loi. Plus tard, je parlerai des abus inhérents à la ligne de conduite suivie par le passé ; pour le moment, je me contenterai de faire observer qu'en dépit de la modification des règlements, la loi qui permet ces abus reste en vigueur, et le ministre qui succédera au ministre actuel sera libre d'agir différemment et de revenir aux anciens règlements. Je citerai encore le paragraphe 2 de l'article 36, qui est ainsi conçu :

Mais toute personne qui pourra fournir au ministre la preuve que pour cause de maladie, de délai dans l'établissement de sa famille sur le homestead, ou pour toute autre cause, il se trouve ou sera dans l'impossibilité de rendre parfaite son inscription dans le délai de six mois ci-dessus mentionné, pourra obtenir du ministre un nouveau délai de six mois pour parfaire son inscription, mais nul n'aura droit à plus de douze mois de délai à compter de la date de l'inscription, pour la rendre parfaite.

Ce paragraphe est remarquable par la largeur de la portée qu'on peut lui attribuer. Pour cause de maladie, de retard dans l'établissement de la famille du colon, ou pour toute autre cause, le ministre est libre d'accorder, pour parfaire l'inscription, le délai qu'il juge à propos. A mes yeux, les mots "ou pour toute autre cause" sont beaucoup trop vagues. J'imagine que le ministre pourrait se croire autorisé à classer parmi ces " autres causes " les services rendus par ses amis à l'époque des élections. Je vois sourire mon honorable ami de Brandon (M. Sifton) ; c'est peut-être que mes paroles réveillent chez lui quelque souvenir de luttes électorales. De son côté, le ministre actuel de l'Intérieur (M. Oliver) doit savoir un peu à quoi s'en tenir sur ces sortes de choses. Interprétés par un avocat, les mots " ou pour toute autre cause " devraient vouloir dire des causes de même nature ; mais je doute que ce soit là le sens que leur a attribué par le passé le ministère de l'Intérieur.

Passons maintenant à l'article 47, qui se rapporte aux mines et aux terrains miniers :

Les dispositions du présent acte relatives aux ventes et aux inscriptions d'établissement ne seront pas applicables aux terres renfermant des houilles ou d'autres minéraux en territoire arpenté ou non arpenté ; mais il sera disposé de ces terrains de la manière et aux conditions que le Gouverneur en conseil déterminera, au besoin, par règlements établis à cet effet.

L'autre jour, l'honorable ministre de l'Intérieur jugeait qu'il était nécessaire, ou que du moins il y avait lieu de saisir la Chambre d'un projet de loi sur les mines du Yukon, et la stabilité de la loi semblait être la raison déterminante de son attitude. Il affirmait qu'il y avait lieu, dans l'intérêt des mineurs et du territoire même du Yukon, de donner un caractère permanent aux règlements, afin de laisser savoir aux mineurs que les lois qui les régissent ne sont pas constamment exposées à être modifiées par quelque décret de l'exécutif ou des règlements nouveaux du ministère.

D'après la loi actuellement en vigueur, le Gouverneur en conseil a le droit absolu de trancher toute question relative aux lois minières, et j'incline à croire que le maintien de ce système n'est pas désirable, et que le Parlement devrait sans plus tarder édicter quelque règlement concernant les terres minières du Canada, semblable à celui que vient de nous proposer le ministre de l'Intérieur pour les terres minières du Yukon. Nous en arrivons ensuite à l'article 50 du statut, et cet article est passé depuis quelques années par des phases assez remarquables. Quand le Gouvernement est

arrivé au pouvoir en 1896, cet article était conçu comme suit :

Le Gouverneur en conseil pourra, de temps à autre, louer à toute personne, pour des fins de pâturage, des étendues de terres fédérales inoccupées, pour le nombre d'années et moyennant le loyer qui pourra sembler convenable, et chaque bail contiendra cette condition que le Gouvenrur en conseil pourra en tout temps autoriser au ministre à donner au locataire avis d'annulation de son bail, et deux ans après signification de cet avis ledit bail prendra fin.

Il y avait là une restriction statutaire, à l'égard du Gouverneur en conseil, portant que chaque bail devait contenir le droit de donner avis d'annulation, et à l'expiration de deux ans après la signification de cet avis le bail prenait fin.

En 1897, peu de temps après l'arrivée de ce ministère au pouvoir, la loi fut modifiée, par le chapitre 29 des statuts de 1897, dans les termes suivants :

Lorsqu'il y sera autorisé par le Gouverneur en conseil, le ministre pourra louer à toute personne, pour des fins de pâturage, des étendues de terres fédérales inoccupées, pour le nombre d'années, moyennant le loyer, et à tels autres termes et conditions que prescriront à ce sujet les règlements de temps à autre autorisés par le Gouverneur en conseil.

La restriction statutaire était ici supprimée, et on conférait au Gouverneur en conseil le droit absolu de faire les règlements. Cette disposition fut de nouveau modifiée par la loi de 1901, chapitre 20, section 5.

Je n'ai pas besoin de donner lecture du tout, car le changement ne porte que sur la suppression des mots suivants :

Lorsqu'il y sera autorisé par le Gouverneur en conseil.

Ainsi donc, en autant que je puis m'en rendre compte, la loi actuellement en vigueur se lit comme suit :

Le ministre pourra louer à toute personne, pour des fins de pâturage, des étendues de terres fédérales inoccupées, pour le nombre d'années, moyennant le loyer, et à tels autres termes et conditions que prescriront à ce sujet les règlements de temps à autre autorisés par le Gouverneur en conseil.

Par le premier amendement, la restriction statutaire était supprimée, et par le second on passait outre à la nécessité d'un ordre en conseil. De sorte que le ministre, sujet seulement aux règlements édictés de temps à autre par décret en conseil, a le droit absolu de décider ce qui lui plaira pour les baux de terres fédérales inoccupées.

Voyons les dispositions qui concernent les terres forestières, articles 64 à 86 inclusivement. Je ne donnerai lecture que de la plus importante, celle de l'article 68 :

Les baux de coupe de bois ne devront pas dépasser la durée d'un année, et le locataire d'une coupe de bois ne sera pas considéré comme ayant le moindre droit au renouvellement de son bail, à moins qu'on n'ait statué sur ce renouvellement dans le décret en conseil autorisant ce bail, ou au moins que cela n'ait été au préalable compris dans les conditions de vente ou de soumissions ayant présidé à l'obtention de ce bail.

Voici qui confère de nouveau des pouvoirs extraordinaires au Gouverneur en conseil, et on en a profité en 1903 d'une façon fort remarquable. Cet article confère au Gouverneur en conseil, agissant ici par l'entremise du ministre de l'Intérieur, le droit perpétuel absolu de renouveler un bail, si tel est son bon plaisir. Je ne parlerai pas des dispositions de l'article 90, traitant des pouvoirs généraux du Gouverneur en conseil, car d'autres membres de cette Chambre ont l'intention d'aborder ces ujet. Je me contenterai, pour le moment, de considérer s'il s'est glissé ou non des abus dans l'administration de ces terres, en vertu des pouvoirs fort discrétionnaires qui ont été conférés au Gouverneur en conseil et au ministre de l'Intérieur.

La compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan a obtenu, en 1902, une concession de terres à des conditions fort remarquables. Je viens de mentionner cette compagnie, mais il serait peut-être plus juste de dire qu'une certaine association de particuliers obtint alors cette concession, et que cette association se forma dans la suite sous le nom de compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan. Les terres concédées à cette compagnie par le gouvernement comprenaient environ 250,000 acres, et à part cela les mêmes particuliers ou la même compagnie firent l'acquisition d'environ un million d'acres de terres concédées au chemin de fer Qu'Appelle-lac-Long-Saskatchewan, dont ils commencèrent à disposer pour leur plus grand avantage.

Si je me rappelle bien, le prix d'achat convenu avec le chemin de fer Qu'Appelle-lac-Long-Saskatchewan était $1.57 l'acre, tandis que les terres achetées du gouvernement l'avaient été à raison de $1 l'acre, d'après le décret en conseil du 9 mai 1902.

Certaines circonstances fort remarquables ont entouré l'achat de ces terres, et on a déjà attiré là-dessus l'attention des membres de cette Chambre. Il n'y a aucun doute que ces terres étaient fertiles. Il est admis aujourd'hui que les 250,000 acres concédées à cette compagnie étaient fertiles, mais on a allégué devant la Chambre ainsi que par tout le pays qu'à l'époque où cette concession a été faite le Gouvernement ignorait que ces terres étaient fertiles. En outre, aucune évaluation spéciale de ces terres n'a été faite par le Gouvernement. J'ai demandé, cette année-même, si le Gouvernement avait fait évaluer ces terres avant de les concéder à cette compagnie à raison de $1 l'acre, et on m'a répondu qu'aucune évaluation de ce genre n'avait été faite.

Les négociations pour l'achat paraissent avoir été en grande partie verbales; l'un des principaux intéressés était M. Adamson, le

député d'Humboldt, et le beau-frère du député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) qui était alors le commissaire des terres. On ne commença à entendre parler de cette affaire que quelque temps après ; quelque chose en transpira en 1903, et quelque chose encore en 1904. J'ai le texte du décret par devers moi, mais il me sera bien inutile d'en parler en détail. Je me contenterai de rappeler que les conditions de l'achat étaient le dépôt de $50,000 en scrips ; non pas en argent, mais en scrips. On a allégué que ces concessionnaires avaient été invités à faire ce dépôt considérable afin de garantir l'exécution de leurs engagements, mais aux termes du décret ce dépôt pouvait être en scrips, et ce sont des scrips qu'on mentionne expressément. L'acheteur était tenu d'établir vingt colons sur les terres de homesteads et douze colons sur les terres vendues à la compagnie dans chaque township.

Cela était très avantageux pour la compagnie parce que cela lui permettait de vendre une terre en concédant un homestead chaque fois que cette terre avait été achetée de la compagnie de chemin de fer. On donnait cinq ans à la compagnie pour exécuter ses engagements, mais les deux cinquièmes des colons devaient être établis dans les deux ans qui suivaient la date de la concession et il n'était pas nécessaire de faire des paiements pour la totalité des terres et ces paiements pouvaient être faits en scrips.

On a prétendu que tout cela se rattachait à un grand projet pour développer l'immigration, mais ceux qui ont dit cela n'ont rien énoncé de bien flatteur pour le département de l'Intérieur. S'il est une chose dont on nous a rabattu les oreilles par tout le pays, c'est bien l'élan que le département de l'Intérieur aurait donné à sa politique d'immigration ; et cependant, voici qu'on nous dit que le département de l'Intérieur s'est vu dans l'impossibilité de coloniser ces terres, et que, jugeant ses efforts inutiles, force lui a été en définitive de faire appel à des particuliers pour attirer des immigrants. Je dois dire qu'il n'y a pas un seul mot, dans le décret en conseil, qui oblige d'amener des immigrants pour la colonisation de ces terres. Toutes les conditions se trouveraient parfaitement remplies en établissant sur ces terres des colons qui seraient déjà des citoyens du Canada. Ainsi en voulant nous faire croire qu'il s'agit ici d'un grand projet pour attirer l'immigration, on énonce une chose qui ne repose sur aucun fondement.

En second lieu, on nous a dit qu'il avait été nécessaire de s'y prendre de cette manière afin de démontrer la fertilité du sol dans cette partie du pays. Bien que le Gouvernement, afin de détourner les soupçons, allègue qu'il ignorait les faits, ces excuses et ces échappatoires ne paraissent pas, à regarder les choses de près, représenter rien qui vaille. Le Gouvernement avait alors, au département de l'Intérieur, un grand nombre d'employés. Il y avait un commissaire des terres à $3,000 par année, qui assurément devait avoir eu autant d'occasions d'apprendre que ces terres étaient fertiles et propres à la colonisation que son beau-frère le député d'Humboldt (M. Adamson). Tous les renseignements que possédaient l'un des intéressés, le colonel Davidson, au sujet de la fertilité de ces terres, auraient dû être et ont dû être communiqués au commissaire des terres ou à quelques-uns des employés du département de l'Intérieur. Mais, monsieur l'Orateur, pas n'est besoin de ne nous borner qu'à des suppositions. Nous avons le rapport d'un des employés du département, fait trois mois seulement avant que cette affaire extraordinaire eût été conclue, qui recommande au Gouvernement non seulement de suivre la méthode ordinaire pour conclure cette affaire, mais qui fait aussi remarquer que ces mêmes terres qui ont été vendues à ces particuliers pour $1 l'acre étaient absolument fertiles et propres à la colonisation. Je veux parler du rapport de M. C. W. Speers, qui a été soumis à la Chambre sur demande. Ce rapport porte la date du 16 février 1902, et le décret en conseil concédant à cette compagnie cette étendue de terres a été rendu le 9 mai de la même année. La lettre de M. Speers est conçue en ces termes :

A l'honorable M. Clifford Sifton,
Ministre de l'Intérieur, Ottawa.

Cher monsieur Sifton,—Je suis persuadé que l'affluence des colons venant des Etats-Unis, sera très considérable, et qu'un grand nombre de ces colons auront des moyens.

Je vous inclus une carte indiquant les terres adjacentes au chemin de fer S.-L.-L.-R., entre Lumsden, à 20 milles au nord de Regina, et Dundurn, à 135 milles de Régina.

En attirant votre attention sur les terres indiquées comme s'étendant sur une longueur de 115 milles de chaque côté du chemin de fer, je désire vous faire remarquer que cette région, s'il faut s'en rapporter à beaucoup de personne, passe pour être absolument impropre à la colonisaton, et que cette opinion n'a pas peu contribué à faire de ce district un véritable épouvantail.

C'est là l'avis auquel se sont rangés MM. Osler, Hammond et Natton. Il n'y a aucun doute que cette région a été la cause de certaines difficultés entre votre département et la compagnie du chemin de fer pour ce qui concernait sa concession de terres. Je n'hésite pas cependant à déclarer que plusieurs excellentes terres se trouvent le long de ce chemin de fer, entre les points déjà mentionnées. J'ai inspecté avec soin toute cette région, et je suis persuadé qu'on pourait fonder là des établissements qui ne tarderaient pas à donner une toute autre réputation à cette partie du pays.

Je désire faire remarquer qu'il ne se produit pas un seul minot de blé dans les limites de ces 118 milles, et je suis convaincu que si l'on mettait en culture quelques centaines d'acres à mi-chemin entre Lumsden et Dundurn, afin de démontrer que la terre est excellente, il y aurait là avant longtemps bon nombre de colons.

Je regrette que je n'aie pas eu l'occasion de causer un moment avec vous sur tout cela, et comme les représentants dn chemin de fer S. L.-L.-R. paraissent plutôt avoir peur de leur concession de terres dans ce district, je vous proposerais de reprendre ces terres, car je suis sûr que nous pouvons y attirer des colons et en disposer à l'avantage du département. Je vous ferai observer que la ligne du Sault a été toute une année sans colon, et d'ici un an tout sera pris.

Nous éprouvons quelques difficultés à avoir des homesteads près du chemin de fer, et je suis sûr qu'on ne pourra jamais percer assez vite des chemins de colonisation, tellement le pays se peuple rapidement. J'ai tout lieu de croire qu'une partie de la région dont je viens de parler sera colonisée dès cet été, et la valeur des sections impaires se trouvera de ce fait considérablement augmentée.

Votre tout dévoué,
C. W. SPEERS.

Ainsi, trois mois avant que ces terres eussent été concédées au prix minimum fixé par statut, le Gouvernement avait reçu l'avis que ces terres étaient fertiles, et qu'on devait essayer d'y cultiver du blé. On prévenait aussi le Gouvernement qu'on s'attendait à voir arriver un nombre extraordinaire de colons des Etats-Unis, et qu'on n'éprouverait aucune difficulté à attirer là l'immigration. Malgré cela, et sous le prétexte d'attirer davantage l'immigration, on a concédé à certains particuliers, à des amis politiques—il y en avait certainement quelques-uns, et l'un d'eux était proche parent du commissaire des terres—au prix minimum de $1 l'acre, 250,000 acres de terres qui se sont trouvées valoir les meilleures terres que nous avons aujourd'hui dans le Nord-Ouest.

Ce n'est qu'après cela que le Gouvernement a paru avoir quelques inquiétudes. On dépêcha sur les lieux l'inspecteur général, qui, après sa visite, écrivit un rapport, formant les pages 32 à 300 du rapport de l'inspecteur général pour 1904. Cette inspection eut lieu en 1903. Alors que le Gouvernement possédait ces terres, il ne parait pas qu'on ait fait grand'chose pour s'enquérir de leur valeur. Mais aussitôt que ces 250,000 acres et le 1,000,000 d'acres achetées de la compagnie du chemin de fer eurent passé aux mains de ces particuliers, l'inspecteur général et son personnel se prononcèrent au sujet de ces terres, et dans un sens très favorable.

On me dira peut-être que les membres de la gauche de cette Chambre se laissent ici trop influencer par leurs préjugés. Je rappelerai à ceux qui seraient de cet avis, qu'on a déjà parlé de tout cela dans les journaux.

Un publiciste qui est un ami dévoué du Gouvernement, qui a une grande admiration pour le premier ministre et qui est absolument convaincu de l'intégrité inattaquable de l'honorable leader de cette Chambre, a été encore plus loin que qui que ce soit d'entre nous nous pour dire ce qu'il pensait de toute cette affaire. Je

M. R. L. BORDEN.

veux parler de M. E. W. Thomson, bien connu par tout le Canada par ses écrits, observateur très sagace des événements politiques, et qui, à venir jusqu'à présent, n'a trouvé pour ainsi dire rien à reprendre dans l'administration du présent Gouvernement.

Je ne parlerai pas de sa lettre du 15 septembre dernier, où il rappelle que la valeur de ces terres était chose parfaitement connue, dès 1901, par un certain M. Meilicke, qui y avait fait venir quelques colons des Etats-Unis. Je me contenterai de citer une lettre récente de M. Thomson sur ce sujet, et je me permettrai d'en donner quelques extraits afin de démontrer quelle impression cette affaire avait produite dans l'esprit d'un homme qu'on doit du moins considérer comme un critique impartial, et qui, à venir jusqu'à présent, a soutenu le Gouvernement dans sa politique et dans son administration. M. Thomson, écrivant récemment au "Boston Trancript", s'est exprimé comme suit :

L'affaire des terres de la Saskatchewan.

En quoi consiste cette affaire ? Autant que le Parlement a pu savoir, il s'agit surtout de la vente effectuée par le Gouvernement, en 1902, de 250,000 acres de terres de l'Ouest, à $1 l'acre à la Saskatchewan Valley Land Company, qui tout aussitôt a pu se dessaisir de ces terres à raison de $6.50 à $12.

On a allégué, pour justifier tout cela : 1° que la compagnie s'était engagée à établir un certain nombre de colons sur ces terres, et que c'est ce qu'elle a fait, épargnant ainsi au Gouvernement beaucoup de dépenses pour recruter des immigrants et coloniser ces terres. La réponse à cela est que les dépenses qu'avaient pu faire l'administration pour coloniser ces terres n'avaient pas pu même représenter la dixième partie des bénéfices réalisés par la compagnie. 2° On a prétendu aussi que le Gouvernement ignorait que ces terres avaient de la valeur ; qu'elles étaient considérées comme étant arides et sans valeur ; que c'était là la raison pour laquelle les colons les fuyaient, et que la compagnie, en prenant ces terres à sa charge, nous avait rendu un précieux service. Ces raisons, présentées par sir Wilfrid Laurier, seraient excellentes si elles étaient vraies, comme sir Wilfrid a dû croire qu'elles l'étaient car il est incapable de dire un mensonge. Il a été assurément induit en erreur par des subordonnés intéressés à mentir. On savait parfaitement que ces terres avaient de la valeur dès 1901, c'est-à-dire un an avant qu'elles eussent été vendues à la compagnie.

Il décrit ensuite les premières tentatives d'accaparement :

Cette même année-là, en 1901, comme l'avait raconté il y a déjà longtemps le correspondant du "Transcript" dans l'Ouest, M. E. J. Meilicke, riche Américain d'origine allemande et sénateur de l'état du Minnesota, explora la région qui comprend les terres en question. Après avoir constaté que ces terres se prêtaient admirablement à la culture du blé, il acheta ou se réserva tout ce qu'il est dit dans une lettre du 11 octobre 1905 adressée au "Transcript". Meilicke dirigea plusieurs familles sur les terres qu'il venait d'acquérir. Tous les grains vinrent à merveile, bien qu'ils

eussent été semés fort tard. Il n'en fallut pas plus pour convaincre les plus incrédules qu'on pourrait tirer le même parti des autres terres restant inexploitées, et Meilicke accapara des scrips pour faire de nouveaux achats. Mais quand il se présenta pour réclamer ses terres, il s'aperçut que la compagnie de la Saskatchewan l'avait devancé, non seulement pour les terres qu'ils désiraient acquérir, mais en outre pour certaines sections réservées aux concessions gratuites. Il est certain que le département de l'Intérieur était au courant des opérations de Meilicke, car des agents du département sont allés rendre visite à Meilicke au commencement de 1902, ainsi qu'en témoigne aussi la lettre adressée au " Transcript ". Ce qui est certain, cependant, c'est que sir Wilfrid Laurier ne connaissait rien des allées et venues de ces colons américains, en 1901 et 1902. Il est possible aussi que M. Sifton, alors ministre de l'Intérieur, n'en savait rien, car, bien qu'il ait généralement l'œil à tout, il était absorbé dans des affaires considérables en 1901 et 1902, et il lui fallait alors s'en rapporter pour une large part à son sous-ministre et à ses subordonnés.

Le département des Terres devait savoir ce qui se passait. Le commissaire des terres, le propre employé de M. Sifton, devait aussi être d'autant plus au courant des opérations de Meilicke que ses subordonnés lui avaient déjà là-dessus adressé des rapports.

Et je viens de donner lecture d'une de ces lettres à la Chambre. Le ministre de l'Intérieur connaissait, ou il aurait dû connaître quelle était la valeur de ces terres en février 1902. La lettre dit encore :

Le commissaire des terres était un homme de l'Ouest. Il avait, pour ainsi dire, tout cela sous les yeux. De plus, ce commissaire est le beau-frère de M. Adamson, banquier à Rosthern, village situé près des terres de Meilicke. Adamson devait savoir ce que faisait Meilicke. Cela est d'autant plus certain qu'il s'est empressé de se joindre aux particuliers qui bientôt après organisèrent la compagnie des terres de la Saskatchewan. Il ne faisait du reste là qu'exercer un droit parfaitement légitime. Il ne serait possible de croire que le commissaire des terres ignorait la valeur de ces biens qu'en supposant qu'il ne savait pas qu'Adamson était l'un des principaux intéressés dans la compagnie qui les avait obtenus. Qu'il y ait eu intelligence secrète entre toutes les parties, cela paraît ressortir évidemment du transfert des 250,000 acres dans ces circonstances. L'opposition pourrait être parfaitement dans son droit, aux yeux du public, en demandant une enquête parlementaire dans toute cette affaire.

M. Thomas considère ensuite les points sur lesquels a porté la défense du Gouvernement, et fait remarquer que l'argument qu'on a invoqué que le chemin de fer avait vendu ses terres à $1.50 l'acre n'a pas grande importance, car le chemin de fer était alors pour ainsi dire insolvable et se voyait dans l'obligation de se débarrasser de ses terres. Voici ce qu'on dit :

La réponse la plus plausible est : 1° que la compagnie du chemin de fer était presque insolvable, et par conséquent était dans l'impossibilité de protéger ses intérêts ; 2° que les dates des transactions indiquent que les membres de la compagnie de la Saskatchewan avaient été mis dès l'origine au courant des opérations de Meilicke, et qu'ils avaient alors immédiatement mis à profit la situation financière de la compagnie du chemin de fer pour faire consentir à cele-ci un acte de vente par lequel elle se trouvait liée, plusieurs semaines avant que ses agents pussent être accusés de négligence pour ne pas l'avoir renseignée au sujet de Meilicke ; 3° qu'aucune excuse au sujet de la valeur de ces terres, de la part d'une compagnie de chemin de fer, ne pourrait justifier une semblable ignorance de la part du département des terres du gouvernement fédéral ; 4° que ce département a dû être mis au courant, par les rapports de ses inspecteurs, des découvertes et des opérations de Meilicke, au moins six mois avant que ces 250,000 acres eussent été ainsi sacrifiées à cette compagnie.

Dans une autre lettre, après avoir parlé de ce qu'il appelle le pétrin où se trouve actuellement le ministre de l'Intérieur (M. Olivier) chaque fois qu'il lui faut répondre aux questions des membres de l'opposition concernant les dates de certaines transactions, il continue comme suit :

Quoi qu'il en soit, il n'est pas une personne sensée, qui, après avoir étudié cette affaire, n'en arrive à la conclusion qu'il importe que la lumière se fasse complètement là-dessus. Il est facile de se convaincre, en étudiant tout cela, que le ministère, qui ne croyait pas peut-être mal faire, a été amené à vendre, à raison de $1 l'acre, 250,000 acres de terres supposées être de peu de valeur et que la compagnie savait être au contraire très fertiles. Cette fertilité, qui avait été soudainement révélée aux personnes qui se sont hâtées d'organiser la compagnie, devait être certainement connue de quelques employés du département de l'Intérieur, dont M. Sifton avait la charge.

Une curieuse défense.

Le point qu'il faut éclaircir est celui-ci : sur qui doit-on rejeter la responsabilité de ne pas avoir renseigné promptement le ministère au sujet de la valeur certaine des terres transférées ? Tant que ce point ne sera pas éclairci, on ne pourra pas empêcher le public de soupçonner que la compagnie a dû payer à quelqu'un un joli pot-de-vin pour tromper ainsi le ministère de l'Intérieur. Il peut se faire, après tout, qu'il n'y a eu là qu'une méprise, résultant de trop de précipitation. Il est évident que, d'une manière générale, les ministres ont cru qu'ils avaient fait là œuvre éminemment patriotique. Ce cas n'est pas l'un de ceux où une faute puisse être pire qu'un crime. L'enquête ne serait que justice pour les employés du ministère, s'ils n'ont pas autre chose à se reprocher que les ministres en général. Si les ministres ne consentaient pas à ce qu'une enquête vigoureuse soit instituée, alors ils se feraient un tort considérable, car ce qui resterait acquis de tout cela, c'est qu'une grande étendue de terres, reconnue soudainement comme étant fertile, a été concédée en quelque sorte secrètement à des spéculateurs avant que le public eût pu avoir connaissance que ces terres avaient plus de valeur que celle qu'on leur avait longtemps attribuée.

Je viens de donner de longs extraits de cette correspondance émanant d'une autorité indépendante, et qui à venir jusqu'à présent n'a rien trouvé à reprendre à la politique ou à l'administration du Gouvernement. J'ai cité cette correspondance dans l'espoir que je finirais par convaincre le premier ministre et quelques-uns de ses collègues qu'il y a au moins nécessité urgente d'une enquête au sujet de cette affaire et de certaines autres transactions du département de l'Intérieur dont je vais parler. On a dit que le prix était raisonnable, eu égard aux conditions. Laissez-moi vous rappeler que les terres du chemin de fer du Pacifique se sont vendues, de 1896 à 1902, à une moyenne de $3.25 l'acre. Les ventes étaient devenues très actives en 1902, et le Gouvernement devait savoir que la demande pour les terres, dans l'Ouest, était devenue très prononcée. En 1901, les ventes des terres du Pacifique avaient représenté 339,985 acres. En 1902, ces ventes s'élevaient à 1,362,985 acres En 1901, on avait enregistré, à Regina, 1,318 homesteads, et en 1902, 4,158. Dans l'agence de Prince-Albert, 607 homestead furent enregistrés en 1901, et 1,617 en 1902. Et cependant, malgré tout ce développement et la demande urgente des terres par tout le Nord-Ouest, le Gouvernement jugea bon, tout en ayant par devers lui les rapports de ses inspecteurs, de concéder ces 250,000 acres à des favoris qui formaient partie de la compagnie des terres de la Saskatchewan.

Je me suis étendu quelque peu sur tout cela, parce que, bien que ce sujet ait été déjà discuté en cette Chambre, je crois qu'il est bon que nous y revenions au cours de ce débat.

Je veux aussi dire quelques mots des fondés de pouvoirs ou hommes de paille dont il a été déjà question. Là-dessus, le ministre de l'Intérieur ou d'autres membres de la droite de cette Chambre ont prétendu que les abus qu'on admet avoir existé au moins depuis deux ou trois ans était chose dont le Gouvernement n'avait pas eu connaissance. Il y a cependant de bonnes raisons de croire—et l'enquête le démontrera sans doute—que l'enregistrement d'homesteads qui s'est fait dans l'Ouest au nom de tierces parties, c'est-à-dire en permettant à un particulier de prendre un homestead au nom d'un autre, était chose qu'on avait communiquée au département de l'Intérieur il y a au moins trois ans, et cela de façon fort explicite. Non seulement cela, mais tous les griefs dont s'est plaint la gauche de cette Chambre, et tous ceux sur lesquels a appuyé le ministre de l'Intérieur lui-même, étaient connus par le département dès 1903.

Et on admet que ces griefs étaient des plus sérieux. L'attention de la Chambre a été attirée sur certains commentaires publiés là-dessus dans les journaux. Le "Manitoba Free Press", qui est un organe du Gouvernement, a qualifié ces pratiques purement et simplement d'escroqueries. Le ministre même de l'Intérieur, discourant sur ce sujet, a fait remarquer comment ces griefs s'étaient produits, et il a appuyé sur la nécessité de faire quelque chose pour les supprimer. Il a déjà édicté quelques règlements, mais il n'a pas fait retrancher du statut l'article dont j'ai parlé. Et dans des imprimés distribués en son nom par son département, il invite les immigrants à se régler sur la loi qui est toujours dans le statut. Ainsi, par exemple, dans un imprimé que j'ai en ce moment en main, et qui porte le nom de l'honorable M. Frank Oliver, ministre de l'Intérieur, le public reçoit les renseignements suivants :

> Un individu peut-il prendre un quart de section pour lui-même, et un autre quart de section pour un ami qui viendrait après lui ? Un individu, résidant sur les lieux, peut-il prendre un quart de section pour d'autres qui arrivent, ou ceux-ci devront-ils le faire eux-mêmes ?
>
> Réponse.—Tout individu peut prendre un quart de section pour lui-même, ou pour autant de ses amis qu'il le désirera et qui viendraient dans la suite, pourvu qu'il puisse produire un mandat de chacune de ces personnes. On peut se procurer des formules de mandats en en faisant la demande au secrétaire du département de l'Intérieur, à Ottawa, ou à tout agent quelconque du Gouvernement.

On admet que le grief existe. Le ministre lui-même a admis la chose quand il a modifié ses règlements. Je crois qu'on devrait aller encore plus loin, en insérant un amendement dans le statut même. J'ai déjà parlé de la nécessité de modifier l'article 36 paragraphe 2, qui autorise le ministre de l'Intérieur à compter des services politiques, ou des considérations d'ordre politique, parmi les raisons qui peuvent permettre de prolonger la période pour s'acquitter de ses devoirs de détenteur de homestead.

Voyons maintenant pour les concessions minières. J'ai entendu dire, et je suppose que tous les membres de cette Chambre ont aussi entendu dire, que tout n'a pas été entièrement satisfaisant pour ce qui est des demandes de minéraux faites au département de l'Intérieur. Toute la difficulté, où au moins la grande difficulté, la chose a pu exister, aussi, sous l'administration précédente—provient de ce que le département a préféré tenir secrètes toutes les demandes qui lui étaient faites pour des terres minières, et pour d'autres parties du domaine public. Je vais parler de cela dans un instant. Quand les opérations d'un département public, qui a à s'occuper du domaine de l'Etat, sont enveloppées d'autant de mystère que celles de notre département de l'Intérieur depuis plusieurs années, il est naturel de voir s'élever des soupçons. Il est possible que les membres de cette Chambre aient entendu parler de choses qui ne reposaient sur aucun fondement.

On m'a dit—et je puis donner au ministre de l'Intérieur le nom de celui qui m'a communiqué ce renseignement—qu'il est arrivé

quelquefois que les choses s'étaient ainsi passées : par exemple, un mineur, après s'être enquis avec soin de la valeur de certaines terres minières dans l'Ouest, adresse une demande du même genre n'a pas été on lui répond que certains retards sont inévitables, car il faut auparavant s'assurer si une de mande du même genre n'a pas été précédemment adressée ; et alors il se trouve toujours qu'une demande analogue a été reçue immédiatement avant la sienne, bien qu'il soit absolument sûr d'avoir été le premier prospecteur et le premier à faire la demande pour ces terres. Des soupçons de ce genre, il est vrai, peuvent être sans fondement. Les rumeurs qui arrivent aux oreilles des membres de la Chambre, pour de semblables matières, peuvent ne reposer sur rien de vrai. Mais si les opérations du département de l'Intérieur n'étaient pas enveloppées de tant de mystère, et si tous ses registres étaient mis à la disposition du public, comme le sont par exemple les registres des mines de la Nouvelle-Ecosse, je ne crois pas que de semblables soupçons pourraient même avoir chance de naître. Pourquoi ne pas avoir une loi minière pour l'ouest du Canada, qui pourrait s'appliquer à toutes les terres minières de l'Etat? Pourquoi n'y aurait-il pas dans cette loi minière une disposition stipulant que tous les registres relevant de cette partie du domaine de l'Etat seraient publics, afin qu'il suffise de se rendre dans un burau public pour pour s'assurer si la terre qu'on désire avoir n'aurait pas au préalable été demandée par un autre. Je puis fournir plusieurs exemples des pouvoirs discrétionnaires qui peuvent être en ces matières exercés par le Gouvernement. Tout récemment, cela s'est encore fait de façon fort extraordinaire. Le Gouvernement a jugé bon de concéder à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique le droit de priorité sur tous les minéraux compris dans les limites du droit de parcours de cette compagnie dans l'Ouest. Le Gouvernement a pareillement le pouvoir de concéder chaque acre de terres minières dans l'Ouest à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique—on n'établit là aucune distinction. On pourra nous dire que l'un serait un exercice de pouvoir bien plus extrême que l'autre. Mais, est-il juste que le Gouverneur en conseil, à l'insu du Parlement et sans que le public connaisse ses intentions, puisse être ainsi investi du pouvoir de déclarer que toute corporation ou association d'individus sera considérée comme étant la première à demander que toutes les richesses minières de l'Ouest lui soient concédées? Je ne crois pas qu'on puisse justifier le maintien de semblables pouvoirs pour le Gouverneur en conseil. Comme je l'ai déjà dit, c'est là un sujet qui doit engager toute l'attention d'un comité, et il importe que nous prenions au plus tôt les mesures nécessaires pour apporter quelques restrictions aux pouvoirs extraordinaires conférés au Gouvernement par ce statut.

La disposition relative aux baux de pâturage, et dont j'ai déjà parlé, prête aux mêmes objections. Les pouvoirs du Parlement pour contrôler et imposer des restrictions ont été écourtés. La même chose est arrivée pour les pouvoirs du Gouverneur en conseil. Mais, par contre les pouvoirs du ministre de l'Intérieur ont été augmentés. Et qu'en est-il résulté? Je crois qu'à venir au 1er août 1902, cette restriction, autrefois imposée par statut, mais abrogée par la loi de 1901, apparaissait dans chaque bail de pâturage émis par ce Gouvernement.

C'est-à-dire que, à venir jusqu'à 1902, le Gouvernement n'a émis aucun bail de pâturage au nom de qui que ce soit qui ne réservait pas le droit du Gouverneur en conseil ou du ministre d'annuler le bail à deux ans d'avis. Après l'adoption de la loi de 1901, il n'était plus nécessaire de formuler ces réserves. Et c'est ainsi que, le 1er août 1902, un bail de 41,280 acres de terre a été concédé à A. T. Mackie, de Pembroke, pour 21 ans, sans que le Gouverneur en conseil se fût réservé le droit d'annuler ce bail à deux ans d'avis.

Une VOIX : S'agit-il d'un membre de la Chambre ?

M. R. L. BORDEN : Je ne crois pas que le concessionnaire soit un membre de la Chambre. Je n'en suis pas, du reste, là-dessus, et je ne veux parler que des conditions du bail. J'ignore si le concessionnaire était parent d'un membre de la Chambre, mais s'il l'était je n'entends pas du tout insister pour l'instant sur ce point. Le bail était pour 21 ans, à partir du 1er août 1902, et comprenait une étendue de 41,280 acres. C'était là le premier bail, et ce fut aussi le seul durant environ trois ans. Mais, au printemps de 1905, plusieurs transactions remarquables eurent lieu, qui ne comprenaient pas moins de huit de ces baux irrévocables. Je vais donner les dates de ces baux et les chiffres des étendues représentées. Le 1er avril 1905, un bail irrévocable de 55,747 acres a été concédé à Brown, Bedingfield et Cie. Je ne sais rien au sujet de ces messieurs, et j'ignore aussi qui ils sont. Le Gouvernement n'a pas le droit d'annuler ce bail, qui devra rester en vigueur durant 21 ans. Le 1er juillet 1905, un bail de 42,777½ acres a été concédé à George Lane, à Calgary. Le 1er mai 1905, un bail de 13,794 acres a été émis en faveur de la Glengarry Ranch Co. Le 1er juillet 1905, un bail de 47,615 acres a été concédé à la Grand Forks Cattle Co., et le même jour un autre bail de 48,867 acres a aussi été concédé à la même compagnie. Le 27 octobre 1905, la Grand Forks Cattle Co. a acheté, sur cette étendue à bail, 9,452 acres à $1 l'acre, et distribuées dans cinq différents townships. Laissez-moi vous faire remarquer la signification qu'il convient d'attacher à cette vente. D'après les conditions de chacun de ces baux, il restait entendu qu'une quantité

suffisante de terre pourrait être achetée pour une ferme et un corral, sans que cela pût toutefois dépasser 10 pour 100 de l'étendue totale affermée.

La députation observera que le bail en question autorise l'achat, en vue de l'établissement d'une ferme ou d'un ranche, d'une superficie n'excédant pas un dixième de l'étendue concédée. Je ne saurais dire si cette stipulation se trouve comprise dans les baux révocables ; le ministre de l'Intérieur pourra nous renseigner sur ce point. Le 27 octobre 1905, cette superficie de 9,452 acres fut acquise au prix de $1 l'acre, non pas en vue d'en faire une ferme ou un ranche, mais répartie entre cinq townships.

Il est deux autres baux que je désire signaler à l'attention : l'un pour 1,280 acres, en faveur de Duncan Cameron, en date du premier jour de juillet 1905 ; et l'autre pour 60,381 acres, en faveur de la "Galloway Horse and Cattle Company", et en date du premier jour d'août 1905. En ce qui regarde ces baux de pâture, jusqu'en 1901, la loi prescrivait que tous et chacun d'eux renfermaient une stipulation autorisant le Gouvernement à en opérer la résiliation moyennant deux ans d'avis. En 1901 la loi fut modifiée de manière à laisser à l'exécutif ou au ministre de l'Intérieur le soin de déterminer les conditions. En 1902, il fut accordé à A. T. Mackay un bail irrévocable pour 41,280 acres. Du 1er avril au 1er août 1905, il fut accordé non moins de huit de ces baux irrévocables, couvrant une superficie totale de 371,741 acres, lesquels, aux termes de ces baux, ne pourront être colonisés d'ici à vingt et un ans. Cette multiplication subite des baux de cette nature me paraît assez frappante et pourrait très bien, à mon avis, faire le sujet d'une enquête. De même nous aurions intérêt à connaître quels sont ces heureux mortels qui ont pu se faire réserver à eux-mêmes d'ici à vingt et un ans cette superficie de près de 400,000 acres. Il ne faut pas non plus perdre de vue que d'ici à vingt et un ans, si nos prévisions les plus modestes se réalisent, ces baux de pâture auront énormément augmenté de valeur. Aujourd'hui même, une superficie de près de 10,000 acres, vendue au prix de $1 de l'acre aux membres favorisés d'une de ces compagnies, vaut, j'imagine, $10, $12 ou $15 de l'acre, ce qui assure à ces messieurs un bénéfice clair d'à peu près $100,000. Qui sont ces particuliers intéressés dans ces baux irrévocables dont on a fait une distribution si généreuse durant l'année de 1905, bien que jusque-là il n'eut été accordé qu'un bail de pâture, savoir en 1902 ?

Maintenant, si nous parcourons la liste des concessions de terrains forestiers, nous relevons un état de choses encore plus extraordinaire. Les décrets en conseil n'ont été déposés que récemment ; je les ai parcourus un peu à la hâte ; mais les déclarations que je m'en vais faire à la Chambre sont exactes, je pense, comme on pourra s'en rendre compte en se reportant au règlement. Il a été rendu en 1881, un décret en conseil sous

l'empire du statut relatif aux terrains forestiers. Il prescrivait qu'il ne serait pas concédé plus de 50 milles carrés à un seul individu ou à une seule maison, sans la sanction du Gouverneur en conseil ; il prescrivait, en outre, que, lors de son renouvellement, tout bail de terrain forestier serait sujet aux modifications que le Gouverneur en conseil jugerait à propos d'y faire quant au montant du loyer ou des redevances à payer. Le 8 mars 1883, il fut rendu un nouveau décret en Conseil, mais qui ne changea rien à ces deux dispositions essentielles. D'autre part, jusqu'en 1889, il existait des prescriptions spéciales réglementant la coupe du bois dans la zône de quarante milles de la Colombie-Anglaise. Le 17 septembre 1889, il fut rendu un décret en conseil contenant certaines modifications des règles applicables aux terres domaniales dans le Manitoba, les territoires du Nord-Ouest et la Colombie-Anglaise. L'article 3 de ce règlement réservait au Gouverneur en conseil son droit de revision. Le 1er juillet 1898, le Gouvernement actuel rendit un décret modifiant ledit règlement, mais réservant toujours à l'Exécutif son droit de revision. Je m'en vais lire l'article du règlement de 1898, car le texte en est à peu près le même que celui du règlement édicté pour la première fois en 1881. L'article du règlement de 1898 est conçu en ces termes :

> Lorsqu'un concessionnaire se sera conformé à toutes les conditions ci-énoncées dans son permis et dans le règlement, si aucune partie du terrain forestier n'est requise pour des fins de colonisation ou autres fins publiques,—ce dont le ministre de l'Intérieur sera le juge,—le permis pourra être renouvelé pour une autre année, sujet à toute modification du loyer annuel et des redevances à payer que le Gouverneur en conseil jugera à propos d'y faire.

Ainsi, on réservait au peuple canadien le droit de modifier, de temps à autres, par l'intermédiaire de l'exécutif, le montant de la redevance à payer ; de telle sorte qu'à mesure que le bois prenait de la valeur, les conditions du bail pouvaient être changées dans l'intérêt public. Dès lors, les concessionnaires de ces terrains forestiers ne se trouvaient pas seuls à profiter de l'augmentation de leur valeur dans la suite des années. Mais en 1903, l'exécutif, sur la proposition du ministre de l'Intérieur d'alors (M. Sifton), changea tout cela, et de la manière suivante. Un décret en conseil, rendu le 14 avril 1903, supprime entièrement ce droit de l'exécutif de modifier le chiffre du loyer ou de la redevance ; et je prie la Chambre tout particulièrement de remarquer que ce décret en conseil ne donne aucune raison justifiant cette innovation. Je vais donner lecture de ce qui est nécessaire pour mettre la Chambre en état de juger si j'ai tort ou raison.

> Et considérant qu'on nous a représenté que le détenteur d'un permis, sous l'empire des prescriptions énoncées ci-dessus, est exposé à souffrir quelque injustice, n'ayant aucune ga-

rantie que son permis sera renouvelé, quand même il se serait conformé à toutes les exigences du règlement, et considérant qu'il est opportun de donner au concessionnaire l'assurance que son permis lui sera renouvelé s'il s'est conformé aux règlements.

Or, même en admettant que ce soit là une raison suffisante pour garantir le renouvellement du permis, s'y trouve-t-il un mot pour légitimer l'annulation du droit qu'avait l'exécutif de modifier le chiffre de la redevance ou du loyer ? Pas un mot. Voici maintenant la conclusion :

C'est pourquoi le Gouverneur en conseil décrète que ledit article 3 du règlement relatif à l'émission de permis pour la coupe du bois, actuellement en vigueur, sera et est par le présent révoqué et remplacé par le suivant :

Tant que le concessionnaire se conformera aux conditions de son permis et du règlement, il aura droit au renouvellement de ce permis d'année en année jusqu'à ce que le bois marchand en ait été entièrement enlevé. Lorsqu'une partie notable de ladite superficie aura été dépouillée de son bois, le ministre pourra en disposer en vertu du règlement de vente ou de colonisation ; mais il ne pourra disposer ainsi des terrains contigus à des étendues recouvertes de bois marchand, ou dans des conditions qui exposeraient ces étendues à être ravagées par le feu.

Le Gouverneur en conseil édicte, en outre, que le paragraphe 2 de l'article 10 dudit règlement est rescindé, vu que les dispositions qui y sont contenues en vue du retrait de terrains couverts par un permis de colonisation se trouvent comprises dans le projet d'amendement du règlement indiqué ci-dessus.

Ainsi l'article 3, qui réservait au Gouverneur en conseil le droit de modifier le chiffre de la redevance ou loyer annuel, est abrogé d'une manière absolue, et sans avoir été remplacé par aucune disposition correspondante. Et la conséquence, comme l'a indiqué l'autre jour l'honorable député d'Argenteuil (M. Perley), a été que les terres boisées cédées à bail dans le Nord-Ouest par le Gouvernement ont sur-le-champ doublé de valeur.

Examinons quelques-uns des dossiers, en vue de connaître quels étaient à cette époque les heureux concessionnaires de terrains forestiers dans le Nord-Ouest canadien. Le dossier n° 39, déposé sur le bureau durant cette saison-ci, nous dit quels sont les terrains forestiers qui ont été concédés à M. T. A. Burrows, actuellement député de Dauphin. Il paraît que cet honorable député est un ami très intime et un allié de celui qui détenait le portefeuille de l'Intérieur (M. Sifton) à l'époque où fut émis ce décret en conseil du mois d'avril 1903. Je ne sais trop s'il faut attacher beaucoup d'importance à ce fait, mais voyons un peu quelles étendues de terrains boisés ce particulier a pu obtenir depuis que le Gouvernement actuel est aux affaires. Voici une liste des concessions qui lui ont été faites avec indication de la date de la concession et de sa superficie :

No. du terrain.	Date de la concession.	Superficie.
814	Mai 30, 1898.....	15 milles carrés.
827	Sept. 4, 1898.....	44 "

On voudra bien observer que le numéro 827 ne figure pas au rapport qui a été déposé sur le bureau ; mais il en est fait mention dans l'état soumis par l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) le 15 mai dernier et qu'on trouvera à la page 3405 du compte rendu des Débats. J'estime que c'est là une superficie additionnelle qu'on a négligé d'inclure dans le rapport actuellement devant la Chambre :

No. du terrain.	Date de la concession.	Superficie.
986	Sept. 30, 1901	50 milles carrés.
992	Déc. 30, 1901 ..	40 "
1,000	Fev. 10, 1902.....	5 "
1,001	" 10, 1902.....	6 "
1,002	" 10, 1902.....	4 "
1,046	Mars 7, 1903.....	40 "
1,047	" 7, 1903.....	50 "
1,054	Avril 8, 1903.....	1 "
1,068	Juin 24, 1903.....	5½ "
1,073	Juil. 15, 1903.....	20 "
1,093	Nov. 11, 1903.....	12 "
1,094	" 11, 1903.....	27 "
1,099	" 11, 1903.....	44 "
1,120	Janv. 27, 1904.....	15 "
1,191	Déc. 7, 1904	50 "
1,192	" 7, 1804	50 "

A partir de ce moment, si nous en croyons les archives du département, M. Burrows se repose sur ses lauriers et ne se fait plus concéder de terrains forestiers. Les superficies énumérées ci-dessus forment un total de 478 milles carrés et quart, soit de 305,920 acres. Il a été versé pour cette étendue, comme l'indique le rapport, une somme de $49,795, soit 16 cents ½ de l'acre. Il serait assez à propos, suivant moi, de faire une petite enquête au sujet de la concession par le département de ces terrains boisés.

Qu'on me permette de m'élever ici contre la pratique que semble avoir adoptée le Gouvernement actuel, dès son arrivée au pouvoir, de conclure ces opérations secrètement. Le ministre de l'Intérieur nous a dit l'autre jour que les lettres transmettant les offres faites par les particuliers, en vue d'obtenir la concession de ces terrains forestiers, sont ouvertes par un fonctionnaire du département, et que ce fonctionnaire est pour le moment le commissaire des Terres. Je n'approuve pas cette pratique. Qu'il en résulte ou non des abus, elle éveille des soup-

çons et donne lieu à des rumeurs dont je ne me ferai pas l'écho pour le moment. Cette pratique, du huis clos en ce qui regarde l'administration du domaine public, dont tout Canadien est à même d'acquérir ou de prendre à bail certaines portions, me paraît entièrement vicieuse. Tous les habitants du pays étant à même d'acheter ou de prendre à bail ces terres domaniales, il convient de permettre à tous et chacun d'eux de savoir ce que fait le département. Il n'y a pas de raison pour tenir ces opérations secrètes. J'ai demandé au ministre de l'Intérieur pourquoi on ne laissait pas les requérants avoir accès à ces dossiers, et il m'a répondu franchement que le département le faisait en vue d'empêcher les prises de possession frauduleuses. Or, c'est assurément là un abus regrettable, mais il en est d'autres qui sont encore plus à craindre ; et les inconvénients qui résulteraient de la liberté accordée au public de consulter ces archives, seraient certainement moins graves que ceux que pourrait produire la pratique contraire. Je ne suis pas très au courant du mode d'administration du département; mais je crois que les terrains forestiers sont concédés par voie d'adjudication; et je soutiens qu'une fois les soumissions transmises au département, aucun fonctionnaire ne devrait être à même de s'en emparer et d'en faire le dépouillement seul dans son bureau. Ces soumissions devraient être ouvertes publiquement, en présence de plus d'un fonctionnaire du département, ainsi que de quelqu'un des intéressés ou de leurs représentants dans la circonstance. C'est à peu près tout ce que j'ai à dire sur cette pratique de tout tenir secret en matière de concessions de terrains; mais cette même pratique du département a ouvert la porte à certaines fraudes relativement aux demandes de radiation d'inscriptions de homesteads. L'individu qui veut s'assurer si un homestead est disponible ou non, ou s'il est possible d'obtenir la radiation de son inscription, trouve difficilement à se renseigner auprès du département. On lui dit qu'il lui faut courir sa chance. Pourquoi ne pas permettre à tout concessionnaire de homestead en perspective de consulter le dossier; pourquoi ne pas accorder le même privilège à celui qui se propose de demander la radiation d'une inscription ? Je sais de source assez certaine que des personnes qui avaient acheté des " scrips ", ou qui se proposaient d'en acheter ont obtenu des inscriptions de homesteads à la douzaine; elles sont allées ensuite s'assurer ces " scrips ", et ont demandé la radiation de ces inscriptions de homesteads, afin d'être à même d'en obtenir possession au moyen des " scrips " qu'elles avaient achetés. Une enquête fera voir que cette pratique a été en vogue dans le département, et que, de plus, elle a été signalée à l'attention des autorités il y a au moins trois ans.

Il est une autre question au sujet de laquelle j'aimerais à dire quelques mots. Nous

M. R. L. BORDEN.

sommes au 30 mai, et je suis surpris qu'aucun membre du cabinet n'ait donné un mot d'explication au sujet de cet incident des plus extraordinaires signalé à l'attention de la Chambre le 10 du mois courant. Il y a trois semaines un député déclarait ici que les rapports de deux fonctionnaires du département de l'Intérieur avaient été tronqués, que certains passages de ces rapports avaient été supprimés dans le livre bleu du département déposé sur le bureau de la Chambre. A la suite de cette déclaration l'honorable député de Brandon (M. Sifton) condamna la conduite du fonctionnaire qui s'était rendu coupable d'un tel acte. Or il paraîtrait que le député de Brandon ne saurait être tenu responsable de cette affaire, qui s'est passée, paraît-il après qu'il eut quitté le département. Mais le ministre actuel de l'Intérieur n'a pas élevé la voix pour se défendre, et comme il est possible qu'il ait oublié cet incident, ou qu'il le juge indigne d'occuper son attention, j'ose le lui rappeler ainsi qu'au premier ministre, et je les prie respectueusement de me dire si, oui ou non, on se propose de faire connaître à la Chambre la raison pour laquelle on a tronqué ce document public, dont le dépôt en entier est prescrit par le statut. Dans le livre bleu du ministre de l'Intérieur déposé sur le bureau de la Chambre, pendant la présente session, se trouve compris le rapport de M. F. J. Herchmer, agent à Dauphin. Immédiatement après l'alinéa commençant par ces mots :

Je suis en mesure de dire que les feux de broussailles n'ont guère causé de dommages.

Le rapport primitif renferme le passage suivant :

Je propose respectueusement l'adoption de mesures plus sévères en vue de réprimer l'abatage illégal du bois dans les forêts de l'Etat, pour le cas où le département jugerait à propos d'agir dans ce sens ; car je suis persuadé que le règlement actuel n'est pas assez sévère pour empêcher les violateurs et exploiteurs irresponsables de continuer leurs opérations au détriment des colons sérieux et des locataires ayant des droits acquis.

Ce fait a été signalé à l'attention du ministre de l'Intérieur et du cabinet généralement le 10 du mois courant ; et si nous omettons la protestation faite sur-le-champ par l'honorable député de Brandon (M. Sifton), qui se figurait que cela s'était passé du temps où il était ministre, il n'a pas été donné à la Chambre jusqu'à présent un seul mot d'explication à ce sujet. Est-ce donc une pratique tellement ordinaire au département de l'Intérieur, ou dans les autres départements de l'administration que de tronquer les rapports et d'en supprimer des parties, qu'une révélation de cette nature ne fait plus aucune impression sur les membres du cabinet ? Sinon, comment se fait-il qu'on ne nous ait donné aucune explication depuis le 10 mai dernier ?

Mais ce n'est pas tout, on a supprimé un passage encore plus important du rapport d'un autre fonctionnaire. Aux pages 12 et 13 du livre bleu du ministre de l'Intérieur pour l'année courante, on trouvera le rapport de l'agent de Battleford. signé du nom de L. R. O. Noël, agent des terres domaniales. M. Noël, au cours de ce rapport, s'exprime en ces termes :

Uu caractère remarquable et des plus satisfaisants de l'immigration qui nous arrive aujourd'hui, c'est qu'elle comprend un grand nombre de colons qui se font concéder un homestead et s'y établissent sur-le-champ. Le type du spéculateur paraît avoir entièrement disparu.

Ce serait là un état de choses des plus satisfaisants, s'il n'y avait aucune réserve à cette occasion ; et en effet, le rapport tel qu'il apparaît au livre bleu du département n'en exprime aucune. On nous a fait croire que le rapport déposé sur le bureau de la Chambre était bien le rapport officiel de M. Noël, fonctionnaire du gouvernement canadien, à l'emploi du peuple canadien, et dont c'était le devoir de faire ce rapport à son chef. Mais quand nous en venons, par un pur hasard, à examiner l'original du rapport qui se trouve avoir été soumis à un des comités—je ne sais trop lequel—nous constatons que M. Noël avait accompagné cette constatation très optimiste des observations suivantes :

Il n'y a pas de doute qu'une proportion considérable des inscriptions de homesteads faites il y a deux ou trois ans, l'ont été au bénéfice de spéculateurs, et que nombre de ces inscriptions sont toujours aux noms de personnes qui n'ont pas encore fait leur apparition. Les voisins se plaignent amèrement de cet état de des colons à la recherche d'établissements hécirconcriptions scolaires et une entrave à la colonisation d'une manière générale. La plupart des colons à la recherche d'établissement hésitent à l'idée de faire les démarches nécessaires en vue d'obtenir la radiation d'une inscription sans parler des retards qui s'ensuivent nécessairement. Dans l'intérêt de la colonisation, je suggère qu'il soit pris des mesures en vue de libérer, et de rendre accessibles aux colons les terres ainsi concédées.

Etait-ce traiter la Chambre convenablement, pour ne relever que cet aspect de la question, que de supprimer cette partie du rapport ? On a critiqué et injurié dans la presse, et parfois en cette Chambre, l'honorable député de la division Saint-Antoine de Montréal (M. Ames), pour avoir avancé des faits dont la vérité est clairement établie par le passage retranché du rapport avant qu'il eût été déposé sur le bureau de la Chambre. Est-ce par un pur hasard que ce passage a été laissé de côté ? Je n'ai pas vu, que je sache, l'original du rapport qui est, je pense, en la possession d'un des comités de la Chambre ; mais on m'informe que cette partie y est rayée à l'encre rouge, ce qui indiquerait qu'elle a été supprimée de propos délibéré. Ces lignes rouges tracées en diagonale signifiaient qu'il ne fallait pas inclure cette partie dans le document qu'on se proposait de présenter à la Chambre et au pays comme le rapport véritable et authentique de ces fonctionnaires. Ne se manifeste-t-il pas dans ces deux cas un parti-pris de cacher la vérité ? Ces deux passages signalent des vices dans l'administration du département de l'Intérieur ; l'un d'eux signale un très grave état de choses ; et l'un et l'autre sont élagués du livre bleu. La Chambre est saisi de l'affaire dès le 10 mai ; nous sommes aujourdhui au 30 et, durant tout ce temps, aucun membre du cabinet ne nous a fourni un mot d'explication. Il est grand temps, à mon avis, qu'on dise à la Chambre pourquoi on la traite avec un tel mépris, pourquoi on la trompe de cette manière et qui est responsable de cette conduite. Mais nous savons qui est responsable. Ceux que cette Chambre doit tenir seuls responsables, ce sont les membres du cabinet et particulièrement le ministre de l'Intérieur. Ce sont les chefs politiques qui sont seuls responsables de tous les actes administratifs, même les plus infimes, relevant de leurs départements. C'est à la lettre la doctrine énoncée en plus d'un endroit du livre de Todd sur le gouvernement parlementaire.

Et pourtant ces chefs politiques, qui sont seuls responsables de cette supercherie dont on a voulu faire la Chambre victime, se sont contentés de garder le silence et n'ont pas, depuis trois semaines que l'affaire leur a été mise au jour, donné un seul mot d'explication.

Monsieur l'Orateur, je n'ai plus qu'un mot à dire et c'est au sujet de la résolution adoptée par la Chambre à la session dernière relativement à l'attitude des fonctionnaires en temps d'élection. Depuis 1896, nous avons beaucoup entendu parler de l'esprit de partisannerie politique et des dangers auxquels il expose tout fonctionnaire. A la première ou à la seconde session de la législature de 1896, le premier ministre a posé une règle que je me rappelle parfaitement : c'est que tout fonctionnaire de l'Etat doit se contenter de déposer son vote. Il déclara alors qu'il se ferait un devoir de libérer de toute fonction publique, de tout souci de l'Etat l'employé qui, par ses paroles ou par ses actes prendrait ouvertement part à la lutte et se jetterait dans la mêlée. Le premier ministre s'exprima avec beaucoup de force dans cette circonstance, et je me rappelle que ses paroles me firent une vive impression. Depuis lors, nous avons eu à discuter en cette Chambre mainte destitution ; et il a été reconnu, en principe, par l'un et l'autre parti que tout fonctionnaire, quoique parfaitement libre d'exercer son droit d'électeur, devrait s'abstenir de prendre ouvertement part à la lutte. La question fut soulevée ici même, l'année dernière, par l'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake), qui fit observer que lors de l'élection

générale de 1904, les fonctionnaires du département de l'Intérieur s'étaient jetés dans la mêlée dans l'intérêt du candidat libéral ; et il proposa alors une résolution dans le sens suivant :

Bien qu'il soit à désirer que chaque fonctionnaire employé par le Gouvernement ait toute liberté pour ses opinions politiques et puisse exercer librement ses droits de citoyen, nul employé public ne devrait être encouragé ou autonisé à prendre une part active dans l'élection des représentants aux législatures provinciales ou fédérale.

Le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) se rendit dans l'Ouest dans le cours de l'élection récente pour les législatures provinciales, et il exprima ses vues dans des termes quelque peu différents de ceux dans lesquels était rédigée la résolution adoptée unanimement par la Chambre, ainsi que la déclaration de son chef. Cette résolution, qu'on ne l'oublie pas, avait été agréée par le Gouvernement et adoptée unanimement par la Chambre.

Voici en quels termes s'est exprimé le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) :

Je dis que les fonctionnaires du département de l'Intérieur sont citoyens, et conséquemment ont le droit de voter.

Assurément personne ne trouvera à redire à cette partie de la déclaration.

Je dis qu'ils ont une intelligence ordinaire, et que, par conséquent, ils ont le droit de choisir celui en faveur de qui ils vont voter ; je dis qu'ils sont doués de la parole, et que par conséquent ils ont le droit d'exprimer leurs opinions politiques.

C'est là, suivant l'honorable ministre (M. Oliver) la manière dont on doit se conformer à la résolution unanimement adoptée par cette Chambre et agréée par son chef. Vous figurez-vous, monsieur l'Orateur, à quels abus cette interprétation pourrait donner lieu ? Il se trouve dans l'Ouest des centaines de fonctionnaires de l'Etat, se rattachant à l'administration des terres, à celle des homesteads, des baux de pâture, des terrains miniers, des immigrants, des Indiens, et divers autres sujets. Ces fonctionnaires exercent dans bien des cas des pouvoirs discrétionnaires très étendus, particulièrement ceux qui font l'inspection des homesteads et remplissent d'autres fonctions semblables. D'après la doctrine émise par le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) ces hommes seraient libres d'employer tous les moyens de persuasion en vue d'engager les électeurs à voter pour les candidats libéraux. C'est ainsi qu'il interprète la résolution adoptée par la Chambre et la déclaration faite par le premier ministre en cette enceinte. Bien plus, dans le cours de l'élection pour la législature provinciale, il s'est rendu en personne dans l'Ouest, s'est jeté dans la mêlée et a clairement indiqué quelle part active à la lutte il s'attendait que chacun de ses fonctionnaires prendrait. D'après l'interprétation du ministre de l'Intérieur, chacun d'eux pourrait devenir le président de quelque association libérale.

Il pourrait aller jusque-là ; figurer sur l'estrade dans les assemblées de libéraux ; faire des discours en faveur des candidats libéraux ; se montrer à côté de son chef le ministre de l'Intérieur et, engager à voter pour le candidat libéral les électeurs dont il irait le lendemain inspecter les homesteads. Il pourrait influencer ces électeurs par sa propagande active, sa présence et ses déclarations de partisan dans les assemblées publiques et ailleurs. C'est là la doctrine du ministre de l'Intérieur (M. Oliver) et elle a déjà porté des fruits ; ses fonctionnaires dans l'Ouest se sont montrés très zélés à suivre son exemple. Ils ont pris part à l'élection provinciale, et leur conduite en contravention ouverte à la résolution adoptée unanimement par cette Chambre, fut approuvée et endossée par l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver).

Je suis porté à croire qu'une enquête sur le compte de l'administration du département de l'Intérieur dans l'Ouest ne serait pas hors de propos. Nous sommes à cet égard en présence d'un état de choses assez particulier. Ces honorables députés de la droite n'ont eu, après 1896, qu'à donner leur parole au ministre d'un département quelconque que tel ou tel fonctionnaire s'était activement mêlé de politique pour que ce fonctionnaire fût destitué sur-le-champ. On lui refusait toute enquête ; tout ce qu'on exigeait c'est qu'un honorable député de la droite affirmât que ce fonctionnaire s'était activement mêlé d'élection. On ne fait pas autant de cas des déclarations des honorables députés de la gauche. A mainte reprise, il est arrivé à quelqu'un de ces derniers, de faire observer au ministère que le principe même invoqué et mis en pratique par les ministres avait été violé dans le cas de nombre de fonctionnaires, et rien n'a été fait. L'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake), l'honorable député de Marquette (M. W. J. Roche) et autres députés de l'Ouest ont à plusieurs reprises signalé de ces cas au premier ministre et au ministre de l'Intérieur, mais l'affaire en est restée là. Si l'on accorde moins de poids à nos déclarations qu'à celles des honorables membres de la droite, au moins pourrait-on nous accorder une enquête à ce sujet et nous mettre à même d'établir par témoins, à la satisfaction du premier ministre, que nombre de fonctionnaires ont honteusement violé la règle qu'il avait lui-même posée en cette Chambre.

Je ne retiendrai pas la Chambre beaucoup plus longtemps. Il me paraît évident que dans les circonstances que j'ai exposées, le besoin d'une enquête se fait grandement sentir, non seulement en ce qui regarde les lois existantes, mais en ce qui regarde les règlements et l'administration générale du département de l'Intérieur. Quelques-uns des journaux qui appuient ces messieurs de la droite et qui, du moins dans certains cas,

sont amplement récompensés des services qu'ils rendent, ont dit que l'enquête projetée serait une enquête au petit bonheur, autrement dit qu'on voulait faire la pêche au scandale. Je ne vois pas trop quel mal il pourrait y avoir à ce qu'il en fût ainsi. Je ne suis pas prêt à reconnaître, après ce que j'ai signalé à la Chambre, que ce soit là une enquête faite au petit bonheur ; mais si l'on se croit fondé à la désigner ainsi, que faut-il penser de l'enquête que le Gouvernement a jugé à propos de faire sur le compte des sociétés d'assurance au Canada. Est-ce là, oui ou non une enquête conduite au petit bonheur ? Le ministre des Finances (M. Fielding) nous a déclaré de vive voix en cette Chambre, et par l'intermédiaire des documents qu'il a déposés, qu'il n'avait pas été porté une seule accusation contre aucune compagnie d'assurance au Canada. Pour légitimer cette enquête inquisitoriale, on a allégué un certain malaise qui s'était fait jour dans l'esprit public. J'ai signalé à l'attention du ministère, comme expression de ce malaise, les critiques fermes et vigoureuses faites par un homme politique, journaliste, observateur attentif des événements, et qui a été jusqu'à présent, à tous égards excepté celui-là, un partisan enthousiaste et très ardent de ces messieurs de la droite. Or, il me serait facile de citer à la Chambre l'opinion de ce même observateur en vue de montrer qu'il existe dans l'esprit public au Canada actuellement un sentiment de malaise encore plus marqué au sujet du mode d'administration du département de l'Intérieur. Une enquête faite au petit bonheur ne pourra nuire au département de l'Intérieur, si ce département est à l'abri de tout reproche ; une telle enquête, dans ces circonstances, ne pourra que lui faire du bien et mettre en bonne lumière les fonctionnaires de ce département. M. Thompson, dans la lettre que j'ai citée, déclare qu'il ne serait que juste pour les fonctionnaires du département que le Parlement, ou un corps quelconque, fût chargé de s'enquérir. Une enquête au petit bonheur dites-vous? Mais quand l'occasion s'en est présentée le gouvernement et le parlement de la Grande-Bretagne n'ont pas hésité à décréter une enquête au petit bonheur, si c'est ainsi que vous voulez l'appeler. Il avait été mis au jour des scandales au sujet de l'administration des Indes orientales dans la dernière moitié du dix-huitième siècle, et William Pitt déposa en 1784 le bill, chapitre 25 des statuts de la 24e année du règne de George III. C'est à l'article 55 de ce statut que je fais particulièrement allusion.

C'est pour satisfaire l'opinion publique qu'il présenta cette mesure qui prescrivait que tout fonctionnaire du service des Indes devrait, en mettant le pied en Angleterre donner l'inventaire complet de ses biens et déclarer de quelle manière il les avait acquis, et aussi faire connaître les biens dont il avait disposé ou dont il s'était dépossédé ; et il était décrété que si, dans l'intervalle de trois années ces déclarations étaient démontrées fausses, tous les biens dudit fonctionnaire seraient confisqués. Si l'on cherche un exemple d'une enquête au petit bonheur fonctionnant en permanence, celle dont je viens de parler en fournit certainement un des plus caractérisés ; et l'on sait que le très honorable premier ministre est toujours prêt à invoquer les précédents anglais.

J'ai fait observer dans quelle extraordinaire mesure les pouvoirs du Parlement avaient été rognés à certains égards ; comment les attributions du Gouverneur en conseil avaient été graduellement transférées au ministre de l'Intérieur. Si je le désirais je serais à même de multiplier les exemples. Mais quelques-uns de mes collègues, qui vont prendre la parole après moi, s'en chargeront. J'ai fait observer que, fait extraordinaire, ces baux de pâture que, jusqu'en 1902, on avait accordés sujets à révocation, ont été dans beaucoup de cas depuis, et particulièrement en 1905, accordés irrévocablement, et que le droit d'achat conféré par ces baux a été exercé moyennant très insuffisante compensation. J'ai signalé les abus résultant de la pratique du département de concéder secrètement les terrains miniers et forestiers, les homesteads et terrains de pâture, j'ai signalé quelles vastes étendues de terrains boisés avaient été par un heureux hasard concédées à une personne qui depuis 1898 occupe un siège en cette Chambre ; et j'ai fait voir que, grâce à une modification du règlement opéré en 1903, ces terrains boisés avaient doublé de valeur. J'ai fait observer que 250,000 acres de terres domaniales avaient été, en 1902, concédés, moyennant un dollar l'acre payable en scrip, à un syndicat, dont faisait partie le beau-frère du commissaire des terres d'alors ; et j'ai fait allusion aux soupçons que cette négociation avait éveillés dans les esprits. Mais je n'ai pas indiqué, comme j'aurais pu le faire, que ces terrains, ou les terrains dans ce voisinage, sont actuellement offerts en vente par la "Saskatchewan Valley Land Company" au prix de $8 ou $12 de l'acre.

Si vous fixez à $8 l'acre le minimum du prix de ces 250,000 acres, c'est un bénéfice net de $1,750,000 que le représentant de Humboldt (M. Adamson) et ses asscciés ont retiré de cette seule transaction. Ce sont là des circonstances qui exigent, au moins, une enquête. Je sais ce qu'on pourrait dire au sujet de la compagnie terrienne de la vallée de la Saskatchewan. On pourrait prétendre, je ne l'ignore pas, que ces terres ne se sont pas vendues $8 l'acre, mais qu'elles ont été cédées pour un prix moindre. Cependant, M. Thomson fait observer dans sa lettre, et certaines recherches nous ont appris que, pendant les deux ou trois années qui suivirent la première transaction, la compagnie terrienne de la vallée de la Saskat-

chewan a fréquemment changé de nom et d'apparence. Trois, quatre et, peut-être, une demi-douzaine de compagnies se sont succédé et ces terres, lorsqu'elles n'avaient pas été vendues à des particuliers, ont été cédées par une compagnie à l'autre. Mais, nous avons de bonnes raisons de croire que les fondateurs de la compagnie terrienne de la vallée de la Saskatchewan conservèrent les mêmes intérêts dans les compagnies qui se formèrent plus tard.

En présence de ces faits, j'affirme sans crainte qu'on ne peut pas dire avec franchise et sincérité que nous demandons une enquête pour faire la pêche aux scandales. On doit avouer que j'ai exposé à la Chambre et au public des considérations d'un grand poids, tant au sujet des défauts de notre législation que relativement aux règlements que nos lois autorisent et aux actes administratifs du département de l'Intérieur.

Du moins, c'est ce que je pense et, fort de mon opinion, j'ai l'honneur de proposer :

Que tous les mots après "que" dans la motion présentée soient supprimés et remplacés par le texte qui suit :

Qu'un comité de neuf membres soit nommé pour les fins suivantes :

(a) Faire une enquête sur l'administration, l'aliénation et la cession des terres du domaine fédéral (y compris les terrains miniers et les terrains boisés et tous les autres territoires fédéraux gérés ou administrés par le département de l'Intérieur ;

(b) S'assurer si des transactions ou opérations irrégulières, illicites, interdites ou imprévoyantes ont eu lieu au sujet de ces terres et en rechercher les auteurs ;

(c) S'enquérir de l'application réelle de la loi sur les terres fédérales, de ses amendements et des règlements qui en découlent, et constater si des abus ont été commis ;

(d) Faire rapport à la Chambre sur ces matières et la nécessité ou l'opportunité de faire subir des retouches à ces lois et à ces règlements ;

Que le comité soit autorisé à envoyer quérir personnes, écrits et documents et à interroger des témoins sous serment ou sur affirmation.

Que le quorum du comité se compose de trois membres.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Avant que le sort de la motion soit réglé, je désire faire quelques commentaires sur celle-ci et sur le discours dont on a accompagné sa présentation. Les paroles de mon honorable ami (M. R. L. Borden) et son projet de résolution feront époque dans les annales de la politique canadienne. C'est le couronnement des efforts déployés en cette enceinte par les membres du parti opposé depuis la réunion des Chambres, il y a dix semaines environ. C'est, il faut croire, le plus beau fruit des réflexions et du zèle de nos adversaires. Il n'y a pas lieu d'en dire ce qu'on dit si souvent du résultat des grandes tentatives et de rappeler que la montagne en travail enfanta une souris. Dans le présent cas, il y a lieu de se demander si c'était une montagne qui était en travail, mais il est hors de doute que rien n'a été enfanté.

Mon honorable ami a pris une attitude éminemment prudente. Il a parlé longuement, mais il a eu soin de ne rien dire dans son discours et de ne rien mettre dans son projet de résolution. Il demande une enquête. A propos de quoi ? Au sujet de la politique du département de l'Intérieur. Certes, l'honorable député et ceux qui l'entourent sont, dans l'esprit de notre constitution, ceux qui doivent scruter et critiquer la politique ministérielle d'après les usages du Parlement. Il s'est acquitté de son rôle de censeur.

Mais, il y a aussi la question d'administration. Il demande un comité d'enquête sur la conduite de ce service public. Or, il sait fort bien que, pour obtenir une enquête ou la nomination d'un comité relativement à tout acte administratif du Gouvernement, il lui suffirait de justifier sa demande. S'il a des déclarations à faire, des accusations à porter, il a le champ libre. Mais s'il n'ose pas parler, et il a craint de desserrer les dents, lui et ses partisans n'ont plus le droit de faire des imputations au cours de la discussion.

C'est le troisième assaut que nos adversaires livrent au département de l'Intérieur à la présente session. Le représentant de Marquette a d'abord présenté une motion. Il était au désespoir de ne pouvoir diriger la politique ministérielle quant à l'administration du département de l'Intérieur. Le débat a révélé que lui et son parti prônaient la ligne de conduite que le Gouvernement du jour a toujours suivie depuis qu'il est au timon des affaires et dont leurs amis s'étaient constamment écartés lorsqu'ils exerçaient le pouvoir.

Puis, une nouvelle tentative fut faite lorsque le chef de l'opposition annonça à la population plongée dans l'attente :

Je tiens aussi à informer le premier ministre que, dès la première séance où la Chambre se déclarera en comité des subsides, nous discuterons certaines questions se rapportant au département de l'Intérieur, et plus particulièrement à l'administration de la loi des homesteads, ainsi qu'à quelques abus qui se sont produits à cet égard ; je proposerai aussi certaines modifications des lois et des règlements actuels.

C'était beacoup s'engager, c'était faire une déclaration explicite; mais l'honorable député n'a pas tenu sa parole, le jour suivant, lorsque la Chambre a siégé en comité des subsides. Le représentant de la division Saint-Antoine de Montréal (M. Ames) a entrepris la tâche, trop forte pour lui, de démontrer que l'administration du département de l'Intérieur a été défectueuse et que le pays n'a pas recueilli les fruits d'une sage direction.

Quelques députés de la gauche s'engagèrent dans la voie qu'il avait frayée, mais le chef de l'opposition ne porta aucune accusation concernant l'application de la loi sur les homesteads, ne mentionna aucun abus, ne suggéra pas de retouches à la loi. L'affaire en resta là.

Voilà qu'on livre un troisième assaut contre le département de l'Intérieur sans rien lui reprocher, mais en se contentant de demander un comité d'enquête dont on ne profitera pas pour faire la pêche aux scandales, nous assure-t-on. J'ignore quel nom il peut donner à sa proposition ou à sa suggestion; cependant, je suis convaincu qu'elle ne trouvera pas grâce aux yeux de la Chambre ou du public.

L'honorable député eut un jour l'occasion de prendre la direction de toutes les administrations publiques; ce fut à la dernière élection générale. Si la population canadienne avait approuvé la politique qu'il lui soumettait, elle lui aurait confié la tâche de gérer les affaires de l'Etat. Elle ne l'a pas fait et le Parlement, dans sa sagesse, ne confiera pas à l'opposition l'administration d'un service public.

L'honorable député a fortement appuyé sur la responsabilité ministérielle. Naturellement, il faut admettre cette doctrine. Il y a aussi la responsabilité parlementaire. Un député est aussi responsable qu'un membre du cabinet. L'opposition elle-même l'est jusqu'à un certain point et, lorsqu'elle entreprend de dire que des abus existent, que les affaires publiques sont mal conduites, elle doit citer des faits, si elle veut que le public ajoute foi à ses paroles. Si elle connaît une meilleure manière d'administrer le département de l'Intérieur, elle a eu le temps de la faire connaître depuis dix semaines que les Chambres sont réunies. A sa demande, le département a déposé sur le bureau tous les documents imaginables, mais elle n'a pas encore pu se décider à mettre sa réputation en jeu en traçant la ligne de conduite à suivre dans les circonstances, ne fut-ce que sur une seule question. Si elle prétend s'acquitter de ses devoirs envers le public, elle ne tardera pas, je l'espère, à suggérer des modifications sur lesquelles la Chambre se prononcera. Si elle n'a rien à proposer, le bon sens exige qu'elle laisse les rênes de l'administration aux mains de ceux qui se sont si heureusement acquittés de leur tâche depuis quelque temps.

Je ne puis concevoir que nos adversaires se rendent un compte exact de la situation. Leur ignorance des besoins du moment a été l'une des causes de leur chute en 1896, et ils ne semblent pas mieux renseignés à l'heure qu'il est.

Nous les avons vus, au cours de la présente session, se ruer pour ainsi dire contre le département de l'Intérieur et son administration. Ils ont eu tort, à mes yeux, s'ils ont agi de la sorte dans l'espoir de gagner la faveur du public.

Si, à une époque quelconque des annales canadiennes, un département public a mis le couronnement à son œuvre, c'est bien le département de l'Intérieur à l'heure actuelle. En quoi n'a-t-il pas mieux servi l'Etat aujourd'hui qu'hier et hier que la veille ? Je ne m'en fais pas un titre de gloire, mais je déclare que nos adversaires sont inspirés lorsqu'ils dirigent leurs coups les plus violents contre le service public qui, pour une raison quelconque, se distingue entre tous par le succès de son administration.

L'honorable député a laissé entendre que quelque chose cloche, qu'un grave mécontentement existe, que des fautes ont été commises. Rien n'est parfait en ce monde. Nous espérons tous atteindre la perfection dans l'autre mais, aussi longtemps que nous serons ici-bas, nous serons sujets aux imperfections humaines. Si les membres de la gauche s'attendent à trouver la perfection dans tous les services du département de l'Intérieur, ils exigent beaucoup plus qu'ils n'ont tenté d'accomplir eux-mêmes lorsque l'administration des affaires publiques leur était confiée. Ni ce département, ni aucun autre, ne prétend avoir atteint la perfection mais le ministère de l'Intérieur soutient qu'eu égard aux succès obenus—et c'est par les résultats qu'on doit apprécier n'importe quel régime—il prête moins à la critique dans le moment que tout autre service du gouvernement du jour ou de n'importe quelle administration au Canada. Je me permets de faire cette déclaration pendant que mes collègues prêtent l'oreille.

Un vent de prospérité souffle d'une extrémité à l'autre du Canada. Nos usines et nos fabriques prolongent la journée de travail, nous faisons venir d'Europe, d'Angleterre surtout, des artisans dont on n'a jamais eu tant besoin dans l'est du pays. Sur le littoral de l'océan Pacifique, les scieries mécaniques sont en activité nuit et jour. Si la population de cette partie du pays a eu des griefs dans le passé, pendant ces dernières années elle n'a rien eu à désirer sous le rapport de la prospérité et du progrès. A nulle époque de notre histoire, les colons n'ont envahi en aussi grand nombre le territoire qui sépare la rivière Rouge des montagnes Rocheuses et qui est le grenier de la Confédération.

Quelle est la cause de cette prospérité et de cette abondance ? En vérité, on peut sans exagération les attribuer à l'administration des terres fédérales et du service de l'immigration par le département de l'Intérieur. Le peuplement du Nord-Ouest fut le rêve des fondateurs de la Confédération. Ils comprirent que le Canada n'accomplirait pas sa destinée tant que ce rêve ne se réaliserait pas.

Mon honorable ami refuse de reconnaître que le département de l'Intérieur a été le facteur de cet accroissement du nombre des immigrés. Dans le cours ordinaire des événements, dit-il, le trop-plein de la population de l'ouest de la république améri-

caine devait se répandre au Nord-Ouest. Il y a quelques semaines, en traitant la question de l'immigration, le représentant de Toronto-nord s'était servi du même argument. Tous deux prétendent que l'Etat n'a besoin de rien faire et qu'il est inutile de favoriser l'immigration. Le député de Toronto-nord (M. Foster) a un faible pour les spéculateurs, mais il n'a pas de sympathie pour les immigrés qui s'établissent sur des terres obtenues gratuitement.

Je ne partage pas l'avis de nos adversaires qui déclarent qu'il ne sert de rien de faire des démarches pour peupler le Nord-Ouest. J'affirme que c'est en grande partie à nos efforts qu'il faut attribuer le succès. Que nos adversaires jugent du mérite de nos doctrines respectives par les résultats.

Pendant les dix-huit années de leur administration, le Nord-Ouest fut plongé dans la torpeur. Pendant que nos vastes prairies demeuraient en jachère faute de bras pour les cultiver, un million de Canadiens de naissance allaient se fixer dans les états de l'ouest de la république voisine, bien que nos amis de l'opposition eussent soulagé le Trésor de plusieurs millions afin d'établir des communications par voie ferrée avec le Nord-Ouest. L'année de leur chute, il y avait plus de Canadiens aux Etats-Unis qu'il n'y a de nos jours d'habitants de toutes les classes et de toutes les nationalités au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest.

Ils viennent nous dire qu'il fallait attendre que les Etats-Unis fussent peuplés et nous envoyassent des colons. Je le nie. J'affirme que nous devons tenir l'ancien régime responsable du départ d'un million des nôtres pour le pays voisin. A quelle autre cause faudrait-il attribuer cet exode? Nos prairies étaient alors aussi fertiles qu'elles le sont aujourd'hui. Si ce million de Canadiens qui sont partis pour les Etats-Unis lorsque nos adversaires étaient au pouvoir, ne se sont pas de préférence établis dans les prairies qu'envahissent maintenant des centaines de mille Américains et Canadiens, c'est à cause de cette politique inepte et incompréhensible, comme la qualifiait celui qui représentait à cette époque Assiniboïa-ouest, feu M. Davin.

Le chef de l'opposition devra prendre la responsabilité de dire ce qu'il ferait ; il ne saurait se tirer d'affaire en se bornant à signaler ce qui ne devrait pas avoir lieu. Nous sommes aussi avides de renseignements que les membres de la gauche et nous nous empressons de recueillir et de mettre à profit toutes les informations utiles. Cependant, leurs actes administratifs ne sont pas de nature à nous porter à avoir beaucoup de confiance aux conseils qu'ils peuvent donner.

Je ne vois pas d'avantages à passer en revue toutes les questions que l'honorable député (M. R. L. Borden) a pu soulever grâce à la masse des documents dont il a demandé le dépôt de temps à autre ; aussi, je m'en traiterai qu'une ou deux.

M. LANCASTER : Parlez-nous du rapport tronqué.

M. OLIVER : L'honorable député désire que je lui parle du rapport tronqué ?

M. LANCASTER : Dites-nous comment cela est arrivé.

M. OLIVER : Autant vaut en parler immédiatement. On se rappelle avec quel sentiment d'horreur le représentant de Montréal (M. Ames) nous a montré un rapport dont une partie, disait-il, avait été biffée. C'est d'une voix encore plus émue que le chef de l'opposition nous a dit que les ratures étaient faites à l'encre rouge et couvraient toute la largeur de la page !

Bien que je n'aie pas eu le temps d'examiner ces questions à fond, je constate que nous pouvons invoquer de nombreux précédents pour justifier les ratures faites aux rapports.

M. LANCASTER : Alors, c'est ce que vous avez à répondre.

M. BENNETT : Les listes électorales du Manitoba sont un excellent exemple.

M. OLIVER : Je regrette que le député de Toronto-nord ne nous ait pas adressé la parole avant qu'on me mît en demeure d'expliquer cet incident, car il faisait partie du ministère lorsqu'un passage d'un rapport a été supprimé. Or, d'après la théorie du chef de l'opposition, l'honorable député (M. Foster) n'a pas été étranger à la mutilation de ce document en particulier.

Je constate qu'on a supprimé, sans en laisser rien paraître, un paragraphe entier du rapport du surintendant du parc des montagnes Rocheuses, en date du 26 décembre 1892, adressé à l'honorable M. T. Mayne Daly, ministre de l'Intérieur. Les documents prouvent qu'on a retranché un paragraphe du rapport de M. George A Stewart, le surintendant du parc des montagnes Rocheuses. Et c'est le gouvernement conservateur qui l'a biffé.

Une VOIX : A l'encre rouge ?

M. OLIVER : Non ; j'avoue que ce n'est pas avec de l'encre rouge. On s'est servi d'un crayon de mine ordinaire, mais rien n'indique la suppression d'un passage du rapport.

M. LANCASTER : Devons-nous comprendre que le ministre nous a expliqué pourquoi ce rapport du département a été tronqué ?

M. OLIVER : Non ; je n'ai fait qu'apaiser la terreur qui semble s'être emparée de nos amis de la gauche lorsqu'ils ont découvert que le rapport avait été tronqué.

M. FOSTER : Le ministre aura-t-il la bonté de lire le passage qui a été retranché

du rapport sur le parc des montagnes Rocheuses ?

M. OLIVER : Certainement.

Le compte rendu des observations météorologiques n'est pas aussi complet qu'on pourrait le désirer et je conseille d'appeler l'attention du département dont ce service relève sur la nécessité de faire des observations plus complètes sur les conditions climatologiques à ce poste important, afin de remédier à ce défaut.

M. BENNETT : Ce passage est très important, vraiment !

M. OLIVER : Il n'a pas la moindre importance et je reconnais volontiers qu'on l'a supprimé à bon droit. Il n'y a pas longtemps que je fais partie du cabinet et j'ignore quel est l'usage. Cependant, j'avoue que, si un ministre est tenu de publier en entier les rapports de ses subordonnés, il préparera une collection de rapports cocasses et volumineux. Nos contradicteurs, si jaloux de la dignité de cette Chambre, ne retireront pas grand profit de rapports où un fonctionnaire de l'Etat aura entassé tout ce qui lui sera passé par la tête.

M. LENNOX : Puis-je poser une question au ministre ?

M. OLIVER : Rien ne presse attendez un instant. N'ayant nullement pris part à la préparation des rapports, il me semble que, si le ministre a des droits et des devoirs, non seulement il a le droit, mais il est de son devoir envers le Parlement d'éditer les rapports de son département.

M. LENNOX : Faut-il comprendre qu'on a supprimé d'autres passages que ceux qui ont été mentionnés ? C'est ce que j'infère des paroles du ministre au sujet de différents rapports.

M. OLIVER : Je n'ai pas pris de renseignements et je ne saurais répondre à cette question. Mais, j'affirme sans crainte que, d'après mes faibles lumières, le ministre peut à bon droit et doit, pour sauvegarder la dignité de la Chambre, éditer convenablement les rapports de son département, même s'il est tenu d'en supprimer des passages comme dans le cas qui nous occupe.

M. AMES : Sans indiquer en aucune manière que des coupures ont été faites ? Je tiens à connaître l'opinion du ministre sur ce sujet. Dit-il qu'il est de son devoir d'éditer les rapports ?

M. OLIVER : C'est ce que je pense.

M. AMES : Et de ne pas indiquer que des passages ont été biffés ?

M. OLIVER : Avez-vous fini ?

M. AMES : Oui.

M. OLIVER : Je m'occupe de journalisme et l'honorable député n'est probablement pas dans le même cas. Par le mot " éditer ", j'entends que celui qui est responsable de la publication du rapport fait des corrections.

M. AMES : Vu que le ministre est journaliste, puis-je lui demander s'il est d'usage qu'un journal qui en cite un autre supprime des passages importants de la citation sans indiquer cette suppression par des astérisques ou autrement ?

M. OLIVER : Non, mais il est d'usage que l'éditeur d'un journal, lorsqu'il reçoit des articles d'un de ses subordonnés, corrige ces articles pour les rendre conformes aux tendances de son organe; ce n'est pas l'usage d'indiquer par des signes que ces coupures ont été faites.

M. AMES : Encore une seule question. Lorsqu'un journaliste publie une lettre au long, est-ce la coutume d'en omettre des passages essentiels sans faire aucune marque pour indiquer la suppression ?

M. OLIVER : Je crois que l'honorable député (M. Ames) a fort bien répondu à sa propre question. Maintenant qu'il est satisfait, j'allais dire...

M. BORDEN : M'est-il permis de faire observer au ministre que son prédécesseur, dès que la Chambre eut vent de cette suppression, s'empressa de déclarer qu'elle était absolument injustifiable ?

M. OLIVER : Je veux bien qu'on me reprenne, mais j'exprime mon opinion d'une manière désintéressée.

M. R. L. BORDEN : Vous avez été repris d'avance.

M. HENDERSON : Il vaut mieux en rester là.

M. OLIVER : En effet, je crois que cela vaut mieux.

Je ne saurais traiter toutes les questions que l'honorable député a soulevées, mais il en est une sur laquelle il a insisté vivement: l'administration des forêts nationales. Il trouve beaucoup à redire parce que les soumissions relatives aux concessions forestières sont ouvertes par un seul fonctionnaire du département et il suggère de les ouvrir en présence de deux ou trois employés. Est-il allé jusque-là, je me le demande ? Quoi qu'il en soit, ce qu'il a voulu insinuer, ce qu'il a voulu faire paraître dans les " Débats " afin que la presse de son parti le répétât, c'est qu'on commet des illégalités au sujet de ces soumissions et que l'attaché du ministère, quel qu'il soit, adjuge frauduleusement ces concessions. Que l'honorable député profère cette accusation, nous lui accorderons promptement une enquête; mais, il devrait porter une accusation au lieu de faire une insinuation.

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

Reprise de la Séance.

RENVOI DE LA DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF A LA COMPAGNIE DU TELEPHONE BELL.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur la proposition de loi (n° 81) déposée par M. Bureau et relative à la compagnie du téléphone Bell.

Sur le préambule.

M. W. F. MACLEAN : Il a été convenu hier que ce bill serait réservé jusqu'après l'adoption du projet de loi relatif aux compagnies de téléphone. Oui, cela a été convenu. Il n'y a qu'à attendre que le premier ministre . . .

M. BUREAU : Que l'honorable député me permette de l'interrompre. Il a été entendu que le comité général laisserait le bill sur le métier aussi longtemps que le ministre des Chemins de fer n'aurait pas déposé le texte des modifications qu'il veut faire subir à la loi sur les chemins de fer. Le texte de ces modifications a été communiqué à la députation cet après-midi et renvoyé à un comité spécial. Cette proposition de loi devra également être adoptée par le Sénat et je ne vois pas quelle différence cela peut faire que nous l'adoptions.

M. W. F. MACLEAN : Cela fait toute la différence au monde. Le public a demandé qu'on fasse subir des retouches au bill. Le Gouvernement a dit que ces modifications feraient l'objet d'une loi générale. Les adversaires du bill ont consenti à attendre pour connaître ces modifications. Si celles-ci sont adoptées, ils laisseront le champ libre à la compagnie Bell. L'entente était explicite sur ce point et je m'en rapporte à la décision du Gouvernement.

M. EMMERSON : On ne s'est pas engagé devant le comité des chemins de fer à réserver le bill de la compagnie du téléphone Bell jusqu'à ce que la Chambre approuve les modifications que l'on propose de faire à la loi sur les voies ferrées. On devait le réserver jusqu'au dépôt du texte des modifications projetées et, lundi, le ministre de la Justice a tenu ce langage relativement au bill de la compagnie Bell :

> Le comité ne devra pas en faire rapport avant que le projet de loi qui a été promis ait été soumis à l'examen de la Chambre.

M. W. F. MACLEAN : Il n'a pas été soumis à l'examen de la Chambre. On l'a déposé seulement. Le projet de loi ministériel a été renvoyé à un comité spécial qui devra tenir compte de toutes les requêtes des municipalités. Si le comité spécial accorde ce que celles-ci demandent, rien ne s'opposera à l'adoption du bill relatif à la compagnie Bell. Voici l'inconvénient que je prévois : si nous autorisons la compagnie à augmenter son capital, le public n'aura aucune protection au cas où le projet de loi ministériel serait rejeté. Or, on nous avait promis qu'à la présente session le public obtiendrait certaines garanties au sujet du service téléphonique. Il a été explicitement convenu que le présent bill ne serait délibéré qu'après que le sort des propositions du ministère aurait été réglé.

M. TAYLOR : Aujourd'hui m'entretenant du présent bill avec le chef de l'opposition, celui-ci m'a laissé entendre qu'il ne viendrait pas en discussion ce soir. C'est ce qu'il avait compris.

M. BUREAU : Le Gouvernement a fait connaître les modifications qu'il proposera à la loi sur les chemins de fer et je ne vois pas à quoi nous servirait de réserver le présent bill. Le député d'York-sud, j'en suis certain, ne désire pas commettre d'injustices ; il ne veut pas incorporer dans ce bill des restrictions qui ne s'appliqueraient qu'à la compagnie du téléphone Bell.

Si je saisis bien sa pensée, il cherche à protéger de prétendus droits qu'auraient les municipalités, droits qui n'ont pas été respectés, dit-on. Il blâme la manière d'agir des compagnies de téléphone ou de télégraphe. Mécontent de la loi générale sur les téléphones, il n'a pas l'intention de condamner au martyre la compagnie du téléphone Bell ni d'empêcher l'adoption des prescriptions législatives qui la concernent.

Le Gouvernement a soumis les amendements qu'il proposera à la loi sur les chemins de fer. A quoi servirait de réserver le présent bill que le Sénat aura également à délibérer. S'il y a des modifications à proposer, elles n'ont pas trait à ce bill mais au projet de loi qui a été renvoyé à un comité spécial dont le député de York-sud fait partie. Croit-il qu'on ne rendra pas justice à ce projet de loi ? Voici un bill d'intérêt privé relatif à une compagnie particulière que le député de York-sud ne doit pas avoir l'intention de prendre à la gorge.

Sir WILFRID LAURIER : En l'absence du ministre de la Justice, je dois demander l'ajournement de la discussion à une prochaine séance. C'est mon collègue qui s'occupe de cette proposition de loi. N'ayant pas eu d'entretien avec lui sur ce sujet, je ne tiens pas à procéder pendant son absence.

M. W. F. MACLEAN : Lorsque le premier ministre aura conféré avec le ministre de la Justice, il devra apprendre à la Chambre et au public quelle était l'entente et quelle est l'intention du cabinet quant à l'adoption de cette proposition de loi.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député ne doit pas s'attendre que je lui dévoile nos intentions avant d'avoir eu l'occasion d'en parler au ministre de la Justice.

(Il est fait rapport à la Chambre de l'état de la question.)

3e LECTURE,

Après délibération sommaire en comité général, de la proposition de loi (n° 117) constituant en corporation la compagnie du chemin de fer d'Erié à London et à Tilsonburg, déposée par M. Schell (Oxford).

REPRISE DU DEBAT SUR L'ADMINISTRATION DES TERRES DU DOMAINE FEDERAL.

M. OLIVER: Lorsque la séance a été suspendue, je réfutais cette partie du réquisitoire du chef de l'opposition qui avait trait à l'administration du département de l'Intérieur et, plus particulièrement, des terres boisées, au sujet de la vente des concessions forestières et des droits et redevances exigibles. L'honorable député s'est appesanti sur deux points : la modification des règlements en vigueur sous le régime précédent de manière à accorder au concessionnaire une tenure perpétuelle, et la création illégitime d'un droit de propriété. . .

M. R. L. BORDEN: J'ai reproché au Gouvernement de s'être privé du pouvoir d'augmenter le loyer ou le droit de coupe.

M. OLIVER : Mon honorable ami (M. R. L. Borden), je le répète, a blâmé la modification accordant au concessionnaire une tenure perpétuelle. Lors d'un débat antérieur, son attitude à ce sujet fut critiquée par le représentant d'Argenteuil (M. Perley) qui, marchand de bois lui-même, a reconnu que cette modification s'imposait pour ainsi dire.

Je ferai aussi observer que, dans l'Ontario où l'exploitation des forêts est la principale industrie après l'agriculture, les permis de coupe, dont la durée nominale est d'un an, sont renouvelables à volonté, tant qu'il y a du bois marchand sur une concession et tant que les règlements sont observés. C'est fendre un cheveu en quatre, c'est manquer au décorum des débats parlementaires que de laisser entendre que la location d'une concession forestière qui coûte des dizaines de mille dollars se termine réellement ou de plein droit à l'expiration de chaque année. Une pareille disposition peut exister mais elle est lettre morte.

Ce qui existe de droit au Nord-Ouest existe de fait dans l'Ontario. Personne en cette enceinte ou au dehors ne trouvera à redire si je déclare que, puisque cette pratique est légitime, la loi peut bien la consacrer.

L'autre point auquel mon honorable ami vient de faire allusion c'est qu'une modification des règlements a privé le département ou le cabinet du pouvoir de changer le droit de coupe. Je ne suis pas avocat et je n'ai aucun doute que l'honorable député a soigneusement étudié la question. Il interprète peut-être fidèlement la loi, lorsqu'il déclare que le département ne peut plus changer le droit de coupe après avoir accordé le permis.

Au point de vue des faits et des usages administratifs, je dirai qu'on fait remarquer que les obligations financières créées par les conditions du permis avaient été modifiées de temps à autre par ces règlements.

M. BORDEN : Les règlements de 1903 ?

M. OLIVER : Ceux que je vais mentionner. Mon honorable ami laisse entendre que, parce qu'on n'a pas conservé certaines expressions dans les règlements actuels, le pouvoir compris sous ces termes ne peut plus être exercé par nous. Voilà ce que nous n'admettons pas. Nous affirmons que nous avons le droit de modifier le tarif des permis, de même que nous avons celui de changer de temps à autre les règlements. Nous estimons que le permis n'étant accordé que pour une année, celui qui le renouvelle est obligé de se soumettre aux règlements en vigueur à la date de ce renouvellement.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi, alors, omettre cette disposition indiquant qu'on pourra modifier et le loyer et la redevance annuelle ?

M. OLIVER : Au ministère, nous estimons que l'omission de ces mots n'affecte pas le droit du Gouvernement de changer le montant du loyer où les obligations financières imposées au propriétaire d'un permis, suivant son bon plaisir; nous croyons que le Gouvernement possède ce pouvoir alors même que celui-ci n'est pas spécialement mentionné. A l'appui de cette opinion, j'informerai la Chambre que les changements suivants ont été opérés aux dates que je vais mentionner, dans les règlements concernant les concessions forestières. Je dis que nous avons le droit de modifier les obligations financières imposées à celui qui obtient un permis par les termes de ce permis, et cela, d'après les règlements établis par un décret du conseil adopté le 1er juillet 1898.

Le paragraphe "h" de l'article 2 édicte que les billes de bois non équarri qui doivent passer par les scieries et tout autre bois destiné à la fabrication qui seront coupés sur ces concessions, doivent être transportés à la scierie que le locataire doit exploiter, s'il fait la coupe de ce bois. C'est là qu'ils seront équarris et fabriqués. Cette disposition ne se trouvait pas auparavant dans les permis qui ont été émis depuis, mais ces derniers contiennent une disposition d'après laquelle ils seront soumis aux règlements adoptés par le Gouverneur statuant en conseil des ministres. Ce règlement fut abrogé en ce qui regarde la Colombie-Anglaise par un décret en conseil rendu le 19 janvier 1899, mais un autre décret porté le 31 juillet 1901, disait que tout le bois coupé sur les concessions forestières comprises dans la zone des chemins de fer de la Colombie-Anglaise devait passer par les moulins et les fabriques du Canada.

Règlement du 1er juillet 1898.—Il est stipulé dans la formule du permis, clause 10, que tou-

tes les concessions forestières faites à une compagnie de chemin de fer pourront être annulées après avis notifié à la compagnie concessionnaire. Antérieurement, ce droit ne pouvait être exercé qu'à l'égard des terres concédées au chemin de fer canadien du Pacifique.

Voilà l'affirmation du droit de changer les conditions financières qui ont servi de bases à l'octroi du permis.

Décret rendu en conseil à la date du 9 avril 1901.

Il est décrété que celui qui a obtenu un permis devra acquitter la moitié du coût des services des préposés à la protection des forêts contre le feu dans les limites des concessions qu'il a obtenues.

Il y a ici un changement ; il s'agit d'une obligation substantielle imposée à ceux qui ont obtenu des concessions forestières ; c'est l'affirmation du droit inattaquable qu'a le Gouvernement de modifier les stipulations financières contenues dans les permis tels qu'accordés d'abord.

A mon avis, mon honorable ami n'a pas été heureux quand il a comparé les règlements qui existent à l'heure qu'il est, avec ceux qui étaient en vigueur dans le passé. Son insuccès a été tout aussi marqué quand il a voulu établir la comparaison entre la politique d'après laquelle ces règlements étaient mis en vigueur et les méthodes que nous avons adoptées, si nous devons en juger en nous plaçant au point de vue des faits et des résultats obtenus. Je ne sache pas qu'il soit toujours avantageux de faire des comparaisons. Les comparaisons sont odieuses, a-t-on dit. Mais puisque mon honorable ami veut se livrer à ce jeu et qu'il persiste sans raison aucune à jeter dans la discussion les noms de certains particuliers, parce que ces derniers sont ou des membres de cette Chambre ou des parents de quelques députés, il doit accepter les conséquences du genre d'argumentation qu'il a choisi lui-même. Un vieil adage dit que c'est en le mangeant qu'on a la preuve de la qualité du pouding ; le public, en général, jugera de l'opportunité de la politique et de l'administration actuelles du ministère de l'Intérieur par leurs résultats de même qu'il appréciera la politique et l'administration précédentes, non pas en écoutant les phrases ou le verbiage dans lesquels peut se complaire mon honorable ami en s'appuyant sur quelque décret du conseil maintenant oublié, mais par les résultats pratiques de cette politique et de cette administration. Je remarque que mon honorable ami a attaché beaucoup d'importance au fait—il ne l'a pas dit en termes précis, ce qu'il aurait dû faire, a mon avis, mais il l'a laissé entendre—qu'on ne donnait pas le champ libre à une concurrence raisonnable dans l'octroi des concessions forestières sous la présente administration et sous l'empire de la loi actuelle.

Eh bien, si les comparaisons sont à l'ordre du jour, je dirai que dès la première recherche que j'ai faite, j'ai constaté que les règlements dont parle l'honorable député avaient fait disparaître cette difficulté, en n'encourageant aucunement la concurrence. Nous constatons que de 1873 à 1896, d'après ces règlements que mon honorable ami a cités, en les approuvant, on a accordé 515 concessions forestières couvrant une superficie de 24,521 milles carrés, sans concurrence. Au nombre de ces concessions, je trouve les suivantes : en 1880, par un décret du conseil adopté le 23 juin, on accordait une concession forestière de 50 milles carrés sur la rivière Schell à MM. John Shields, John Haggart, Peter McLaren et Thomas McNichol. Le décret du conseil stipulait que ce permis devait être accordé au nom de Peter McLaren, de Perth. On accordait au même requérant une concession de 50 milles carrés sur la rivière Fairford. Cette fois-ci, la concession devait être au nom de Thomas McNichol. On semblait faire erreur, car le permis aurait dû être accordé à M. John Haggart, puisque nous constatons que ce dernier a bénéficié de cette transaction. Je constate en outre que, bien que les règlements exigeassent la construction d'une scierie sur chaque concession, au cours de l'année, ce décret du conseil stipulait qu'une seule scierie suffirait pour ces deux concessions. Une autre disposition exigeait le paiement d'un loyer de $200 par chaque mille carré de la concession sur laquelle on construirait une scierie; mais je ne sache pas jusqu'à présent qu'on ait construit cette scierie.

En 1882, le 23 mai, on accordait à ces mêmes personnes, c'est-à-dire à MM. Shields, McLaren et McNichol, 50 autres milles carrés sur la rivière Schell, en les exemptant de l'obligation de construire une scierie. Je trouve encore qu'on a concédé, le 6 juillet 1891, sans concurrence, 50 milles carrés à MM. Chevrier et Chabot, de Winnipeg, ces derniers s'engageant à payer un loyer annuel de $5 par mille carré. Un peu plus tard le 10 novembre 1896, M. George H. Bradbury, d'Ottawa, obtenait un décret du conseil annonçant la mise à l'enchère de dix concessions de 50 milles carrés chacune situées dans les montagnes du Porc-Epic—il s'agit de cette zone dont on a tant parlé l'autre soir. M. Bradbury se trouvant le seul enchérisseur ne paya que $300 ces dix concessions de 50 milles carrés chacune. Il devait construire et exploiter une scierie dans le courant de l'année et couper 10,000 pieds de bois tous les jours, mais je n'ai pas encore appris que cette scierie ait été construite.

Je vois apparaître encore les noms de MM. Shields, Haggart et McLaren, bien que cette fois-ci, les concessions soient au nom de M. John Hanbury et qu'elles aient diminué considérablement de superficie. Toutes les concessions accordées à ces gens-là et à Chevrier et Chabot, au nom de John Hanbury, sont réduites à 73 milles 67 et la quantité de bois coupé s'élève à 21,000,000 de pieds.

Qu'on me permette d'établir le contraste entre ce système particulier d'octroi de concessions forestières qui était en vigueur sous l'administration tant vantée de nos adversaires, et le cas d'un homme dont l'honorable leader de l'opposition a mentionné le nom aujourd'hui, et qui fait maintenant partie de cette Chambre. En 1881 et en 1882, un membre de cette Chambre et un sénateur ont obtenu en leur qualité de membres d'une compagnie, plusieurs concessions forestières de 50 milles carrés chacune, et cela sans concurrence ; sous l'administration actuelle, M. T. A. Burrows a obtenu, le 5 mars 1903, une concession forestière de 50 milles carrés en payant une gratification de $15,000. Je crois que le 6 novembre 1903 MM. Mutchenbacker et Frères ont obtenu une concession de 50 milles carrés pour laquelle ils ont payé une gratification de $20,000. Ces exemples font voir la différence qui existe entre l'administration de nos adversaires et celle qui est en vigueur aujourd'hui, quels que puissent avoir été les règlements. Dans un cas, on n'a pas sollicité la concurrence et l'on n'a rien obtenu en retour. Dans l'autre cas, le Gouvernement a reçu $15,000 de gratification pour un permis, et $20,000 pour l'autre. On doit supposer que M. Burrows qui est présent ici et qui, sans doute, pourra défendre sa cause, a été injustement favorisé, puisqu'il a payé $15,000 seulement pour une concession forestière aussi étendue que celles que, dans ces heureux jours de l'administration conservatrice, dont nos adversaires aiment tant à parler, on pouvait avoir réellement pour rien. Inutile d'entrer dans d'autres détails. Les totalités nous suffiront. Le nombre total de concessions forestières accordées de 1873 à 1896—soit 23 ans, durant dix-huit desquels nos adversaires ont été au pouvoir—représente en superficie 29,897 milles carrés pour lesquels le gouvernement précédent a reçu $126,824 de redevances. De 1897 à 1905 inclusivement, sous l'adminisration actuelle qui a été l'objet de tant d'attaques, des concessions forestières représentant 5,943 milles carrés ont rapporté au trésor en redevances $453,970. Nos règlements peuvent avoir été défectueux, mais j'estime que si on la compare à celle de nos adversaires, notre administration est au-dessus de tout reproche.

Mon honorable ami a parlé d'un contrat intervenu avec la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan. Je suis encore à me demander en quoi le ministère de l'Intérieur peut être pris en défaut sous ce rapport. Cette question a été épluchée ici plusieurs fois, au cours de cette session, de même qu'aux sessions précédentes. On l'a discutée dans le passé au comité de l'agriculture et de la colonisation. Malgré que la gauche ait réussi à faire publier dans ses journaux des articles portant des titres flamboyants, je cherche encore ce qu'on peut bien invoquer pour condamner l'action du ministère. S'opposerait-on à ce qu'on eût vendu des terres à cette compagnie ? Oui ? Dans ce cas, nos adversaires ont mauvaise grâce à invoquer cette objection. Condamnerait-on ce marché dont le but était la colonisation de ces terres ? Je comprendrais à la rigueur cette objection, parce que les conservateurs ont adopté un grand nombre de projets relativement à des compagnies de colonisation, mais tous ces projets ont échoué. Au point de vue d'une politique véritablement publique, je me demande si on peut mettre au défi le Gouvernement en ce qui se rapporte à cette affaire. Affirme-t-on que quelqu'un a bénéficié du loyer de ces terres ? Eh bien, il n'est pas de la politique de ce Gouvernement d'empêcher les gens de réaliser des gains légitimes dans des transactions d'affaires. Mais si cette accusation est portée, qu'on me permette de rappeler que c'est seulement sous l'administration actuelle qu'on a pu réaliser des bénéfices de cette source. L'honorable leader de l'opposition a imposé à la Chambre l'ennui d'entendre la répétition de plaintes déjà faites contre cette vente qu'il qualifie d'irraisonnée, qui, à son avis, aurait été faite à trop bon marché ce qui a permis à certaines personnes de réaliser des gains sur cette transaction. Je me demande si le chagrin que semblent ressentir tous les membres de la gauche de ce qu'on aurait retiré quelque bénéfice de ces terres, prend sa source chez l'honorable représentant de Toronto-ouest (M. Osler). Il était membre de cette compagnie qui acheta un million d'acres de terre et qui, après avoir possédé ces terres durant douze ans, institua une poursuite pour forcer le Gouvernement à reprendre ces terrains et à lui payer $1.50 de l'acre, et qui revendit un demi-million d'acres de ces mêmes terres à ces mêmes personnes sans imposer à ces dernières les conditions exigées des colons, ni aucune autre condition ; elle se contentait d'exiger le paiement.

Est-ce le chagrin que l'honorable député ressent maintenant d'avoir vendu ses concessions trop bon marché, qui s'est répandu si généralement parmi ses amis et ses collègues de la gauche ? L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) est-il un homme habile en affaire ? On le croit généralement et sa fortune est là pour le démontrer.

M. FOSTER : Merci.

M. OLIVER : Il était partie à cette vente d'un demi-million d'acres de terre à cette même compagnie, et c'est cette transaction qui a débarrassé le Gouvernement des procédures que lui et ses amis menaçaient d'instituer contre l'Etat devant les cours civiles. Ces menaces dataient de plusieurs années.

M. FOSTER : Il doit y avoir erreur quelque part, car je n'ai jamais rien eu à faire dans tout cela.

M. OLIVER : Je vous demande pardon, je voulais parler de l'honorable représentant

de Toronto-ouest (M. Osler). Il a vendu à ces mêmes personnes un demi-million d'acres de terre à $1.50 l'acre, c'est-à-dire au prix qu'il exigeait du Gouvernement quand il voulait forcer celui-ci à reprendre ces terrains. Si le Gouvernement a perdu de l'argent dans cette transaction, l'honorable député de Toronto-ouest s'est trouvé dans le même cas. Si nous avons commis une erreur de jugement quant au prix de ces terrains, l'honorable représentant de Toronto-ouest a montré encore moins de sagacité, puisque son intérêt devait l'engager à réaliser des bénéfices sur ces terres, tandis que le Gouvernement devait surtout avoir en vue la colonisation de ces terres, et que, pour atteindre cette fin, il n'est pas de sage politique de s'occuper d'abord de réaliser des gains et des profits. La véritable question pour le Gouvernement est celle-ci : cette transaction a-t-elle eu pour résultat de favoriser la colonisation de ces terres et le développement des ressources de cette partie du pays ? Dans l'affirmative, c'est-à-dire si la colonisation et la production se sont développées simultanément, alors on doit approuver la politique du Gouvernement, quand bien même ce dernier aurait concédé ces terres pour rien et que ceux qui les ont acquises auraient fait des millions de bénéfices par cette transaction. Le Gouvernement n'a pas mission de retirer des gains de la vente des terres. Le point que je veux faire ressortir surtout est celui-ci: la différence qui existe entre la politique du gouvernement libéral et celle du gouvernement conservateur consiste en ce que celui-là croit que le meilleur usage qu'on puisse faire de ces terres, c'est de les coloniser et de les rendre productives, peu importe le prix de ces terrains; c'est là une question secondaire.

De leur côté, les conservateurs semblent estimer que le prix de vente de ces terres doit être considéré d'abord et que la colonisation de ces terrains doit être reléguée au second plan. Mon honorable ami (M. Borden) laisse entendre que les efforts du Gouvernement pour promouvoir l'immigration n'ont pas été couronnés d'un succès complet et que c'est là ce qui a rendu nécessaire ce contrat, puisqu'on voulait coloniser ces terrains. L'administration du département de l'immigration dépend nécessairement de celle du département des terres ; les deux se complètent. Les terres ne peuvent avoir de valeur que si les efforts du département de l'immigration sont couronnés de succès ; or, le travail de ce département ne peut avoir de résultats heureux que si le département des terres est bien administré. C'est parce que ces deux divisions du même département ont travaillé de concert, dans l'harmonie et avec une égale énergie, que l'état de choses qui existait au Nord-Ouest s'est modifié au point d'offusquer nos adversaires, mais toute la population du pays se réjouit de ce changement. La différence qui existe entre la transaction que le Gouvernement a faite avec ceux qui ont acheté ces terres, et le marché conclu par cet habile financier qu'est l'honorable député de Toronto-ouest, c'est que ce dernier a vendu sa propriété à des gens qui ne s'engageaient qu'à payer par versements, qui n'offraient aucune garantie, alors que le Gouvernement qui aurait pu, sans manquer à la justice, donner ces terres pour rien, en a vendu 250,000 acres pour $250,000 ; de plus, il avait l'assurance que les acquéreurs coloniseraient ces terrains.

L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a affirmé que les obligations relatives à la colonisation ne valaient pas grand'chose, puisque les colons viennent d'eux-mêmes s'établir dans cette partie du pays.

Nous pouvons juger des difficultés de coloniser ces terrains, en citant un cas semblable. Il y a un an ou deux, le gouvernement d'Ontario a cru opportun de céder au Grand-Tronc-Pacifique 1,200,000 acres de terre pour l'aider à construire un embranchement de sa ligne principale à la baie du Tonnerre. Il imposait comme condition à la compagnie l'établissement de 4,000 colons par période de dix ans. Ce marché fut sévèrement condamné par le parti conservateur au parlement d'Ontario ; l'opposition d'alors a fait remarquer quel vol considérable le Grand-Tronc-Pacifique commettait au détriment de la province, grâce à la connivence du gouvernement libéral. Nous constatons, cependant, qu'après avoir eu ces terres en sa possession pendant un an, le Grand-Tronc-Pacifique s'est adressé au gouvernement Whitney et lui a dit : Si vous nous exemptez de cette stipulation qui nous oblige à établir 4,000 colons sur ces terres d'ici à dix ans, nous vous remettrons 525,000 acres de ce terrain. Je vois que les gazettes qui appuient l'honorable chef de l'opposition prisent hautement le gouvernement d'Ontario pour avoir conclu avec le Grand-Tronc-Pacifique un marché aussi merveilleusement avantageux ; elles estiment, en effet, à l'instar des membres de l'opposition ici, que les colons afflueront quand même dans cette région. Or, si cela est vrai, les directeurs du Grand-Tronc-Pacifique sont des gens de meilleure composition encore que mon honorable ami de Toronto-ouest, parce qu'ils abandonnent un demi-million d'acres de terre sans recevoir la moindre considération en retour.

Nos adversaires ont fait l'expérience de la colonisation de ces terres, et si je m'en tiens au résultat qu'ils ont obtenu, je reste plutôt étonné de les entendre diminuer la portée des efforts que tente l'administration actuelle. Si je consulte les rapports—je ne fatiguerai pas la Chambre avec des détails —je vois que vers 1881 ou 1882, ils ont voulu coloniser le Nord-Ouest en se servant de sociétés de colonisation. A cette époque la construction du chemin de fer canadien du Pacifique était décidée et commencée. Pour la construction de cette voie ferrée, ils

avaient accordé à la compagnie intéressée 25,000,000 d'acres de terre au Nord-Ouest ; ils défendaient cette subvention en disant que la compagnie aurait tout intérêt a établir des colons sur ses terres. C'était déjà aliéner considérablement le domaine public —aliénation contre laquelle protestent aujourd'hui si énergiquement nos adversaires. Mais le gouvernement conservateur ne s'arrêta pas là : il poursuivit cette politique d'aliénation des terres publiques dont il accorda 3,000,000 d'acres à différentes compagnies de colonisation.

Ces concessions furent faites en 1882, et je dois supposer que ceux qui les ont obtenues ont fait tout leur possible pour coloniser ces terres. Cependant, la plupart de ces compagnies n'existaient plus au bout de quatre ans ; une seule donna signe de vie jusqu'en 1891. Voici quel fut le résultat de cet état de choses : on a mis de côté environ 3,000,000 d'acres de terre ; les compagnies payèrent comptant au trésor $731,000 ; par lettres patentes, on avait concédé à ces compagnies 438,208 acres de terre, soit environ le double de ce que représentent les concessions faites à la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan ; de plus, le Gouvrnement avait émis des scrips en faveur de ces compagnies pour un montant de $375,-118 et le nombre total des colons qu'elles réussirent, après beaucoup d'efforts, à établir sur ces terres au cours de cette période de 1882 à 1891, ne s'éleva qu'à 1,343, d'après les calculs officiels. Si je tiens compte des effets de cette politique de nos adversaires, j'estime que ceux-ci sont loin d'avoir raison lorsqu'ils critiquent les résultats heureux et évidents des efforts que cette compagnie en particulier, sous l'administration de ce Gouvernement, a tentés et poursuivis pour coloniser le Nord-Ouest. Au risque de la fatiguer, je rappellerai à la Chambre certains détails du système de colonisation poursuivi par ces compagnies. Elles avaient à leur disposition de grandes étendues de terrains qu'elles n'avaient pas payés cher ; leurs actionnaires ne retiraient pas de dividende. Il devenait nécessaire, dans l'intérêt public, de mettre fin à cet état de choses, et c'est ce que le ministre de l'Intérieur de ce temps-là réussit à accomplir, en retirant le meilleur avantage possible d'un mauvais marché. Je constate que la compagnie de colonisation de la Tempérance, dont on résilia la concession par un décret du conseil adopté le 21 avril 1891, reçut une certaine indemnité de même que toutes les autres compagnies. Elle avait payé un certain montant dont on lui donna crédit ; il y avait un certain nombre de colons établis sur les terres de cette compagnie ; s'ils ne se trouvaient pas là quand le Gouvernement fit son enquête, celui-ci acceptait la parole de la compagnie ou celle de toute autre personne qui se trouvait sur les lieux, relativement au nombre de colons supposés établis, et pour chacun de ces derniers la compagnie recevait $100. Plus tard, une partie de la zone cédée à la compagnie de colonisation de la Tempérance fut enlevée à cette compagnie qui reçut à titre de compensation, $100 pour chaque quart de section.

Tout l'argent que la compagnie avait dépensé ou qu'elle prétendait avoir dépensé pour les fins suivantes: impressions et annonces, frais de déplacement, dépenses préliminaires, pourcentage des banques et autres dépenses générales de bureau, honoraires d'avocats, administration, indemnités aux directeurs, achats d'un bateau, de barges et d'une scierie, frais de transport, création de routes, constructions de ponts, etc., subventions aux églises, aux écoles et aux sociétés d'agriculture, coût et entretien de bateaux-traversiers et de bacs et toutes autres dépenses se rapportant au développement de la colonie et qui représentaient en tout $78,720, tout cet argent fut porté à l'actif de la compagnie et servit à acquitter une partie de la dette qu'elle avait contractée en achetant ces terres de l'ancien gouvernement, et cela sans qu'elle eût tenté le moindre effort—rien ne prouve le contraire —pour remplir les conditions les plus élémentaires stipulées dans cette concession. Cette dernière se trouvait dans la zone comprise dans le contrat intervenu avec la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, ou près de cette zone.

L'honorable chef de l'opposition a bien des choses à dire à propos des baux de pâturages. Il dit que c'est là une institution inique et que des privilèges spéciaux ont été accordés, naturellement, à des amis des ministres. Il s'est fortement élevé contre la mise en vigueur des règlements relatifs aux pâturages par décret du conseil, il voudrait faire adopter une loi se rapportant à ce point. Je ne puis partager cette opinion. Il n'y a pas de parité entre ce qui se rapporte aux immenses pâturages du sud de l'Alberta et du sud de la Saskatchewan, et l'état de choses qui existe dans les champs aurifères du Klondyke. Dans ce dernier district l'état de choses est devenu pour ainsi dire fixe par suite des opérations qui se sont développées dans cette région depuis six ou sept ans, tandis qu'aujourd'hui, après vingt ans de travail, on est plus ignorant de ce qui se rapporte aux pâturages du sud de l'Alberta et du sud de la Saskatchewan, qu'on ne l'a jamais été dans le passé. On a cru d'abord que les terres de cette région n'étaient pas propices à l'agriculture. Nos adversaires, lorsqu'ils étaient au pouvoir, ont agi suivant cette donnée; ils n'ont pu même imaginer qu'il y aurait jamais une lutte entre le locataire de pâturages et le cultivateur; en effet—je crois que c'était en 1881 ou en 1882—ils adoptèrent un règlement—ce n'était pas une loi du Parlement, c'était un décret du conseil—qui accordait des baux de pâturage dans des zones embrassant une superficie de 100,000 acres, et cela sans limiter la durée de ces baux,

sans imposer de conditions quant à l'établissement de colons.

On constata que cette politique ne devait pas être suivie. Les colons insistaient pour s'établir dans cette région, et il y eut bientôt des froissements entre les locataires de pâturages et les colons ; toujours est-il qu'après beaucoup de pourparlers, beaucoup de difficultés de toutes sortes, ce règlement fut abrogé et l'on accorda aux locataires de pâturages le droit d'acheter 10 pour 100, je crois, des terrains qu'ils avaient loués, au prix de $1, de $1.25 ou de $1.50 l'acre, afin d'en finir avec eux. L'ancien gouvernement avait essayé de faire du sud de l'Alberta et de la Saskatchewan un grand pâturage pour les bêtes à cornes ; il a échoué en cela comme dans tout ce qu'il a entrepris au Nord-Ouest. Ce qui se rapporte aux pâturages varie suivant le climat et de temps à autre selon que l'état de choses se modifie, le Gouvernement actuel s'est efforcé et s'efforce encore de faire face à ces changements grâce à des règlements, ce qu'il ne pourrait faire s'il était lié par une loi du Parlement.

M. R. L. BORDEN : Vers quelle époque s'est opéré ce changement de politique?

M. OLIVER : Je ne puis le dire maintenat, mais on peut facilement se procurer ce renseignement. Ce changement de front s'est effectué lorsque le pays était administré par le gouvernement dont faisait partie mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster).

M. AMES : L'honorable ministre dit-il que, d'après la formule de ces baux de pâturages, il était défendu à ceux qui voulaient prendre des homesteads de pénétrer dans cette région?

M. OLIVER : C'est ce que j'ai dit.

M. AMES : Je suppose que ce que j'ai à la main est bien le bail tel qu'il se trouve dans le statut ; il s'agit du 97e décret du conseil.

M. OLIVER : De quelle année?

M. AMES : De 1889.

M. OLIVER : Oh ! non, je parle de 1881 ou de 1882. Les circonstances changent très rapidement et d'une façon tout à fait inattendue dans cete partie du pays ; depuis deux ou trois ans surtout, ces changements ont été plus marqués. De temps à autre on a modifié les règlements dans le but de faire face aux circonstances nouvelles qui surgissaient à l'improviste ; quelquefois ces changements ont été heureux, d'autres fois ils ont eu des résultats négatifs, il faut bien l'admettre.

Mon honorable ami (M. R. L. Borden) a lu à la Chambre un état se rapportant à l'octroi de certains baux de pâturages pour une période de vingt et un ans, sans privilège de résiliation. Si je ne me trompe, ces baux ont été accordés d'après ce principe, excellent, à mon avis, je ne crains pas de le dire, que, lorsque la terre ne convient nullement à la culture, il est juste et convenable qu'on s'en serve à des fins de pâturages à des conditions qui conviennent le mieux au développement de cette industrie, et j'estime que c'est d'après ce principe que les baux dont l'honorable député a parlé, ont été accordés. Les saisons continuent à se succéder et l'on a constaté que de grandes étendues de terre qu'on avait considérées comme impropres à l'agriculture et qu'on avait laissées de côté sous ce rapport, contiennent maintenant des terrains qu'on peut ensemencer avantageusement ; on a donc cru qu'il n'était pas à propos de continuer cette politique des baux fermés. Mon honorable ami (M. R. L. Borden) se serait montré plus juste en disant à la Chambre ce qu'il n'a pas dit, s'il avait fait remarquer que, bien que cette question relève des règlements et non pas d'un décret du conseil, il n'y a pas de disposition nous permettant aujourd'hui, d'accorder des baux fermés, c'est-à-dire des baux qu'on ne puisse résilier à deux ans d'avis.

Voilà la situation telle qu'elle existe actuellement ; mais vu la rapidité avec laquelle l'état de choses qui existe dans cette région du sud de l'Alberta et de la Saskatchewan se modifie, il n'est pas désirer, je l'affirme à nouveau, que les règlements ou que les dispositions prises en ce qui regarde le louage des pâturages, soient soumis à une loi du Parlement à l'heure qu'il est. Dans l'avenir, après que tout aura été établi d'une manière stable, il sera amplement temps d'adopter une telle loi. Celle-ci, du reste, sera déposée en temps utile, mais tant que la situation sera incertaine, qu'elle se modifiera de temps à autre, il vaudra mieux accorder ces baux suivant un règlement et non pas suivant les dispositions d'une loi du Parlement. Mon honorable ami (M. R. L. Borden) n'a pas dit grand chose des ressources minières des territoires du Nord-Ouest. Il devait parler de l'octroi inique d'un privilège ou d'une subvention au Grand-Tronc-Pacifique.

M. R. L. BORDEN : Il y a un point que je voudrais élucider. D'après l'état déposé, je constate qu'on a accordé neuf baux, l'un en 1902, et les huit autres en 1905, ces baux embrassant une période de vingt et un ans ; on n'y trouve aucune stipulation permettant au Gouvernement de résilier ces contrats à deux ans d'avis.

M. OLIVER : Assurément.

M. R. L. BORDEN : Cela est juste?

M. OLIVER : Oui, et je dis que l'honorable député, quand il prétendait exposer les faits se rapportant aux règlements relatifs aux pâturages dans cette partie du pays, se serait montré bien plus juste, s'il avait déclaré que ces baux n'ont pas été concédés d'après les règlements tels qu'ils existent aujourd'hui.

M. R. L. BORDEN : Quand ces règlements ont-ils été modifiés ?

M. OLIVER : Au mois d'octobre dernier, de sorte que les règlements actuels sont en vigueur depuis ce mois-là.

M. R. L. BORDEN : Cela donne encore plus de valeur aux baux déjà accordés.

M. OLIVER : Il est bien difficile de satisfaire mon honorable ami ; si nous accordons des baux fermés, nous agissons mal ; et si nous n'en accordons pas, nous avons encore tort.

M. AMES : L'honorable ministre veut-il nous dire durant combien de temps ont été en vigueur les règlements qui rendaient les baux irrévocables ?

M. OLIVER : Je n'ai pas ce renseignement sous la main, mais, quoiqu'il en soit, les règlements d'après lesquels on pouvait accorder un bail irrévocable ont été abrogés par un décret du conseil qui est venu en vigueur au mois d'octobre dernier.

M. AMES : Depuis quand, avant le mois d'octobre, était-il possible au ministère, d'après ces règlements, d'accorder des baux irrévocables ?

M. OLIVER : Je n'ai pas ce renseignement sous la main dans le moment, mais mon honorable ami qui a demandé tant d'informations au cours de cette session et qui a été servi à souhait, peut s'attendre à obtenir ce renseignement bientôt. J'allais attaquer la question de ce prétendu don que nous aurions fait au Grand-Tronc-Pacifique. Le conseil a adopté un décret accordant à cette compagnie le droit d'exploiter avant tout autre les mines ou les minéraux qui pouvaient se trouver dans les terrains où passerait sa voie et sur lesquels elle construirait ses gares. Je me demande si mon honorable ami plaisante quand il laisse entendre que c'est là une disposition qui n'a pas sa raison d'être. Je puis difficilement croire qu'il parle sérieusement ; mais, s'il ne saisit pas l'opportunité d'une disposition semblable, ses amis et ses partisans en cette Chambre comprendront combien elle a sa raison d'être.

Il est bien connu que la ligne du Grand-Tronc-Pacifique qui traverse le Nord-Ouest passe sur les terrains houillers de l'Alberta septentrionale. On trouve quelquefois cette houille presque à la surface du sol, d'autres fois à une profondeur considérable ; or, d'après notre législation actuelle, si nous n'avions pas pourvu à une disposition semblable, après la construction du Grand-Tronc-Pacifique, le premier venu aurait pu réclamer une concession de mine pour extraire la houille qui pouvait se trouver sous la surface traversée par cette voie ferrée ou sur laquelle cette compagnie aurait érigé ses gares et ses édifices.

Je ne perdrai pas mon temps à discuter ici combien un tel état de choses n'était pas à désirer. Les circonstances qui se rapportent au Grand-Tronc-Pacifique ne sont pas semblables à celles qui intéressent le chemin de fer canadien du Pacifique, par exemple. Cette dernière compagnie possède ses terres avec tout ce qui se trouve au-dessous de la surface. Elle ne pourrait donc se trouver dans la posture où serait le Grand-Tronc-Pacifique sans cette disposition. Ce dernier ne possède pas de terres dans le même sens du terme car il n'a que les droits de surface. Prétendre qu'on devait laisser une grande entreprise comme celle-là à la merci du premier venu qui voudrait payer une redevance pour obtenir la concession d'un acre de ces terrains houillers, est tellement absurde qu'il n'est pas nécessaire de s'arrêter à discuter longuement une proposition semblable. Cette disposition ne dit pas qu'on ne devrait pas exploiter les mines qui pourraient se trouver dans ces terrains ; cela n'aurait pas sa raison d'être; mais cette disposition dit que si l'on considère qu'il est dans l'intérêt public d'exploiter une partie de ces terrains houillers, le Grand-Tronc-Pacifique devrait avoir le privilège de se livrer le premier à cette exploitation ; ce qui protégerait cette compagnie et les grands intérêts qui pourraient être en jeu quant à la possession de cette propriété. A mon avis, les membres de la gauche ne soulèveront aucune objection quant à cette disposition, s'ils l'étudient sérieusement.

Ils auront l'occasion de retirer les expressions très fortes dont ils se sont servis pour traiter ce sujet. Ce langage, toutefois, concorde bien avec celui qu'ils ont employé en discutant ces matières. Ils trouvent des scandales où il n'y en a pas ; ils constatent des erreurs et des vices d'administration où il ne s'en trouve point, et ils affirment que nous n'avons pas de politique définie, alors qu'ils n'ont pas même de méthode à nous suggérer pour remplacer la politique que nous avons suivie.

Le leader de l'opposition s'inquiète à propos de l'aliénation du domaine public du Canada et, dans sa sollicitude pour le pays, il demande à la Chambre d'exprimer par son vote son manque de confiance dans le Gouvernement. Cependant, à sa gauche siège un membre de ce gouvernement qui a dirigé les affaires du pays de 1878 à 1896 ; de l'autre côté se trouve un autre membre du même gouvernement et il n'a qu'à jeter les yeux autour de lui pour trouver des gens qui faisaient partie de cette Chambre et qui appuyaient cette politique en honneur du temps du régime conservateur. Le chef de l'opposition et ses amis se lèveront ici pour condamner le Gouvernement sous le prétexte que les ministres actuels ont aliéné le domaine public. C'est là ce qu'ils feront, malgré qu'un si grand nombre d'entre eux aient appuyé un gouvernement qui a mis à l'écart, ne voulant pas la céder aux colons, chacune des sections alternatives des terres

de notre immense Nord-Ouest, ce qui existe encore aujourd'hui, grâce à cette politique malheureuse et à ces engagements faits à la légère. Ils condamneront un gouvernement qui n'a jamais aliéné un seul acre des terres publiques du Nord-Ouest pour des fins semblables à celles que voulait atteindre l'administration conservatrice dont ils faisaient partie ou qu'ils appuyaient, lorsqu'elle aliénait nos immenses territoires de l'Ouest.

Ils ont directement aliéné et, puisque le mot leur plaît, disons qu'ils ont aliéné, d'une façon irrévocable, presque 40,000,000 d'acres de terre au Nord-Ouest à titre de subventions aux chemins de fer et aujourd'hui, ces messieurs veulent condamner le Gouvernement actuel qui n'a pas aliéné un seul acre de terre dans ce but. Ils ne se sont pas contentés d'aliéner les terres domaniales. Outre les vastes étendues de territoire qu'ils ont aliénées d'une façon irrévocable, ils ont aussi aliéné temporairement la moitié du domaine, en l'interdisant à la colonisation et en empêchant son utilisation. Lorsque le gouvernement conservateur ferma à la colonisation 25,000,000 d'acres de terre, à titre de subvention au chemin de fer canadien du Pacifique, il attacha à cette concession une condition exemptant la compagnie du paiement de tout impôt, pendant vingt ans, à dater de la concession de ces terres par l'Etat.

Lorsque le Parlement vota le projet de loi renfermant cette dernière disposition, tout le monde et au sein du Parlement et en dehors de cette enceinte législative, demeura convaincu qu'à l'expiration de la période des vingt années en question, cette dérogation à la loi expirerait. Cette période n'est pas encore expirée ; et si les conservateurs fussent demeurés au pouvoir, cette période de vingt ans, bien loin d'avoir expiré, ne serait pas encore commencée. D'après l'interprétation que les tribunaux ont donnée au mot "concession", il comporte la signification de "lettres patentes" ; et le gouvernement conservateur se donna bien garde de délivrer les titres d'un seul acre de terre concédé à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ; aussi, lorsque ce gouvernement perdit le pouvoir en 1896, la compagnie était encore aussi éloignée de la fin de cette période d'exemption de vingt ans qu'à l'époque où le Parlement vota le projet de loi en question.

Ce n'est qu'à dater de l'avènement du Gouvernement actuel au pouvoir que la compagnie en question reçut les titres de ses terres, et alors commença la période d'exemption de vingt ans. D'autres chemins de fer reçurent des subventions, entre autres, celui de Calgary à Edmonton et celui de Qu'Appelle-lac-Long-Saskatchewan et autres. La subvention accordée au chemin de fer de Calgary à Edmonton fut gagnée en 1891.

Cependant, en 1896, à l'avènement du Gouvernement actuel au pouvoir, sur cette concession de 1,000,000 d'acres, accordée à la compagnie de Calgary à Edmonton, il n'y avait pas encore un seul acre susceptible d'être frappé d'un impôt. Le Parlement, il est vrai, n'avait pas accordé à cette compagnie d'exemption de l'impôt ; mais les députés de la gauche qui se montrent, aujourd'hui, si alarmés, si scandalisés à la vue de l'aliénation du domaine public, à l'insu du Parlement et du pays, ces messieurs dis-je, accordèrent cette exemption, pendant les six années au cours desquels ils demeurèrent au pouvoir, après la concession de la subvention en question ; et sans doute, cette exemption durerait encore, si le Gouvernement n'eût été renversé. Aujourd'hui, la compagnie du Calgary-Edmonton acquitte l'impôt sur les terres qu'elle possède ; toutes ses terres sont sujettes à taxation, car sous le régime établi par le Gouvernement actuel, il faut que ces terres soient la propriété de quelqu'un. Les députés de la gauche tiennent à savoir le chiffre des terres dont ces compagnies de chemins de fer ont encore à faire choix, sur cette vaste étendue de 40,000,000 d'acres.

Je le répète, ce choix s'applique à trois étendues de terrains appartenant à trois compagnies: le chemin de fer du Sud-Est du Manitoba, le chemin de fer canadien du Nord et le chemin de fer de Qu'Appelle-lac-Long-Saskatchewan ; environ, un demi million d'acres respectivement, soit une totalité d'un million et demi d'acres. Le Gouvernement actuel a forcé les compagnies à faire leur choix et il délivre les titres de ces millions d'acres de terres concédées aux chemins de fer avec toute la célérité qu'il est possible au personnel du ministère de l'Intérieur d'apporter dans l'exécution de cette tâche.

Mais, s'écrient ces messieurs : pourquoi ne délivrez-vous donc pas les titres de ce million et demi d'acres de terre ? Je le répète, cela tient au marché conclu par l'ancien gouvernement.

Il est possible que ce soit un excellent marché et je n'y trouve rien de répréhensible; mais ce qui me semble intolérable, c'est que nos adversaires se permettent, en plein Parlement, d'insinuer que le Gouvernement actuel protège ces compagnies de chemins de fer, au point de vue du paiement de l'impôt, en ne leur délivrant pas les titres de ce demi-million d'acres de terres attribuées au chemin de fer canadien du Nord, au chemin de fer de Qu'Appelle-Lac-Long-Saskatchewan, et celles détenues en vertu du traité translatif de la propriété des terres, qui n'expire que vingt ans après le parachèvement des travaux de premier établissement, le Gouvernement étant impuissant à obliger les compagnies à prendre les titres de ces terres, avant l'expiration de cette période.

Le Gouvernement actuel a fait l'impossible pour mettre fin au régime des concessions de terres aux chemins de fer. Il n'a pas accordé de nouvelles concessions de terres aux

chemins de fer et s'il existe encore quelque incapacité, comme la dérogation à la loi de l'impôt en faveur des compagnies de chemins de fer, cela tient à la situation créée par les membres de la gauche, alors qu'ils étaient au timon des affaires. Nous sommes maintenant en mesure d'établir le contraste entre notre situation et celle créée par l'ancien gouvernement; nous pouvons établir la comparaison entre les résultats découlant de notre gestion et ceux de leur propre administration; et sans nous demander s'ils veulent nous tenir compte des réformes réalisées et des résultats obtenus, nous l'affirmons sans hésitation, la perpétuation du système si longtemps appliqué par l'ancien gouvernement n'aurait jamais abouti aux résultats actuels. En affirmant, en présence de pareils résultats, que c'est la conséquence facile de l'évolution et non pas le résultat découlant du système appliqué par le Gouvernement actuel, ces messieurs prononcent leur propre condamnation et se décernent à eux-mêmes un brevet d'incapacité, pour le passé.

Peut-être conviendrait-il de citer ici quelques données statistiques, afin de bien mettre en lumière ma proposition. En 1883, la section du Pacifique fut parachevée, du lac Supérieur à Calgary. En 1891, le chemin de fer de Qu'Appelle-Lac-Long-Saskatchewan avait été construit jusqu'à Prince-Albert; le chemin de fer de Calgary à Edmonton avait été parachevé, de McLeod à Edmonton, puis la compagnie des houillères et du chemin de fer d'Alberta avait parachevé sa ligne de Medicine-Hat, ou de Dunmore à Lethbridge, et de Lethbridge à la frontière. En 1891, il y avait environ 1500 milles de chemins de construits dans les territoires du Nord-Ouest. Les terres, le climat, les chemins de fer, tout était là; mais ce qui manquait, c'était une gestion marquée au coin du bon sens et de l'esprit des affaires.

En 1882, antérieurement à la construction du chemin de fer de Calgary, avant celle des lignes d'embranchement vers Edmonton et Prince-Albert, les relevés indiquent 7,483 inscriptions de homesteads. Or, après le parachèvement de ces chemins de fer au nord, et comme résultat de quinze années d'administration conservatrice, nous constatons qu'en 1896 les inscriptions de biens de familles au Nord-Ouest, diminuant graduellement, se chiffraient par 1,857. Le gouvernement conservateur avait construit des chemins de fer, formé des sociétés de colonisation, inauguré et poursuivi avec énergie son système d'immigration, et cela d'après ses propres lumières, et qu'en est-il résulté ? C'est que, la dernière année de cette administration, le mouvement de la colonisation au Nord-Ouest s'était ralenti au point de ne constituer plus que le quart du chiffre obtenu, la première année de la gestion de ce Gouvernement, année au cours de laquelle il avait fait pénétrer le chemin de fer dans les profondeurs des territoires du Nord-Ouest.

Et cependant, nos adversaires critiquent la gestion actuelle du ministère de l'Intérieur, qui est en mesure de signaler à la Chambre et au public, comme résultat de dix années d'opérations, un accroissement d'inscriptions de homesteads, pour l'Ouest, de 1,857 à 30,819. Il est inutile de donner de plus longs développements à cette statistique ; car elle parle avec plus d'éloquence que je ne le saurais faire. C'est la preuve tangible du travail accompli et de la bonne gestion des affaires de l'Ouest. Si le nombre des homesteads inscrits était réduit à 2,000 en 1896, c'est que le gouvernement du jour n'avait pas exercé la surveillance voulue, dans la gestion des affaires publiques au Nord-Ouest ; c'est qu'il ne s'était pas bien rendu compte des devoirs et des responsabilités qui lui incombaient et de la façon de s'en acquitter. Il avait réussi à créer un sentiment de défiance non seulement dans les ressources et conditions du Nord-Ouest, mais encore dans la sincérité et la bonne gestion de l'Etat ; voilà ce qui explique la diminution accusée par les inscriptions de homesteads qui, sous l'ancien régime, est descendu du chiffre de 8,000 à un peu moins de 2,000. Si les inscriptions de biens de famille, depuis cette époque, se sont élevées de 2,000 à plus de 30,000—et cette année ce chiffre augmentera de beaucoup—cela ne tient ni à la plus grande quantité ou à la meilleure qualité des terres, ni à la multiplication des voies ferrées, mais bien à l'excellente gestion du ministère de l'Intérieur qui a réussi à ramener la confiance dans l'esprit des populations qui viennent s'établir au Nord-Ouest, confiance à la fois et dans les ressources naturelles du pays et dans la sincérité et la bonne administration du service des terres domaniales. Ainsi, d'une part confiance du colon dans les ressources de l'Ouest, ainsi que dans la sincérité et la bonne foi du ministère de l'Intérieur, et d'autre part efforts énergiques déployés dans l'application du système d'immigration, voilà l'unique secret du contraste frappant qui existe entre la banqueroute du régime terminé en 1896 et le succès qui a couronné les efforts du nouveau régime, depuis cette époque.

Je crains d'abuser de la patience de la Chambre, mais je désire pourtant donner encore quelques développements à cette question ; car je tiens à appuyer ma thèse sur des preuves solides. J'ai sous les yeux la preuve du genre de gestion des terres domaniales, en vogue sous l'ancien régime, et je tiens à la communiquer à la Chambre, à l'appui de l'assertion que j'ai formulée, au sujet de l'avortement auquel devait fatalement aboutir la gestion des affaires du Nord-Ouest sous l'ancien régime. Cette preuve, je la trouve, non pas dans une loi votée par le Parlement, mais dans un règlement établi par décret du conseil, en date du 9 juillet 1879, relativement à la

vente de certaines terres du domaine fédéral, au bénéfice de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, règlement divisant le pays en zones.

Zone A, 5 milles de chaque côté du chemin de fer, la terre étant exclusivement en vente au prix de $6.00 l'acre.

M. BRISTOL : Quelle est la date de ce règlement ?

M. OLIVER : Ce n'est qu'en 1904 ou en 1905 que la terre atteignit cette valeur.

Zone B, 15 milles de chaque côté de la zone A, section de nombres pairs, homesteads et préemptions, homesteads de 80 acres ; préemptions, 80 acres ; prix de la préemption, $2.50 ; sections de nombres impairs, $5 l'acre.

Zone C, 20 milles de chaque côté de la zone B, sections de nombres pairs ; homesteads et préemptions de 80 acres respectivement ; prix de la préemption, $2.50 ; sections de nombres impairs, $3.50 l'acre.

Zone D, 20 milles de chaque côté de la zone C, sections de nombres pairs, homesteads et préemptions, 80 acres respectivement ; prix de la préemption, $2; sections de nombres impairs, $1.

Toutes les inscriptions de homesteads assujetties aux droits de passage du chemin de fer, à titre gratuit.

Aux modifications de tracé de chemins de fer, correspondent les modifications de prix et de conditions, sans compensation au bénéfice des colons.

La largeur totale de ces différentes zones était de 180 milles.

Les compagnies de colonisation sont tenues de placer trois colons sur chaque section de nombres pairs, dans les limites de la zone du chemin de fer ; deux colons sur chaque section de nombres impairs et deux sur chaque section de nombre pairs, en dehors de la zone du chemin de fer. L'inexécution de cette condition entraîne la déchéance du contrat de vente ou le paiement du plein prix de $2 ou $2.50 l'acre.

Voilà la teneur du règlement, mais j'ai déjà dit comment s'appliquait ce règlement. Voilà qui met bien en relief l'esprit qui présidait au système appliqué par le gouvernement de cette époque. Les terres réservées au spéculateur ; les terres exploitées au point de vue du fisc ; le fractionnement des homesteads et des préemptions au chiffre de quatre-vingts acres ; les terres à proximité des chemins de fer réservées uniquement pour la vente et à des prix exagérés. Voilà le système en vogue à cette époque.

Plus tard, il fut établi un règlement retirant d'une façon absolue, et de la vente et de la colonisation, les terres situées dans un rayon d'un mille de chaque côté du chemin de fer : c'est la célèbre zone d'un mille.

Au début donc, le gouvernement voulut soustraire de la vente et de la colonisation toutes les terres situées dans un rayon d'un mille. Plus tard, il s'avisa de tout vendre dans un rayon de 5 milles, en accordant 80 acres de homesteads au delà de cette zone.

Jetons un regard rétrospectif sur les faits se rattachant à cette question. Vers la fin de la période décennale de 1870, il se dirigea un fort courant d'immigration vers le Manitoba. Le chemin de fer canadien du Pacifique était en cours de construction et des groupes importants de population du Canada oriental se dirigeaient vers le Manitoba. Ces immigrants traversaient l'état du Dakota, passant entre les états du Minnesota et du Dakota, sur la rivière Rouge, à travers des territoires déserts pour aller s'établir au Manitoba. Il n'était nullement nécessaire d'attendre que les états du Dakota et du Minnesota fussent peuplés, pour que le Manitoba se colonisât. Dans l'ordre naturel des choses, rien n'autorisait le mouvement de la colonisation à suivre cette marche ; mais le gouvernement conservateur de l'époque inventa une excellente raison et prit une attitude qui contribua au développement de la colonisation du Dakota-nord bien plus puissament que tous les efforts tentés par le gouvernement des Etats-Unis.

En établissant ce décret du conseil, au bénéfice de la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, en réduisant les homesteads à 80 acres dans le Manitoba, en empêchant de s'établir sur les terres situées à proximité de la ligne que le chemin de fer était censé suivre, bref, en refusant de reconnaître les droits du colon partout où il voulait s'établir, quel résultat le gouvernement de l'époque réaliserait-il?

J'en appelle ici au témoignage de mes collègues qui habitaient le Manitoba à cette époque : nombre de colons venus au Manitoba pour s'y créer des foyers, constatant qu'il leur serait impossible d'obtenir plus de 80 acres de homesteads, au Manitoba, allèrent s'établir au Minnesota et au Dakota où ils obtinrent des homesteads de 160 acres. Ainsi, l'ancien gouvernement a mis toutes les entraves possibles à la colonisation du Manitoba ; et c'est ce système qui a le plus puissamment contribué à peupler le Dakota-nord.

En présence de ces résultats découlant directement de leur administration, ces messieurs s'écrient que le système appliqué par le Gouvernement actuel n'a en rien contribué au peuplement de notre pays. La seule réponse qu'il faille apporter à cette affirmation, c'est que si la colonisation du Nord-Ouest canadien a subi des retards, cela tient, dans une large mesure, au système appliqué par l'ancien gouvernement.

Il est un autre aspect de ce système que je désire signaler à l'attention de la Chambre : c'est l'insigne mauvaise foi dont l'ancien gouvernement a fait preuve envers le colon, conduite qui explique parfaitement le mécontentement régnant à cette époque. Apportons quelques exemples à l'appui de cette allégation. Voici un avis public en date du 1er mai 1880, portant la signature de J. A. Denis, sous-ministre de l'Intérieur:

Les dispositions contenues dans cet avis public auront leur effet à partir de cette date.

Avis est par les présentes notifié au public qu'advenant l'arpentage d'un township situé dans les limites d'une zone de chemin de fer, le Gouvernement ne sera pas tenu de protéger ceux qui se seraient établis, sans titre, sur les terres sises dans cette zone, soit que ces terres forment partie d'une section de nombres pairs ou d'une section de nombres impairs.

Avis, 11 avril 1882.

Défense à qui que ce soit est faite par les présentes, de s'établir sur des sections coupées à angles droits par le chemin de fer canadien du Pacifique ou ses embranchements ou sur le rang de sections limitrophes de celles ainsi coupées à angles droits.

(Signé) A. WALSH,
Commissaire.

4 mai 1882.

Avis public est par les présentes donné que les agents, aux agences de terres ci-après mentionnées, offriront en vente des sections de nombres impairs des terres fédérales non encore aliénées dans leurs districts respectifs, aux dates et après les dates ci-après mentionnées pour chaque district respectivement, et au prix de $2.50 l'acre comptant, savoir :

Winnipeg, 15 mars 1882.

Gladstone, petite Saskatchewan, Birtle, 1er avril 1882.

(Signé) LINDSAY RUSSELL,
Sous-ministre.

La terre aux colons !

M. FOSTER : Ces dernières paroles figurent-elles dans l'avis public ?

M. OLIVER : Non, bien au contraire. L'honorable député censure les règlemets établis par le Gouvernement actuel. Je tiens à connaître son avis au sujet du règlement du 2 mars 1883 ; peut-être l'a-t-il lui-même inspiré. Le voici :

Règlements. Vente de houillères le 2 mars 1882.

Réserves. District houiller de la rivière Souris, contenant 39 townships.

District houiller de la rivière à l'Arc, contenant 12 townships.

District houiller de la rivière du Ventre, contenant 6 townships.

District houiller de la rivière Saskatchewan, contenant 39 townships.

Ces messieurs, il est vrai, prenaient en même temps les mesures voulues pour empêcher tous ceux qui n'étaient pas partisans du Gouvernement de l'époque de faire fortune, mais le résultat de leur système, c'est que le pays non plus ne s'est pas enrichi. A notre avis, il est préférable que le pays et les particuliers s'enrichissent ; car le bien de l'individu est celui de l'Etat. Voici un autre avis :

12 mars 1883.

Est retiré de la vente et de la colonisation le township 43, rang 22 et le 3e township 49, ouest, rang 21, à l'ouest du 2e, à la jonction des embranchements nord et sud de la Saskatchewan.

Le Gouvernement ne reconnaîtra pas les réclamations formulées par les colons sans titres, relativement aux terres situées dans le district réservé.

(Signé) A. WALSH,
Commissaire.

Il est inutile de multiplier les exemples. Ces citations suffisent pour rappeler au pays ce que nombre de personnes ont, sans doute, oublié : c'est que l'administration des terres domaniales du Nord-Ouest, sous l'ancien régime, devait fatalement aboutir à l'insuccès. Du reste, le système de gestion en vogue à cette époque n'est que le développement et la réalisation des principes qu'ils ont formulés dans cette enceinte législative, au cours de ce débat et des débats antérieurs.

Disons un mot d'une question soulevée par l'honorable député : la conduite des fonctionnaires du ministère de l'Intérieur dans ces contrées de l'Ouest. Nombre de gens inféreraient des paroles de l'honorable député que ce sont ces fonctionnaires qui ont assuré le triomphe des candidats au cours des dernières élections qui ont eu lieu, dans l'Ouest.

Des VOIX : Parfaitement.

M. OLIVER : Certains députés de la gauche semblent partager cet avis. Les populations de l'Ouest, à coup sûr, accueilleront cette remarque comme un éloge de la part des membres de la gauche, et ils sauront, à l'avenir, comment apprécier les avis exprimés par ces messieurs sur les questions intéressant le Nord-Ouest. Prétendre que dix ou douze fonctionnaires ministériels puissent exercer sur l'esprit d'un demi-million de citoyens une influence aussi puissante que celle manifestée au cours des deux élections provinciales et des trois élections complémentaires pour le parlement fédéral qui ont en lieu au Nord-Ouest, au cours de l'année dernière, voilà le comble de l'absurdité. Un simple moment de réflexion aurait suffi pour démontrer à ces messieurs toute l'absurdité de leur prétention. Le chef de l'opposition (M. R. L. Borden), a trouvé matière à censure dans une affirmation livrée à la publicité et dont la paternité m'a été attribuée avec plus ou moins de droit par des journaux de l'Ouest, partisans de sa cause.

La question est déjà venue en discussion, mais puisqu'on la ramène sur le tapis, on me permettra bien d'ajouter quelques mots.

Je le répète, le fonctionnaire du ministère de l'Intérieur ne perd rien de ses droits de citoyen en devenant fonctionnaire, et à titre de citoyen, il a droit de jeter son bulletin dans l'urne électorale. S'il est doué d'une intelligence ordinaire et s'il possède le don de la parole, rien ne l'empêche de faire usage de son intelligence et d'utiliser ce talent oratoire, dans la discussion des affaires publiques du pays. L'honorable député (M. R. L. Borden) affirme que la session dernière, sur les instances ou de l'agrément du premier ministre, la Chambre a adopté une motion tendant à interdire aux fonctionnaires publics toute ingérence dans les luttes des partis politiques, et à son

avis, il y a incompatibilité absolue entre l'attitude que j'ai prise et celle adoptée par le premier ministre. Pareille divergence n'existe nullement. Les députés de la gauche qui seraient en lieu de se plaindre de l'ingérence illégitime de quelques fonctionnaires du département de l'Intérieur dans les luttes politiques de l'Ouest, ont eu amplement le temps et l'occasion de formuler leurs accusations, et il faudrait juger la question au fond, conformément à la décision rendue par la Chambre. Je dois ajouter que je n'ai pas reçu mission de jouer le rôle d'agent de police au Nord-Ouest au bénéfice des membres de la gauche. Tant que les fonctionnaires, au service du ministère de l'Intérieur, s'acquittent fidèlement de leurs devoirs, ils acquièrent par là, à mon avis, un titre à l'inamovibilité, à moins que quelque individu froissé par leur attitude politique ne prenne les mesures voulues pour prouver que cette attitude est illégitime.

Le chef de l'opposition aujourd'hui, n'a pas répété ici les observations formulées par ses amis au Nord-Ouest et en cela il a fait preuve de discrétion. Ce qu'on a affirmé au Nord-Ouest, c'est que les fonctionnaires du ministère de l'Intérieur ont profité des avantages de leur situation pour exercer une influence illégitime sur les votants, soit en les terrorisant soit en faisant briller à leurs yeux certaines promesses ou avantages illicites, je répète ici ce que j'ai affirmé au Nord-Ouest: qu'on prouve qu'un fonctionnaire du ministère a pris l'une ou l'autre de ces attitudes, et je le déclare dans la mesure de mon autorité, je le démettrai, séance tenante.

Voilà ce que j'ai déclaré maintes fois, à la tribune populaire, au cours des différentes élections qui ont eu lieu au Nord-Ouest et jamais on n'a prétendu que pareil abus existait. J'ignore l'attitude que les fonctionnaires ont pu adopter, mais à coup sûr, s'ils ont tenu pareille conduite, ils l'ont fait en pleine conaissance de cause, sachant parfaitement le sort qui les attend, si ces faits parviennent à mon oreille.

Le chef de l'opposition prétend que je me suis exposé aux mêmes reproches que les fonctionnaires du ministère de l'Intérieur à l'égard de ma participation dans les campagnes électorales. L'honorable député a de singulières notions sur la question. L'année dernière, dans la province d'Ontario, eurent lieu certaines élections, et au cours de ces élections la plupart des fauteuils occupés par les membres de la gauche sont demeurés veufs de députés, parce que nos collègues du parti conservateur avaient jugé bon de s'absenter.

Ils n'ont pas remporté un bien brillant succès, il est vrai, et quant aux élections du Nord-Ouest, c'est le gouvernement du jour qui les a gagnées. A coup sûr, ces messieurs ne prétendent pas qu'il faille avoir deux poids et deux mesures et qu'il n'est illégitime de participer à une élection que lorsqu'on combat leurs opinions et qu'on attaque leur politique et leurs candidats.

M. OLIVER.

Ils doivent nous accorder égalité de droits en pareille matière. Qu'on refuse de reconnaître notre intégrité, notre sincérité, passe encore ; si on ne veut pas admettre que le succès a couronné nos efforts, fort bien ; mais au moins faut-il attribuer aux ministres et aux députés ministériels ce simple privilège : celui de se défendre contre des attaques incessantes, déloyales et injustifiables comme celles dirigées contre eux, au cours des élections du Nord-Ouest.

Je ne dois pas abuser plus longtemps de la patience de la Chambre. La question est fort complexe et l'honorable député l'a étudiée sous nombre d'aspects. Je répondrai volontiers à toutes les objections qu'il a soulevées. S'il veut l'établissement d'un comité d'enquête, alors qu'il formule une accusation et ce comité sera créé. Mais lorsqu'il se permet des insinuations que, par crainte ou par impuissance, il ne transforme pas en accusations précises, il ne saurait s'attendre aux éloges ni de la Chambre ni du pays. Je me permettrai de lui donner un conseil : s'il veut porter une attaque, qu'il choisisse donc quelque acte, quelque service qui prête à censure, mais qu'il ne cherche donc pas à dénigrer un service aussi complètement justifié par les résultats obtenus que le ministère de l'Intérieur.

Il est possible que les résultats obtenus ne soient point le fait de l'administration; je n'en réclame le mérite, ni pour mon propre compte ni pour le compte de mon prédécesseur ; mais ce que je prétends, c'est que le Canada n'a jamais été en si bon lieu de s'enorgueillir de son développement et de ses progrès.

Ces résultats, je l'affirme, sont au-dessus de toute critique. En présence de résultats aussi consolants, aussi magnifiques et d'une aussi grande importance au point de vue du bien-être actuel et futur du Canada, les critiques formulées par les députés de la gauche ne peuvent qu'aboutir à leur propre déconfiture. Je le répète, le succès obtenu dans la colonisation du Nord-Ouest ne s'est réalisé que grâce à la confiance inspirée aux citoyens de l'Ouest et aux nouveaux colons par la sincérité et la bonne foi du Gouvernement et du ministère de l'Intérieur.

Lorsque les députés de la gauche, dans l'impuissance où ils sont de trouver matière à censure dans le système du Gouvernement cherchent à jeter du discrédit sur l'administration du ministère de l'Intérieur au Nord-Ouest. Si leurs efforts aboutissent au succès, ils auront porté un coup irréparable au bien-être, à la prospérité, au progrès de ce pays. Il a fallu au Gouvernement actuel dix années d'efforts pour réparer les ruines accumulées durant la longue administration du parti conservateur ; et s'ils réussissent à créer à l'égard du ministère actuel dans l'esprit public l'impression créée par leur propre administration, ce sera un jour néfaste pour le pays. Eu égard à leur dossier politique et administratif, quand bien même ils

reviendraient au pouvoir, ils doivent abandonner toute espérance de pouvoir réparer les ruines qu'ils auront semées sur leur passage.

M. EDMUND BRISTOL (Toronto-centre): Aux yeux de l'orateur qui m'a précédé (M. Oliver) la gestion du ministère de l'Intérieur semble parfaite, admirable ; la situation actuelle du Nord-Ouest est excellente, et cela, comme il nous l'a déclaré, grâce à la confiance que l'administration du Gouvernement actuel a fait naître parmi les populations de cette contrée ; puis, ajoute-t-il, il a fallu dix années d'efforts de la part du Gouvernement, pour réparer les désastres et les ruines créées par le gouvernement conservateur.

Certes, il est facile de faire des affirmations, et pour mon propre compte, j'aurais été enchanté si le ministre, si prodigue de preuves à d'autres égards, eût apporté des arguments convaincants à l'appui des allégations qu'il a formulées avec tant de force; car les preuves dont il a cherché à étayer quelques-unes de ses affirmations n'ont pas suffisamment éclairé la Chambre pour la mettre en état de juger de l'exactitude du tableau qu'il nous a tracé du régime conservateur, de 1882 et de 1883. Au demeurant, de concert avec le parti conservateur canadien, je ne m'intéresse guère au passé du régime défunt. Lorsque le gouvernement conservateur quitta le pouvoir en 1896, il en sortit, chargé de ses péchés et de ses fautes d'omission. S'il a prévariqué, il a reçu le châtiment de ses prévarications ; et si le Gouvernement actuel a lui-même prévariqué, il ne saurait s'innocenter, en alléguant que ses prédécesseurs ont commis les mêmes fautes ; mais il doit s'attendre à ce que le peuple le juge sur ses propres actes. A diverses reprises, au cours de nos débats, on nous a présenté, en raccourci, le tableau des fautes et des erreurs commises par le parti conservateur, de 1878 à 1896, tableau dressé, au bénéfice du ministre, par le nombreux personnel de fonctionnaires sous ses ordres; or, ces erreurs et ces fautes, le ministre croit qu'il faut plutôt chercher à les imiter qu'à les éviter.

Je ne m'attarderai pas à suivre pas à pas le ministre à travers les méandres de la longue harangue qu'il nous a débitée ; je me contenterai d'élucider certaines questions qui, à mon sens, intéressent davantage la Chambre et le pays. Le ministre a cherché à créer l'impression que, de 1878 à 1896, le parti conservateur a exploité le pays, au bénéfice du spéculateur. Eh bien ! examinons brièvement les lois établies ici relativement à l'importante question des terres du domaine fédéral, et cela afin de faire briller la lumière de la vérité. En 1872, le gouvernemnt conservateur mit en vigueur la loi des terres fédrales relativement à la vente et à l'achat des terres au Nord-Ouest. Voici le texte de l'article 29 de cette loi :

Les terres du domaine fédéral non affectées à un usage public, après que l'arpentage en aura été dûment fait et confirmé, seront offertes en vente, sauf les dispositions ci-après établies, au prix d'une piastre l'acre ; mais nul achat de plus d'une section, soit de six cent quarante acres, ne sera fait par une seule et même personne.

Est-ce là réserver les terres au bénéfice du spéculateur? Saurait-on rien concevoir de plus favorable à la colonisation du Nord-Ouest à cette époque que l'établissement de pareille dispositon législative? Je signale tout spécialement, en ce moment, cette disposition à l'attention de la Chambre.

Toutefois, lorsque le secrétaire d'Etat l'ordonnera, les terres inoccupées qu'il jugera utile de vendre pourront, de temps à autre, être offertes en vente par adjudication publique, aux enchères (de laquelle vente il sera dûment donné avis), à la mise de prix de un dollar l'acre, et elles seront adjugées au plus offrant et dernier enchérisseur.

Voilà le règlement, relatif aux terres fédérales, inséré aux statuts, en 1872, par le parti conservateur, et à ces conditions : $1 l'acre, et pas plus de 640 acres au même acheteur; la vente devant s'effectuer par voie d'adjudication publique, aux enchères, et les terres devant être adjugées au plus offrant et dernier enchérisseur.

En 1874, un gouvernement libéral détenait les rênes du pouvoir et j'appelle l'attention sur la loi des terres fédérales, chapitre 19, 37 Victoria, article 14, la première disposition législative relative à la colonisation des terres du domaine fédéral, figurant dans notre code de lois et dont l'honneur revient à un gouvernement libéral. Si je signale le fait aux députés de la droite, c'est qu'ils semblent l'avoir mis en oubli, en 1902, en établissant la loi relative à la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, puisqu'ils n'ont pas imposé à cette compagnie de conditions aussi rigoureuses que celles de 1874, relativement à la colonisation. Voici l'article 14 :

Dès qu'une personne ou plusieurs personnes s'engagent à coloniser une partie quelconque des terres du domaine fédéral, sans aucuns frais pour l'Etat, dans la proportion d'une famille par chaque quart de section alternante, ou au moins soixante-quatre familles par township . . .

Quand à la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, on ne l'a obligée d'établir que trente-deux familles par section, soit la moitié du nombre de familles prescrit par le gouvernement libéral de 1874, sous l'empire de l'article en discussion.

. . . au moins 64 familles par township, sous l'autorité des dispositions relatives aux homesteads contenues dans l'acte par le présent modifié, le Gouverneur en conseil peut retirer tel township de la vente publique et de la colonisation ; et s'il le juge à propos, il lui est loisible, eu égard à la colonisation ainsi réalisée et aux frais effectués par telles personne ou personnes dans ce but, d'ordonner la vente de

tous autres terrains additionnels dans ce township à telles personne ou personnes, à un prix réduit et d'établir toutes les prescriptions et conventions nécessaires à l'exécution de telles ventes.

La loi demeura en vigueur jusqu'en 1879, époque à laquelle les conservateurs, revenus au pouvoir, abrogèrent l'article 14 de l'acte de 1874 dont je viens de donner lecture et adoptèrent l'article en discussion relatif à la vente et à l'achat des terres, l'article 30 de la loi de 1879, ainsi conçu :

Les terres fédérales disponibles, dont l'arpentage aura été dûment fait et confirmé, seront, sauf les restrictions ci-après énoncées, offertes en vente au prix de une piastre l'acre : mais nul achat de plus d'une section, ou six cent quarante acres, ne sera fait par une seule et même personne ; toutefois, lorsque le ministre de l'Intérieur l'ordonnera, les terres inoccupées qu'il jugera de temps à autre à propos de vendre, pourront être soustraites à la vente ou à la colonisation ordinaires, et offertes en vente aux enchères (de laquelle vente il sera dûment donné avis), à la mise à prix de une piastre l'acre, et seront vendues au plus offrant et dernier enchérisesur.

Ainsi, le gouvernement conservateur rétablit au bénéfice des colons, la loi édictée par le gouvernement libéral en 1874, tout en laissant de côté l'article relatif à la colonisation.

En 1881, l'article 30 est révoqué et on lui substitue le chapitre 16, 44 Victoria, article 12, qui est ainsi conçu :

Les terres fédérales disponibles, dont l'arpentage aura été dûment fait et confirmé, seront, sauf les restrictions ci-après énoncées, offertes en vente à tel prix et à tels termes et conditions, quant à l'établissement ou autrement, que le Gouverneur en conseil pourra de temps à autre arrêter ; toutefois, il ne sera pas autorisé de vente à un prix inférieur à une piastre l'acre ; et, sauf dans des cas spéciaux à l'égard desquels le Gouverneur en conseil en ordonnera autrement, nul achat de plus d'une section, ou de six cent quarante acres, ne sera fait par une seule et même personne. En outre, lorsque le Gouverneur en conseil le jugera à propos, cet achat sera restreint aux sections portant des numéros de nombres impairs dans chaque township. Cependant, lorsque le ministre l'ordonnera, les terres inoccupées qu'il jugera de temps à autre à propos de vendre pourront être soustraites de la vente ou de la colonisation ordinaire, et vendues, aux enchères, au plus offrant et dernier enchérisseur.

Ce que je tiens à mettre en lumière, c'est que, d'après l'interprétation découlant de ce texte, les terres doivent être mises en vente, mais cela seulement après que l'arpentage en aura été fait et confirmé. L'arpentage effectué, les terres sont offertes en vente, au prix arrêté par l'exécutif et dans certaines circonstances exceptionnelles, l'exécutif autorise la vente de plus grandes quantités de terres. Les clauses et conditions relatives à la colonisation doivent également obtenir la sanction de l'exécutif. Dans la pensée du Parlement, tous les citoyens, sans distinction, ont droit de concourir à

l'achat des terres domaniales, sur un pied d'égalité; tel est l'effet des statuts primitifs et c'est là l'interprétation légitime et constante donnée à l'article en discussion, adopté en 1881.

Je désire offrir une courte observation relativement aux règlements de 1881, que le ministre de l'Intérieur a passés sous silence. Au lieu de ces règlements, il nous a cité ceux de 1879, dont il semble avoir la propriété absolue; car, jusqu'ici, je n'ai pas encore réussi à me les procurer.

Mais je tiens à lire les règlements prescrits par décret en conseil en vertu de la loi, pour montrer que tous également, corporations comme particuliers, comme sociétés de colonisation avaient les mêmes privilèges pour l'achat des terres fédérales. Le public a le droit de se plaindre de ce que, si la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan ou une compagnie quelconque a obtenu des terres du Gouvernement, elle ne les a pas achetées aux termes de cette stipulation, c'est-à-dire qu'une telle vente à une compagnie de ce genre et à de telles conditions n'a pas été effectuée à un prix fixé par arrêté ministériel, mais aux termes d'un marché conclu entre la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan et le Gouvernement ; c'est-à-dire que ce n'est pas une vente prévue ou permise par la loi existante ou ci-après modifiée.

J'ai par devers moi une copie des règlements des terres fédérales adoptés par un décret en conseil le 23 décembre 1881 et je tiens à les lire à la Chambre en ce moment pour les opposer à la déclaration que l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a jugé à propos de faire au sujet de la politique des conservateurs concernant le développement de l'Ouest :

Les règlements suivants concernant la vente et la colonisation des terres fédérales dans la province du Manitoba et les territoires du Nord-Ouest seront, à dater du 1er janvier 1882, substitués aux règlements maintenant en force portant la date du 25 mai dernier.

1. Les terres arpentées dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest seront classées comme suit pour les fins des présents règlements :

Classe A.—Terres situées d'un côté ou de l'autre de la voie principale du chemin de fer canadien du Pacifique et de ses voies de raccordement dans un rayon de vingt-quatre milles.

Classe B.—Terres situées d'un côté ou de l'autre de tout chemin de fer projeté (autre que le chemin de fer canadien du Pacifique) approuvé par un ordre en conseil publié dans la " Gazette du Canada ", dans un rayon de douze milles.

Classe C.—Terres situées au sud de la voie principale du chemin de fer canadien du Pacifique et non comprises dans les classes A ou B.

Classe D.—Terres autres que celles comprises dans les classes A, B et C.

2. Les sections portant des numéros pairs dans toutes les classes précédentes seront réservées exclusivement pour les établissements (homesteads) et les préemptions.

(a) Excepté pour les classes D où elles pourront être affectées par les arrangements de colonisation tel que ci-après pourvu.

(b) Excepté là où il sera nécessaire de fournir des lots à bois aux colons.

(c) Excepté dans les cas où le ministre de l'Intérieur, sous l'autorité des actes concernant les terres fédérales, jugera nécessaire de retirer certaines terres et de les vendre par encan public ou autrement en disposer suivant l'ordre du Gouverneur en conseil.

3. Les sections portant des numéros impairs dans la classe A sont réservées pour la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

4. Les sections portant des numéros impairs dans les classes B et C seront offertes en vente au prix de $2.50 l'acre, payable au temps de la vente :

(a) Excepté dans les cas où il en aura été ou il en sera autrement disposé par le Gouverneur en conseil.

5. Les sections portant des numéros impairs dans la classe D seront offertes en vente au prix de $2.00 l'acre, payable au temps de la vente.

(a) Excepté dans le cas où il en aura été ou il en sera autrement disposé par le Gouverneur en conseil.

(b) Excepté les terres affectées par les arrangements de colonisation, tel que ci-après pourvu.

6. Les personnes qui, après l'arpentage, mais avant l'émision de l'ordre en conseil du 9 octobre 1879, excluant les sections de nombre impair de l'inscription comme établissement (homesteads), ont pris possession de certaines terres dans les sections de nombre impair, en y résidant et en la cultivant, obtiendront la permission, si elles continuent de les occuper, de faire une inscription comme établissement (homesteads), et préemption tout comme si ces sections étaient de nombre pair.

Préemptions.

7. Les prix pour les lots de préemption seront comme suit :

Pour les terres dans les classes A, B et C, $2.50 l'acre.

Pour les terres dans la classe D, $2.00 l'acre,

Le paiement sera fait en une somme à l'expiration des trois années qui suivront la date de l'inscription ou aussitôt que le colon pourra sous l'autorisation des actes concernant les terres fédérales obtenir des lettres patentes pour l'établissement (homesteads) auquel appartient telle préemption.

Le plan de colonisation n°1—je ferai remarquer que c'est un règlement promulgué par le Gouverneur en conseil pour l'avantage du public en général—était le suivant :

8. Des arrangements pourront être entrepris avec un particulier ou une compagnie (ci-après appelés la personne) pour la colonisation de lisières de terre aux conditions suivantes :

(a) Le requérant devra convaincre le Gouvernement de sa bonne foi et de son habileté dans l'accomplissement des stipulations contenues dans ces règlements.

(b) La lisière de terre accordée à une personne sera dans la classe D.

9. Les sections de nombre impair comprises dans telle lisière pourront être vendues à la personne moyennant $2.00 l'acre . . .

Et non à $1 l'acre, le prix qu'a payé la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, il y a 22 ans.

. . . .payable un cinquième comptant au moment de la signature du contrat, et le solde en quatre versements annuels égaux, à partir de cette date, La personne paiera aussi au Gouvernement cinq centins par acre pour l'arpentage de la terre achetée par elle, cette somme payable en quatre versements annuels égaux aux mêmes dates que les versements sur le prix d'achat. Un intérêt de six pour cent par année sera imposé sur tous les versements dus pour le passé.

(a) La personne devra coloniser sa lisière de terre dans les cinq ans qui suivent la date du contrat.

(b) Cette colonisation consistera à établir deux colons sur les établissements (homesteads) sur chaque section de nombre pair et de même deux colons sur chaque section de nombre impair.

(d) Les établissements (homesteads) de 160 acres seront la propriété du colon, et ce dernier aura le droit d'acheter le lot de préemption appartenant à son établissement (homestead) moyennant $2.00 l'acre payables en une seule somme à l'expiration des trois années qui suivent la date de l'inscription.

a. Durant chacune des cinq années comprises dans le contrat,il sera fait une énumération des colons placés par la personne sur la lisière, en conformité de la sous-section (b) de la clause 9 de ces règlements, et pour chaque colon *bona fide* ainsi trouvé, une diminution de cent vingt piastres sera portée au crédit de la personne ; mais le total de ces sommes ainsi inscrites au crédit de la personne ne devra pas excéder celle de cent vingt piastres pour chaque colon *bona fide* trouvé sur ladite lisière de terre, en conformité du susdit paragraphe au temps de la dernière énumération.

Puis suivent les conditions prescrites pour rester en possession de la terre :

c. Si en n'importe quel temps durant l'existence du contrat la personne manque de remplir l'une de ces conditions de ce dernier, il sera loisible au Gouverneur en conseil d'annuler la vente du terrain acheté, et de traiter la personne comme il semblera opportun de le faire dans les circonstances.

Je ne lirai pas le plan n° 2, car il était encore plus rigoureux et il n'a jamais été en réalité, mis en vigueur. Voyons de quel œil les libéraux envisageaient ces règlements en 1883. M. Charlton prit part à la discussion sur la loi des terres à la Chambre. Je cite du hansard de cette date, page 996. M. Charlton avait été interrompu et on lui avait dit que le parti libéral avait suivi la même ligne de conduite lorsqu'il était au pouvoir. Il continua ainsi, au milieu des interruptions :

Nous avons entendu cette assertion tant de fois, qu'elle est devenue presque absurde : " Vous êtes d'un autre parti ; vous l'avez fait vous-même " ; en conséquence, puisqu'un parti a eu tort, un autre est justifiable d'avoir tort.

J'attire aujourd'hui l'attention des honorables députés sur ce qui va suivre :

Cet argument est digne de l'honorable député de Perth-sud (M. Hesson). Je désire attirer l'attention sur la nature de quelques-uns de ces projets de spéculation. Je désire aussi attirer brièvement l'attention sur la nature de ces projets de colonisation que l'on a fournis au commencement de l'année 1882. Je veux, mon-

sieur l'Orateur, attirer votre attention sur le caractère admirable des règlements, si le but que l'on se proposait était de favoriser la spéculation et de faire bénéficier les spéculateurs.

D'après le plan n° 1, des townships ou un certain nombre de townships, dans la zone D—c'est-à-dire la zone qui longe le Pacifique Canadien et en dehors de la zone du chemin de fer—pourraient être accordés aux solliciteurs ; soit un terrain équivalent à 16 sections, dans chaque township non réservé aux homesteads et aux droits de préemption.

Ces terres étaient vendues au colon de bonne foi moyennant $2 l'acre ; on les vendait aussi au spéculateur à $2, mais à des conditions qui en réduisaient le prix à $1 l'acre. S'il plaçait en 5 ans, 32 colons sur ses terres, et assurait l'établissement de 32 autres colons sur les réserves de homesteads et de préemption du township, il avait le terrain à moitié prix ; et s'il ne réussissait pas à établir le nombre requis, il recevait $160 pour chaque colon qu'il fixait sur ces terres pendant les cinq ans. C'était un projet qui permettait aux spéculateurs d'acheter le terrain pour la moitié du prix que les colons devaient payer ; et l'on ne doit pas supposer que les spéculateurs étaient satisfaits d'un bénéfice de 100 pour 100 et vendaient le terrain moyennant $2 l'acre, car le colon était à la merci du spéculateur, qui lui enlevait jusqu'au dernier centin qu'il pouvait payer.

Je ne vois pas que les libéraux au pouvoir et à même d'exercer leur maîtrise aient exigé de la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan même les $2 que les conservateurs exigeaient en vertu de la loi, ni n'ont fixé à la compagnie le prix auquel elle avait le droit de revendre au colon, afin d'empêcher l'exploitation de ce dernier, comme M. Charlton le réclamait avec tant de force en 1883.

Je vais lire maintenant ce que disait sir John Macdonald en réponse à M. Charlton. Je cite du hansard page 1003 de l'année 1883 :

Çà peut être absurde ; mais je vous dirai qu'en établissant des compagnies de colonisation, nous ne faisons que suivre l'exemple de son chef et du gouvernement qu'il appuyait. Le principe de cette politique a été posé dans la loi adoptée par le Gouvernement en 1874, dans la première session qu'il a passée au pouvoir.

L'honorable député dit que par le plan n° 1, nous amenons des intermédiaires. Eh bien ! les chemins de fer sont des intermédiaires, de même que les sociétés de colonisation, mais ils doivent être les agents, le moyen d'aider l'immigration, d'attirer les immigrants des vieux pays ou des vieilles provinces et de leur montrer les terres. L'honorable député dit : Vous fixez le prix nominal à $2, mais vous accordez une réduction de $1. Il ne faut pas oublier que par la loi, jusqu'à ce qu'elle fut changée l'an dernier, les terres ne pouvaient être vendues qu'à $1 l'acre. Quel est notre plan ? Nous offrons aux compagnies de colonisation, après qu'elles ont engagé des capitaux et amené des immigrants—et elles ne peuvent retirer leurs capitaux qu'en amenant des immigrants—des terres moyennant $2 l'acre et pour chaque immigrant qu'elles établissent sur les terres elles retirent $1. Le pays obtient donc le prix original fixé par le gouvernement des honorables messieurs d'en face et continué par nous jusqu'à ces jours derniers comme étant le prix nominal des terres propres à la culture.

Puis il passe à l'article 14 de la loi de 1874 dont j'ai parlé et il dit :

Le Gouvernement a fait droit à toutes les demandes, mais les conditions étaient si sévères et si bien calculées pour prévenir les spéculations et pour empêcher les accapareurs de terres de s'enrichir aux dépens des immigrants, qu'à ces quelques exceptions mentionnées par l'honorable député, les autres compagnies ne se sont pas organisées. Après que la première ardeur fut passée, après qu'on eut considéré avec calme le projet du Gouvernement, la plupart de ces compagnies se sont dit qu'il n'y avait pas d'argent à faire pour elles. Elles n'ont jamais complété leurs demandes, leur organisation non plus ; elles n'ont jamais payé leur argent, mais celles qui l'ont fait, qui ont déposé leur argent et peuvent le ravoir, procèdent avec énergie. J'ai eu l'occasion d'apprendre que quelques-unes d'entre elles ont des agents en Europe ; j'ai même eu l'occasion d'apprendre que l'an dernier l'une de ces compagnie a fait venir et a établi ses immigrants pendant la même année. Quelques-unes d'entre elles ne l'ont pas encore fait, mais à tout événement nous avons leur argent, et si elles n'établissent pas d'immigrants sur leurs terres, nous avons leurs terres pour des homesteads.

Maintenant, monsieur l'Orateur, comme je me suis forcé de l'expliquer, tant sous l'ancien parlement que sous le présent, le fait d'accorder aux compagnies de colonisation une étendue de terre en conformité du plan n° 1 n'a pas empêché un seul colon de prendre un homestead. Toute section de nombre pair dans les concessions faites aux ventes de colonisation est ouvert au colon qui veut se fixer sur un homestead. Ce dernier peut aller s'y fixer, et la compagnie qui l'a transporté et l'a établi là obtiendra une réduction pour cet homme ; si ce colon va s'y fixer contre le gré de la compagnie, celle-ci n'obtiendra pas de réduction. Les compagnies sont tenues d'établir des colons sur les sections paires, et pour chacun de ceux qu'elles y établissent, elles obtiennent une réduction de $1 l'acre . . . . .Maintenant ces compagnies de colonisation font précisément la même chose ; elles le feront, elles doivent le faire ou elles perdront jusqu'au dernier sou tout ce qu'elles y auront mis, et le Gouvernement, sous la surveillance de la Chambre, les forcera à remplir toutes les conditions auxquelles elles ont obtenu ces subventions.

La Chambre verra que le parti libéral d'alors—il se divisa, à la suite de cette discussion—prétendait que ces octrois aux sociétés de colonisation offraient trop de prise aux spéculateurs. Cependant l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) vient précisément de lire l'obituaire de la plupart de ces sociétés qui ont failli dans les cinq années suivantes, ce qui prouve à l'évidence que la politique des conservateurs dénoncée comme trop généreuse par les libéraux n'était pas assez libérale. Pourtant l'honorable ministre nous dit que la cause de l'insuccès de la politique conservatrice est que le gouvernement d'alors n'a pas suivi les conseils des libéraux en ne faisant pas ce que fait le gouvernement libéral d'aujour-

d'hui. La loi fut de nouveau modifiée en 1883. L'article D 30—l'article 26 d'alors—dit :

30. Les terres fédérales disponibles, dont l'arpentage aura été dûment fait et confirmé, seront, sauf les restrictions ci-après énoncées, offertes en vente à tel prix et à tels termes et conditions, quant à l'établissement ou autrement, que le Gouverneur en conseil pourra de temps à autre fixer ; pourvu qu'aucune vente ne soit autorisée à un prix inférieur à $1 l'acre ; pourvu aussi que, sauf dans des cas spéciaux à l'égard desquels le Gouverneur en conseil en ordonnera autrement, aucun achat de plus d'une section, ou 640 acres, ne soit fait par une seule et même personne.

Voici la différence caractéristique entre ces deux dispositions. Les mots "pour la colonisation ou autrement" furent intercalés dans la loi de 1881 après les mots "termes et conditions". Dans la loi actuelle ceux-là ont été supprimés. Un décret en conseil de 1891 fixa le prix des terres à $3 l'acre et cette plus basse enchère resta en vigueur jusqu'à l'arrivée des libéraux au pouvoir. J'appuie surtout sur le fait qu'en vertu de la loi de 1881 le gouvernement conservateur offrait les terres en vente à tous les Canadiens à un prix uniforme. C'est-à-dire que la loi fut respectée ; le Gouverneur en conseil en fixa le prix et tout le monde fut traité de la même manière. Je ferai voir maintenant la conduite des honorables députés de la droite dès qu'ils purent exercer quelque maîtrise sur cette branche de l'administration, la conduite de ces messieurs qui craignent si fort les spéculateurs. L'honorable député de Brandon devenu ministre de l'Intérieur, une fois bien en place, commença par regarder autour de lui et à étudier les moyens de se rendre maître autant que possible. J'imagine que le décret en conseil du 23 janvier 1897 est le reflet de son génie. Je prie tout spécialement la Chambre d'en prendre note, car je vais le lire intégralement :

Hôtel du Gouvernement,
Samedi, 23 janvier 1897.

Présent : Son Excellence le Gouverneur général en conseil.

Considérant que par arrêté en conseil daté le 18 mai 1891, le prix des terres fédérales a été fixé à trois piastres l'acre, mais il est survenu des cas où il a été jugé convenable et à propos de faire quelque réduction dans ledit taux pour cause de qualité inférieure du sol, et pour quelque autre raison également bonne ;

J'appelle l'attention sur le fait que le gouvernement conservateur avait fixé le prix de la terre à $3 l'acre en 1891, mais ce décret réduit le prix à cause de la prétendue infériorité de la terre. Que dit encore cet arrêté ?

Et considérant que jusqu'à tout récemment, on obtenait d'ordinaire, dans de tels cas, la sanction du Gouverneur en conseil en vertu des dispositions du paragraphe (h) de l'article 90 de l'Acte des terres fédérales, mais vu que tous les arrêtés en conseil passés en vertu de cette disposition de la loi sont sans effet tant qu'ils n'ont pas été publiés pendant quatre semaines consécutives dans la " Gazette du Canada " le délai qui en résulte cause de l'embarras dans l'administration des terres fédérales ;

La loi offrait une garantie. Ces décrets importants devaient être publiés dans la "Gazette du Canada" pendant quatre semaines consécutives et être déposés sur le bureau de la Chambre, 15 jours après l'ouverture de la session. Je crois que la loi n'a pas été respectée, si je m'en rapporte à mes collègues de la gauche qui se plaignent que ces documents ne sont pas déposés.

Et considérant, en tant que les demandes pour réduction dans les prix de tout lopin de terre des terres fédérales ne sont décidées qu'après une inspection de la terre par un inspecteur de homesteads, ou quelque autre fonctionnaire compétant du ministère de l'Intérieur; vu cette précaution, et l'embarras ci-dessus mentionné, il est jugé convenable que le ministre de l'Intérieur soit autorisé à disposer de toutes ces demandes, pourvu que nulle réduction dans les prix ne soit faite au-dessous du prix minimum de une piastre fixé par l'Acte des terres fédérales.

On serait porté à croire qu'un arrêté ministériel aurait été rendu aussitôt après, pour autoriser le ministre de l'Intérieur à réduire le prix fixé par la loi de $3 à $1 l'acre pour des terres de qualité inférieure. Mais écoutons plutôt :

Il plaît à Son Excellence, en vertu des dispositions du paragraphe (h) de l'article 90 de l'Acte des terres fédérales (chapitre 54 des Statuts revisés), et par et avec l'avis du conseil privé de la Reine pour le Canada, d'ordonner, et il est par le présent ordonné, que le ministre de l'Intérieur soit autorisé à varier le prix des terres fédérales dans les limites fixées par la loi, chaque fois qu'il croira que l'intérêt du public l'exige;

Dans tous les cas, il n'a pas à attendre cette autorisation. On lui donne le pouvoir absolu de changer les prix et de les réduire à $1 à plaisir, que les terres soient de qualité inférieure ou non. Ecoutez ceci :

Il plaît en outre à Son Excellence d'ordonner que toutes réductions dans les prix de certains lopins de terres fédérales qui peuvent avoir été faites par ordre du ministre de l'Intérieur depuis le 13e jour de juillet 1896, soient allouées et confirmées.

Ce décret, s'il est valide, supprime la garantie pourvue par la loi qui statue que tous ces décrets doivent au préalable recevoir la sanction du Gouverneur en conseil qui, lui, fixe le prix. J'hésite à croire qu'un décret comme celui-ci peut conférer au Gouverneur en conseil le pouvoir de changer les lois du pays. Si un décret en conseil a cet empire, pourquoi sommes-nous ici, puisque les lois que nous faisons peuvent être infirmées par cette procédure sommaire? Il fallait de plus publier ces décrets dans la "Gazette du Canada," afin de les porter à la connaissance du public. Mais ce décret supprime encore cette disposition, et l'ex-

ministre de l'Intérieur avait le pouvoir, comme doit l'avoir encore le présent ministre, si les règlements n'ont pas été modifiés, de changer les prix à loisir, indépendamment du Gouverneur en conseil et à l'insu du public. Comment, monsieur l'Orateur, si le Gouverneur en conseil peut décréter en ce sens, autant laisser le portier ou qui que ce soit gouverner à sa place, car le ministre de l'Intérieur n'est pas plus qu'un autre dans le gouvernement responsable. Si le Gouverneur en conseil peut se décharger de son autorité sur le ministre de l'Intérieur, pourquoi pas sur le sous-ministre, sur un commis quelconque ou sur n'importe qui ? Non seulement ce décret est imprévoyant, mais il est contraire aux dispositions de la loi ; il est virtuellement une loi et non un décret en conseil.

Je m'occuperai maintenant du paragraphe (h) de l'article 90, car je crains qu'on en ait abusé. L'article 90 traite des pouvoirs du Gouverneur en conseil et le paragraphe (h) traite d'arrêtés supplémentaires qui se rapportent à des sujets autres que ceux qui sont désignés dans l'article 29.

(h) Rendre les arrêtés qui seront jugés nécessaire de temps à autre pour la mise à exécution des dispositions du présent acte suivant leur véritable esprit, ou pour répondre aux diffrents cas qui surgiront et qui ne sont pas prévus par le présent acte ; et, en outre, faire et promulguer tous règlements qui seront jugés nécessaires pour donner plein et entier effet aux prescriptions du présent article.

Puis l'article 91 dit :

Les arrêtés et règlements passés par le Gouverneur en conseil en vertu des prescriptions de l'article précédent ou de tout autre article du présent acte, n'auront force et effet, à moins que le présent acte n'y pourvoie autrement d'une manière spéciale, qu'après avoir été publiés, pendant quatre semaines consécutives, dans la "Gazette du Canada" ; et tous ces arrêtés et règlements seront déposés devant les deux Chambres du Parlement dans les quinze premiers jours de la session qui suivra leur date.

De sorte que le décret du 23 juin 1905, abroge la disposition relative à la publication des décrets en conseil dans la "Gazette du Canada" et à leur déposition sur le bureau de la Chambre. Le Gouvernement peut avoir adopté d'autres décrets en conseil au sujet de la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan ou au sujet d'autres ventes de terres fédérales et les avoir déposés devant le Parlement, mais dans la négative, j'attire son attention sur cette stipulation particulière.

Je suppose pour un instant que le décret relatif à la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan a été adopté par le Gouverneur en conseil en vertu de l'article 29 et peut-être aussi du paragraphe 8 de l'article 90. Il y a deux raisons sur lesquelles je m'appuie pour dire que ce décret était et est encore invalide. D'abord le Gouverneur en conseil ne pouvait vendre que des terres fédérales arpentées seulement, comme le dit l'article :

29. Les terres fédérales, à mesure que l'arpentage en sera fait et ratifié, seront, sauf les restrictions ci-après énoncées, offertes en vente aux prix et aux termes et conditions que le Gouverneur en conseil fixera de temps à autre ; mais aucune vente ne sera autorisée à un prix inférieur à $1 l'acre.

Que signifient les mots "à mesure que l'arpentage en sera fait et ratifié"? Voyons pour cela l'article qui dit :

8. Les terres fédérales seront divisées en townships quadrilatéraux, contenant chacun 36 sections d'une superficie aussi près d'un mille carré que la convergeance des méridiens le permettra, avec des réserves de chemins, entre chaque section, de telle largeur que le Gouverneur en conseil prescrira.

Ainsi d'après la loi, les terres doivent être arpentées et divisées par townships avant que le Gouvernement ait le droit de les vendre, pour la raison prévue dans la loi que les terres doivent d'abord être arpentées, puisque le Gouverneur en conseil en fixe le prix, un prix uniforme pour tout le monde. La loi n'a pas pourvu à un marché conclu de bouche à bouche. Le décret ne remplit pas les prescriptions de la loi et est invalide.

J'appelle l'attention sur l'article 7 du décret qui se lit ainsi :

Il est de plus stipulé que dès que le dépôt de garantie de l'achat aura été versé, le Gouvernement fera faire l'arpentage par section des townships qui n'auront pas encore été subdivisés.

Il est donc évident que les townships n'avaient pas été divisés en 36 sections d'un mille carré chacun d'après la loi, lorsque ce décret fut adopté. Si l'arpentage et la subdivision des townships en 36 sections d'un mille carré chacun n'avaient pas été effectués d'après la loi, alors le Gouvernement n'avait pas le droit d'offrir en vente des terres non arpentées.

Je me permettrai aussi, en vue de la critique qui a été faite de la politique des conservateurs, d'appeler l'attention sur l'article 4 de ce décret.

Il est entendu que les acquéreurs devront établir sur des homesteads gratuits 20 colons dans chaque township et 12 sur des terres qui pourront être vendues par les acquéreurs avant d'avoir droit au reste des sections paires. En d'autres termes, chaque township devra avoir 20 quarts de sections qui devront être occupées par des propriétaires de homesteads et 12 par la compagnie sur d'autres sections que le colon pourra acheter, avant que les acquéreurs aient le droit d'acheter du département le restant des sections paires dont dispose le département de l'Intérieur.

Si nous le comparons avec les règlements prescrits par les conservateurs en 1882, l'on remarquera que le Gouvernement d'aujourd'hui a réduit le prix de la terre à $1 par acre, juste au moment où la réputation de ces terres était établie et qu'elles avaient

une grande valeur ; qu'il n'a exigé que 32 colons par township au lieu de 64 qu'avait exigés l'administration conservatrice au pouvoir vingt ans auparavant.

Voici un autre point. Il existe au dossier au sujet de la société de Montréal pour la colonisation de la rivière à la Paix et le développement des terres. Une société d'avocats de Montréal s'adressa en 1899 au département de l'Intérieur pour obtenir une concession de terres. Je trouve à la date du 6 juin, 1899, une lettre de M. James A. Smart, sous-ministre de l'Intérieur, à M. L. P. Brodeur, vice-président de la Chambre. J'en lirai quelques passages seulement ; cela suffira pour faire comprendre où je veux en venir.

Cher monsieur Brodeur,—Mon opinion personnelle est que le département pourrait tenir compte de la pétition de la compagnie pourvu qu'elle demandât de lui réserver pendant 3 ou 5 ans un lopin de terre d'environ 24 milles carrés, à peu près l'équivalent de l'étendue qu'elle sollicite—disons en ligne droite à l'est du 6e méridien, au sud de la rivière à la Paix, dans le but d'y établir des colons.

C'est 24 milles carrés de terre qu'on voulait obtenir pour rien. Après un refus. la société offrait $2,000 environ pour 24 milles carrés de terre au confluent de la rivière à la Paix avec la rivière Boucane, dans le district d'Athabaska. Les choses en restèrent là jusqu'en 1900, alors que le 27 juillet ce décret fut adopté.

Un mémoire,daté du 17 janvier 1900,du ministre de l'Intérieur, dit qu'il a reçu une communication de la société de Montréal pour la colonisation de la rivière à la Paix et le développement des terres, en date du 28 décembre 1899, qui comporte une demande de réserve, pour des fins de colonisation, du lopin de terre colorié en rose sur le plan ci-contre et situé au confluent des rivières à la Paix et Boucane, à mi-chemin entre le quai de la rivière à la Paix et Dunvegan, dans le district d'Athabasca.

Le paragraphe 1er dit :

La compagnie devra établir sur ledit lopin, dans les trois ans qui suivront les premiers arpentages dudit lopin par le Gouvernement, pas moins de 50 colons réunissant les conditions voulues pour obtenir une inscription de homestead en vertu de la loi des terres fédérales ; que dans les cinq années suivantes la compagnie devra établir 100 colons, réunissant les mêmes conditions, et devra continuer à établir 100 colons pendant chaque période consécutive de 5 ans pendant 20 ans ou 400 colons en tout pendant les 20 ans qui suivront les premiers arpentages ; elle devra dans les 20 ou 30 ans après les premiers arpentages, établir deux fois le nombre de colons établis pendant les premiers 20 ans, soient 800, c'est-à-dire un total de 1,200 colons réunissant les conditions voulues pour obtenir une inscription de homestead.

2. Si dans l'intervalle des communications de chemins de fer ont été établies dans le district en question, la compagnie devra établir le nombre des colons prescrits dans l'article 1.

Le ministre recommande encore qu'en tout temps dans les 5 ans après la ratification de cette minute du conseil, la compagnie aura le privilège d'acheter une section ne devant pas excéder un tiers de la superficie totale de la réserve, à $1 l'acre, un quart comptant, un tiers du restant payable dans les cinq ans et le solde dix ans après la date du premier versement, avec intérêt à 6 pour 100 par année sur le solde impayé. A l'expiration de chaque période quinquennale, la compagnie aura le privilège d'acheter aux mêmes conditions de paiement précédemment énoncées, un cinquième des terres alors disponibles dans la réserve, pourvu que la compagnie se soit conformée aux conditions contenues dans le paragraphe 1 relativement à l'établissement du nombre voulu de colons de bonne foi sur la réserve.

Les colons établis sur la réserve par la compagnie recevront des homesteads gratuits en vertu des dispositions de la loi des terres fédérales à ce sujet, mais la compagnie aura le droit de déterminer quel colon pourra s'établir sur ladite réserve.

Il résulte de la dernière disposition que, tant que la compagnie aura le droit d'établir qui elle veut sur sa concession, après avoir vendu aux colons leurs terres et leur avoir donné un homestead, elle vendra le restant à son profit. L'effet de ce décret est donc: si la compagnie a établi 50 colons sur cette concession de 24 milles carrés, dans les trois ans qui ont suivi la date, 1901, du commencement des travaux d'arpentage, elle a par le fait même obtenu 106,000 acres de terre à $1 par acre, moyennant 25 cents comptant à l'expiration de 5 ans et le solde réparti sur dix années selon les termes du décret. Si ce dernier eut exigé de la compagnie le nombre de colons qui est statué dans la loi du gouvernement libéral de 1874, il lui en aurait fallu établir 664 sur ses 100,000 acres de terre au lieu de 50. N'est-ce pas que les libéraux ont fait des progrès pendant les derniers 22 ans en ce qui regarde les sociétés de colonisation ?

Ce plan ne fonctionna pas ; il ne fut pas un succès et les promoteurs soulevèrent des objections au ministre. Le 10 mai 1904, le sous-ministre écrivit à M. l'abbé J. A. Lemieux, président de la société de Montréal pour la colonisation de la rivière à la Paix et le développement des terres :

Après mûre étude, le ministre a décidé qu'il ne peut pas accepter votre demande. Vous devrez donc, si votre compagnie est encore désireuse de mettre à exécution le plan de colonisation autorisé par le décret en conseil, vous conformer aux dispositions de ce décret dans les limites de temps prescrites.

Malgré ce refus formel, nous trouvons un autre décret en conseil daté du 8 juillet 1904, qui selon moi est une grande amélioration sur le premier décret de 1900. Voici ce que fit le ministre :

Le ministre est d'avis que comme il n'y a pas encore de chemins de fer dans le district en question et qu'en conséquence les moyens de communications entre Edmonton et la rivière à la Paix sont plus difficiles, la demande de la compagnie devrait jusqu'à un certain point être prise en considération.

En conséquence le ministre recommande que la demande de prolongement de délais soit partiellement accordée, c'est-à-dire que la réserve du lopin de terre mentionnée dans le décret du 27 juillet 1900, et qui contient 24 milles carrés, soit prolongée pendant une période de 20 ans de la date dudit décret, et aux conditions suivantes :

1. La compagnie devra établir sur ladite concession dans les trois ans à partir du 1er octobre 1904, pas moins de 50 colons réunissant les conditions voulues pour avoir droit à une inscription de homestead et devra durant 20 ans après la date du premier arpentage établir 1,200 colons en tout, tous réunissant les conditions voulues.

Le manque de chemins de fer ne nécessite pas plus d'activité de la part des concessionnaires, quoique le premier arrêté exigeât de doubler le nombre des colons s'il existait des voies ferrées. Le défaut de communications par voie ferrée, que le département ne prévoyait pas en rendant son décret en conseil de 1900, lui suffit en 1904 pour accorder des délais et réduire de moitié le nombre des colons.

2. En tout temps dans les 5 ans de la date du 1er octobre 1905 et après que les 50 premiers colons auront été établis, la compagnie aura le privilège d'acheter une section ne devant pas excéder un tiers de la superficie totale de la concession, au prix de $1 par acre, un quart comptant, un tiers du solde payable dans les cinq ans et le restant dix ans après la date du premier versement, avec intérêt à 6 par 100 par année sur le solde impayé. A l'expiration de chaque période quinquennale, la compagnie aura le privilège d'acheter aux même conditions de paiement précédemment énoncées, un cinquième des terres alors disponibles dans la réserve, pourvu que la compagnie se soit conformée aux conditions contenues dans le paragraphe 1 relativement à l'établissement du nombre voulu de colons de bonne foi sur la réserve.

3. Les colons établis sur la concession par la compagnie recevront des homesteads gratuits en vertu des dispositions de la loi des terres fédérales à ce sujet, mais la compagnie aura le droit de décider quels colons auront le droit de s'établir sur ladite concession.

De sorte qu'en vertu de ce décret en conseil, la société a quatre ans ou jusqu'en 1908 pour établir 50 colons, et à cette date elle pourra acheter 100,000 acres de terre à $1 l'acre, moyennant 25 cents comptant et le solde réparti sur un certain nombre d'années. Je ne saurais dire comment il advint que ce décret fut adopté après le refus formel du ministre, mais je trouve la lettre explicative suivante :

Ottawa, 15 juillet 1904.

Cher M. Brodeur,—Conformément à la demande verbale que vous avez faite à mon secrétaire, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-contre copie du décret adopté le 8 courant, contenant les conditions de la concession faite dans la région de la rivière à la Paix à la société de Montréal pour la colonisation de la rivière à la Paix et le développement des terres.

Votre dévoué,
(signé) JAS A. SMART,
Sous-ministre.

M. BRISTOL.

Se peut-il que ce décret fut promulgué simplement parce que les élections générales devaient avoir lieu dans l'automne de 1904 ? Dans tous les cas, ceci se passe trois mois avant les élections et après un refus formel du ministre. Cette société ne paraît pas avoir obtenu satisfaction du ministre. Ils revinrent à la charge il y a un mois pour obtenir des changements et le ministre dit :

Je dois dire que la question a été étudiée de nouveau par le département, et il n'a pas été jugé à propos de modifier en quoi que ce soit les dispositions contenues dans les décrets du conseil ci-dessus mentionnés.

Je ne crains pas de dire que ces décrets relatifs à la disposition des terres que tout le monde devrait pouvoir acheter aux mêmes conditions prêtent à la même objection que le décret relatif à la compagnie de colonisation de la vallée de la Saskatchewan. L'intention du législateur était que tous les acheteurs fussent mis sur un pied de parfaite égalité et je considère qu'un décret en conseil de cette nature est contraire au statut, contraire à l'intérêt du pays et contraire à la bonne administration des terres publiques.

M. D. W. BOLE (Winnipeg) : Quand l'honorable chef de l'opposition a donné avis de cette résolution, mon intention n'était pas de prendre part au débat, mais depuis quelques jours, certaines lettres de mes commettants que j'avais transmises au département de l'Intérieur, me sont revenus, et ce sont les sujets traités dans cette correspondance qui m'ont engagé à prendre la parole.

A propos d'un discours que j'ai eu l'honneur de prononcer dans cette Chambre il y a deux ou trois semaines, on m'a accusé de m'être éloigné de la question pour discuter des sujets tout à fait étrangers à cette question. On ne pourra certainement pas me faire le même reproche ce soir, car la question en discussion est tellement vaste et s'étend sur une période tellement longue, que je ne crois pas qu'un orateur puisse en dépasser les limites.

En étendue, la question couvre le territoire compris entre les Grands lacs et les montagnes Rocheuses, et la période s'étend depuis l'acquisition des territoires de la baie d'Hudson par le gouvernement canadien jusqu'à ce jour.

J'avais toujours compris que la véritable procédure parlementaire était de porter des accusations d'abord et de demander une enquête ensuite, mais je vois par la résolution de l'honorable chef de l'opposition qu'on a changé tout cela et l'honorable député demande qu'on fasse une enquête d'abord, pour voir s'il pourra ensuite porter des accusations.

L'autre jour, l'honorable député de la division Saint-Antoine de Montréal (M. Ames), parlant sur cette même question, nous a appris qu'il a fait un voyage dans l'Ouest et qu'il y avait recueilli des renseignements qui, je suppose, ont inspiré, en partie du

moins, la présente résolution. Je rappellerai que 40,000 homesteads ont été concédés dans l'Ouest, dans une seule année, et tout citoyen de l'Est qui se rend dans cette partie du pays en quête de sujets de mécontentement est certain d'en trouver. Il en est nécessairement ainsi en toute chose. Dans toute grande entreprise industrielle, commerciale ou financière, si un directeur, un gérant ou qui que ce soit entreprend de causer des embarras et se met à l'œuvre sérieusement, il y réussira certainement.

Le voyage de l'honorable député (M. Ames) au Nord-Ouest avait été annoncé à son de trompe. Il est un des chefs conservateurs bien connu de l'Est, et il se rendait dans l'Ouest dans le but de trouver matière à critiquer. Je ne doute pas qu'il ait été entouré de mécontents qui l'ont circonvenu et lui ont fait croire que la discorde et le mécontentement régnaient partout. Mais je puis lui affirmer le contraire. Tous ceux qui visitent l'Ouest et font un court séjour ici et là sont exposés à rencontrer quelque colon désappointé qui leur raconte une foule de choses de nature à leur faire croire que toute la population est mécontente.

Autant que j'ai pu m'en rendre compte par le discours de l'honorable député de Saint-Antoine, l'autre jour, et par celui de l'honorable chef de l'opposition cet après-midi, leurs griefs contre l'administration des terres dans l'Ouest se réduisent à quatre : Premièrement, le défaut d'annulation des concessions ; deuxièmement, les inscriptions par procuration ; troisièmement, la prolongation des délais pour permettre au concessionnaire de se mettre en règle ; quatrièmement, l'accomplissement par procuration des conditions imposées au colon.

Je suis prêt à admettre que sur la plupart de ces points, il y a des griefs et que des abus ont été commis. Il est impossible de supposer que l'administration d'un service aussi considérable—40,000 homesteads ont été concédés l'an dernier—soient toujours exempts de quelques abus des privilèges que la loi accorde aux colons.

Prenons comme exemple le défaut de l'annulation des concessions. L'honorable député de Saint-Antoine a cité huit cas dans lesquels des concessions gratuites étaient restées pendant nombre d'années au nom des premiers concessionnaires, sans avoir jamais été annulées. J'ai ici des lettres se rapportant à cette question ; je n'en donnerai pas lecture, n'en ayant peut-être pas le droit, mais je demande à la Chambre d'accepter ma parole. Un citoyen éminent de Winnipeg, un échevin, m'écrit qu'il est informé qu'un citoyen de l'Est accompagné de onze autres, est venu dans l'Ouest pour choisir des terres et s'y établir. Dans l'intérieur du pays ils prirent un guide ; ils choisirent leurs terres et prirent leurs inscriptions ; onze d'entre eux retournèrent dans l'Est pour faire leurs préparatifs de déplacement et le douzième resta sur les lieux pour se préparer à les recevoir ; pendant qu'il achetait des instruments aratoires et s'occupait d'autres travaux, il constata que le guide s'était trompé sur le numéro du township et leur avait fait prendre des terres sans valeur aucune. Il avertit immédiatement ses compagnons dans l'Est et la plupart d'entre eux lui firent savoir que, par suite de cette erreur, leur intention n'était pas d'aller s'établir dans l'Ouest cette année. Ceux qui persistaient à partir voulaient faire annuler leurs premières concessions et en obtenir de nouvelles.

J'ai obtenu du ministre de l'Intérieur pour ces colons, la permission de faire résilier les premières concessions et de choisir de nouveaux homesteads ; mais ces deuxièmes inscriptions ne pourront pas se faire par procuration ; les intéressés devront se présenter eux-mêmes au bureau des terres.

Il est possible que les sept ou huit cas mentionnés par l'honorable député (M. Ames) ressemblent à celui-ci. Cinq ou six de ceux qui étaient allés choisir des terres et avaient pris des inscriptions, avec une entière bonne foi, après avoir constaté l'erreur commise dans le numéro du township, et ayant appris que les terres qu'ils avaient choisies n'étaient pas bonnes, décidèrent de ne pas se rendre dans l'ouest cette année, et ils n'iront peut-être jamais. Leurs premières inscriptions peuvent rester dans les livres pendant vingt ans, peut-être, et personne ne réclamera ces terres, parce qu'elles sont sans valeur. Je n'ai pas le moindre doute qu'on pourrait trouver des explications semblables, pour un grand nombre de concessions qui n'ont pas été annulées.

Quant aux inscriptions par procuration, je crois que l'honorable ministre de l'Intérieur sans changer la loi, a modifié les règlements. Je ne suis pas prêt à admettre qu'on a abusé de l'inscription par procuration ; tout en reconnaissant que les nouveaux règlements peuvent avoir un bon effet, l'honorable ministre et la Chambre me permettront de faire remarquer que dans bien des cas il en résultera de graves injustices. Tout dépend du jugement, de l'honnêteté, de la prudence et de l'intelligence du ministre, et s'il possède toutes qualités, la loi peut sans crainte lui permettre d'user de discrétion dans les cas de cette nature. Par le passé, beaucoup de gens sont venus dans l'Ouest choisir des terres pour leurs fils, leurs frères, leurs oncles et cette latitude a beaucoup contribué à la colonisation de l'Ouest et à sa prospérité.

J'admets aussi qu'on a abusé des prolongations de délai accordées aux colons pour se conformer aux conditions imposées.

J'ai moi-même souvent demandé de ces prolongations. Je me suis toujours donné beaucoup de mal pour découvrir si les excuses que l'on donnait étaient plausibles ou non, s'il était vrai que le concessionnaire fût malade, si un accident ou un désastre financier était survenu dans la famille. Une ou deux fois j'ai constaté que j'avais été trom-

pé, mais les demandes que j'adressais au département étaient toujours faites de bonne foi et j'ai souvent obtenu des prolongations de délai. Mais parce qu'il y a eu des abus, ce n'est pas une raison pour que l'opposition condamne en bloc l'administration des terres dans le Nord-Ouest.

Quant à permettre l'accomplissement final des conditions d'établissement sur un homestead, par des représentants, j'ai reçu plusieurs lettres à ce sujet. En voici une que j'ai reçu il y a quelque temps et que j'avais transmise au ministère de l'Intérieur et voici le cas auquel elle se rapporte : un colon avec sa famille était établi sur une concession gratuite et avait commencé à remplir les conditions d'établissement ; au bout de dix-huit mois il mourut ; sa veuve était incapable de continuer à remplir les conditions d'établissement et, vu les circonstances, le ministre décida que la terre lui serait vendue à raison de $1 l'acre, je crois.

Je considère que le ministre a sagement usé de la discrétion que lui confère la loi, et qu'il a fait ce qu'il devait faire. L'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) peut rencontrer ci et là d'autres cas où des concessions ont été vendues à raison de $1 l'acre, mais le ministre avait probablement d'aussi bonnes raisons d'agir que dans le cas que je viens de citer. Mais si on se contente de mentionner un certain nombres de cas, sans donner aucun détail, sans expliquer les circonstances, il n'y a pas de doute qu'on peut réussir à produire un certain effet sur l'opinion publique.

Pour bien connaître les conditions de ce pays, il ne suffit pas d'un rapide voyage en char-palais; il faut y séjourner longtemps si on veut se rendre compte de la manière dont la loi est appliquée et dont les règlements sont observés. Je connais passablement l'opinion publique dans l'Ouest; j'ai été intéressé dans des entreprises qui m'ont obligé à visiter nombre de localités et j'ai pu constater l'état des esprits et je puis affirmer que la population, en général, est satisfaite de l'administration des terres depuis 1896. Mais je ne puis pas dire qu'il en était ainsi avant cette date. En 1882, j'ai fait un voyage dans l'Ouest, et je me suis trouvé en contact très intime avec les colons, non seulement à Winnipeg, mais à 350 et 360 milles dans l'Ouest et je puis vous déclarer, monsieur l'Orateur, que grâce à l'application draconienne des règlements aux colons, surtout entre 1882 et 1890, on pouvait voir tous les jours dans la prairie de longues caravanes de colons qui prenaient le chemin des Etats-Unis.

Cet exode était le résultat de la mauvaise administration des terres par le gouvernement précédent. L'honorable député de Saint-Antoine croit qu'on pourrait remédier aux abus provenant du défaut d'annulation des concessions, en adoptant l'annulation de plein droit. Qu'il me permette de lui dire que s'il devient jamais ministre de l'Intérieur et s'il applique cette règle, il fera mieux de ne jamais se montrer dans l'Ouest. L'annulation de plein droit des concessions et l'administration automatique des terres de l'Ouest sont les deux plus grandes utopies qu'il soit possible de proposer à cette Chambre.

Je dirai maintenant quelques mots de la question rebattue de la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan. Lors du débat au sujet de la "North Atlantic Trading Company", j'ai voulu discuter cette question, mais mes honorables amis de la gauche ne me l'ont pas permis. Mais je connais si bien tout ce qui se rapporte à cette affaire et je sais si bien ce qu'en pense la population de l'Ouest que je me crois toujours tenu de défendre cette opération, chaque fois que l'occasion s'en présente, soit dans cette Chambre soit ailleurs. Comme question d'affaires, c'est la meilleure opération que le Gouvernement ou tout autre ministère ait jamais faite. On a beaucoup parlé ce soir de la valeur de ces terrains, mais pendant de longues années, on les a considérés comme sans valeur aucune. J'habite à 30 milles de ce district et je sais que c'était l'opinion générale que ces terres ne valaient rien. J'ai lu des rapports de M. Dodds et de M. Peters, que je connais, qui sont tous deux des évaluateurs de terrains pour de grandes compagnies de Winnipeg—je crois que ces rapports sont dans les archives du département—et ils déclarent tous deux que ces terres ne sont pas propres à la colonisation et je crois que c'est dans ces conditions que la première vente a été faite. Je suis certain que ni M. Dodds ni M. Peters ne voudraient jamais certifier une chose dont ils ne seraient pas convaincus.

Lorsque la vente a été faite, les amis politiques du ministre de l'Intérieur d'alors, l'honorable député de Brandon, actuellement, étaient convaincus que l'opération était tellement avantageuse pour le Gouvernement, qu'ils redoutaient que par la suite ce dernier n'eût à en souffrir. C'est ce qui a été dit, dans le temps et à ma connaissance, par des hommes éminents, amis politiques du ministre de l'Intérieur. Heureusement que les temps ont changé ; ce district qui, par un caprice singulier de la nature, ou pour d'autres causes, souffrait d'une sécheresse continuelle est maintenant bien arrosé et est devenu, comme on l'a dit, presque le jardin du Nord-Ouest. Mais il était loin d'avoir cette réputation avant la vente faite par le Gouvernement.

L'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a cité cet après midi un rapport de M. Speers. Je ne sais pas depuis combien de temps ce rapport était entre les mains du ministre, lorsque la vente a été faite, mais la Chambre a dû remarquer comme moi que M. Speers, dans ce rapport que nous a lu l'honorable chef de l'opposition, parle de terrains "ci et là" et non de tout le district au nord de Lumsden. Le rapport

dit qu'on rencontre ci et là des régions qui pourront, plus tard, être colonisées, et qui deviendront d'excellentes terres arables. Quoi qu'il en soit, l'opinion générale était que ces terres n'avaient aucune valeur, mais les conditions ont changé maintenant, il pleut fréquemment dans cette région et les récoltes y sont excellentes.

A propos de cette affaire des terres de la vallée de la Saskatchewan, je dois dire que c'est en partie sur cette question que se sont faites les élections de 1904. Les journaux conservateurs de Winnipeg et de l'Ouest consacraient des pages entières à dénoncer cette transaction, mais ils ne réussirent pas à émouvoir l'opinion publique. Le peuple approuvait l'opération ; il la trouvait avantageuse pour le Gouvernement, et la campagne entreprise contre le Gouvernement à ce propos resta sans effet. Comme résultat de l'administration des terres, sept partisans du Gouvernement sur dix, furent élus dans le Manitoba.

Une des conditions de la vente était que 32 colons seraient établis sur chaque township. J'ai déjà dit que le Gouvernement dépense de $700,000 à $800,000 par année pour l'immigration, et chaque colon que nous amenons dans le Nord-Ouest coûte assez cher au pays. Mais grâce à cette opération que quelques-uns appellent un vol, le Gouvernement a reçu ou recevra $250,000 en argent et 32 colons—32 chefs de famille—sur chaque township de ce district. Cela donne un total de 352 colons. Il suffit de multiplier ce chiffre par le nombre de personnes dans chaque famille pour avoir une idée de l'augmentation de population que cette opération a valu au pays.

Au cours de ses remarques, cet après-midi l'honorable chef de l'opposition a laissé entendre que le décret du conseil ou le contrat passé avec le compagnie ne dit pas que les colons qui seront établis sur ces terrains devront venir de l'étranger, et que la compagnie pouvait les choisir parmi ceux qui résident déjà au Canada, ou les voler à l'immigration amenée ici par le Gouvernement. Je sais que c'est tout le contraire qui a eu lieu. La compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan a plus de 3,000 agents aux Etats-Unis, et c'est grâce à sa propre propagande dans ce pays qu'elle a pu se procurer les 32 colons pour chaque township du district. Les colons n'ont pas été pris parmi les résidents du Canada, ni enlevés à l'immigration subventionnée par le Gouvernement.

L'honorable député qui a pris la parole avant moi (M. Bristol) et qui a quitté la Chambre blâme la droite de vouloir quelquefois parler des actes administratifs du gouvernement précédent. Mais le succès et l'insuccès sont des choses relatives, et nous ne pouvons pas facilement comparer l'administration actuelle des terres du Nord-Ouest avec celle de l'Allemagne ou de l'Autriche. Il faut faire la comparaison entre l'administration du gouvernement canadien actuel et celle du gouvernement canadien précédent. C'est la seule manière de constater le succès ou l'insuccès de la présente administration. Si l'opposition nous enlève cet argument et celui qui consiste à attribuer à la politique du Gouvernement actuel la prospérité du pays, que nous restera-t-il ? Pour juger de la valeur des deux gouvernements, je suis donc obligé de comparer les deux administrations. Or, comparons l'opération des terres de la vallée de la Saskatchewan avec celle de la "Temperance Colonization Co.". Qu'a rapporté au pays cette dernière opération ? Le parti conservateur qui était alors au pouvoir concéda 217,000 acres de terre à cette compagnie et après cinq ans de tribulations de toutes sortes, cette dernière réussit à établir sur ces terres 101 colons, non pas des chefs de familles, mais 101 individus. Ensuite elle s'adressa de nouveau au Gouvernement et lui dit : "Nous avons dépensé environ $78,000 et comme nous n'avons pas réussi, il serait juste que vous nous remboursiez cet argent." Et l'argent fut remboursé. Ainsi, pour ces 101 colons—non pas des chefs de familles—le Gouvernement sacrifia 217,000 acres de terre et $78,000 en argent. Qu'on compare les deux opérations et que la Chambre décide laquelle a été plus profitable au pays.

La résolution que nous discutons en ce moment parle de l'aliénation des terres publiques—"pour faire une enquête sur l'administration, l'aliénation et la cession des terres de la couronne en Canada". Sous quel gouvernement les terres publiques ont-elles été aliénées ? Cet après-midi même j'ai demandé des renseignements au ministère de l'Intérieur, à ce sujet, et on s'est empressé de me les fournir. J'avais demandé :

Combien d'acres de terre ont été donnés ou vendus à des compagnies depuis 1896 ?

Et voici la réponse :

Le Parlement n'a pas concédé de terre aux compagnies de chemins de fer, à titre de subvention, depuis 1896. En 1902, un contrat fut préparé pour céder à la compagnie canadienne d'irrigation et de colonisation, 500,000 acres à raison de $3 l'acre, à la condition que la compagnie y fasse certains travaux d'irrigation, un crédit de $2 par acre étant accordé à la compagnie pour les dépenses déjà faites ou à faire pour des fins d'irrigation. Les conditions n'ont pas encore été remplies, et aucun terrain n'a été cédé.

En 1902, une vente de 250,000 acres à $1 l'acre fut faite à la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, moyennant certaines conditions d'établissement. Environ 150,000 acres de terre ont été livrés à cette compagnie en conformité de cet acte de vente.

J'avais aussi demandé: Combien d'acres de terre ont été donnés ou vendus à des compagnies de chemins de fer ou autres, avant 1896 ? Et l'on m'a répondu qu'avant 1897 le

Parlement avait concédé à des compagnies de chemins de fer à titre de subventions, 59,989,600 acres, ainsi qu'il appert dans un rapport fait récemment au Parlement. 37,415,838 acres ont été gagnés par les compagnies, y compris les 6,793,364 acres rétrocédés à la couronne par le chemin de fer canadien du Pacifique et qui avaient été gagnés par la construction de la voie principale ; de sorte qu'il reste encore 30,622,474 acres non gagnés. Avant 1896, on avait mis en réserve, pour différentes compagnies de colonisation, 2,842,742 acres, sur lesquels 1,421,371 acres pouvaient être choisis par ces différentes compagnies moyennant certaines conditions de colonisation. Mais un arrangement a été fait avec les compagnies, par l'émission de titres pour une superficie de 438,208 acres et $375,508.33 de scrips. Et cette énorme quantité de terre aliénée, pendant un si grand nombre d'années n'a rapporté au pays que 1,243 colons ; et il n'est pas question ici de chefs de familles, mais de simples colons.

Nous avons donc, avant 1896, 250,000 acres aliénés, et non complètement concédés, 30,622,472 acres donnés en subventions aux chemins de fer, 438,208 acres concédés aux compagnies de colonisation et en plus, $375,518 en scrips. De plus, toutes ces terres concédées par le Gouvernement avant 1896, aux compagnies de colonisation, ne lui ont rapporté en moyenne que 85 cents l'acre. Voilà, monsieur l'Orateur, l'aliénation dont parle l'honorable chef de l'opposition dans sa résolution.

L'honorable chef de l'opposition a aussi cité une longue liste de concessions forestières au sujet desquelles il voudrait une enquête. Il prétend qu'une étendue considérable de terre boisée a été concédée à un membre de cette Chambre. Mais le grand crime, à ses yeux, ce n'est pas la grande étendue de terrain, ce n'est pas que cette concession a été faite à un membre de cette Chambre ; ce qu'il trouve souverainement scandaleux, c'est que le concessionnaire est le beau-frère de quelqu'un. Ce n'est pas la première fois que nous entendons parler de beaux-frères et de beaux-pères, dans cette Chambre, et ces allusions fréquentes aux parents des députés ne sont pas de nature à rehausser le Parlement dans l'estime publique.

Il est presque dangereux de devenir beau-père. J'ai entendu l'honorable député de Simcoe-est reprocher violemment à l'honorable député de Rainy-River (M. Conmee) d'avoir un gendre à Port-Arthur. Je commençais à être inquiet, car j'ai aussi un gendre dans le même district. A mon avis, on parle trop des beaux-pères et des gendres. J'ai occupé un siège dans cette Chambre durant toute la dernière session et depuis le commencement de celle-ci, et je n'ai pas encore eu une seule preuve évidente palpable que le beau-frère ou le gendre d'un député ait eu quelque transaction louche avec le Gouvernement.

L'honorable chef de l'opposition a lu une longue liste de concessions forestières accordées à des amis du Gouvernement. Si les faveurs devaient être accordées également aux deux partis, la plus grande part devrait aller aux libéraux, car il est incontestable qu'à l'heure qu'il est la très grande majorité du pays est libérale.

Pour l'édification de la Chambre, je donnerai aussi une liste de concessions forestières faites avant 1896. L'honorable chef de l'opposition se livre à un jeu dangereux, en parlant de ces concessions faites à des membres du Parlement, car dans la liste que j'ai ici, je vois que des étendues considérables ont été concédées à son deuxième voisin de droite, et aussi à son deuxième voisin de gauche. Cette liste des concessions forestières accordées avant 1896, est très longue; elle embrasse un territoire de 16,000,000 d'acres du domaine public que l'ancien gouvernement a distribué à ses amis, et quelques-uns de ces concessionnaires sont encore membres du Parlement à l'heure qu'il est.

Je vois d'abord 100 milles concédés à la maison Shields, Haggart et McLaren. Je n'en suis pas certain, mais je suis convaincu que l'un de ces associés est membre de cette Chambre ; si je me trompe, il me répondra. Je vois que M. Hiram Robinson a reçu 50 milles, et je crois qu'il était le candidat conservateur à Ottawa en 1896. Il serait peut-être préférable de ne pas lire tous ces noms. La liste contient ceux de plusieurs de mes anciens amis conservateurs de Winnipeg. M. D. E. Sprague, bien connu de l'honorable député de Brandon, a reçu 50 milles.

L'honorable chef de l'opposition disait qu'un certain membre de cette Chambre a reçu 400,000 acres, soit environ 400 milles carrés, pour lesquels il a payé $49,000 ; or, je lui ferai observer que le gouvernement conservateur n'a virtuellement pas reçu un sou pour les 16,000,000 d'acres de terre qu'il a distribué à ses amis. M. T. W. Currier, un politicien en vue d'Ottawa a obtenu 50 milles. Mon vieil ami, M. R. G. Brett, 50 milles. Il a été autrefois premier ministre des territoires du Nord-Ouest et c'est un conservateur en vue. L'honorable M. W. Muirhead, sénateur conservateur, a obtenu 50 milles. L'honorable M. W. H. Montague qui était non seulement député, mais ministre, a reçu 50 milles. M. G. W. Monk, 50 milles. M. Geo. Morton, n'a obtenu que 5 milles ¾. C'était un homme de peu de conséquence, car il avait été le candidat conservateur malheureux, dans Leeds et ensuite au Manitoba, pour la législature provinciale. M. Adam Brown, un conservateur éminent d'Hamilton, 50 milles. M. Richard Hardisty, sénateur conservateur du Nord-Ouest, 50 milles. M. G. H. Bradbury, candidat conservateur malheureux à Selkirk, 50 milles. M. Amos Rowe, 50 milles. C'est un conservateur bien connu qui a été propriétaire d'un journal conservateur à Winnipeg. M. Thomas F. Wallace, 50 milles, un frère de feu M. Clarke

Wallace, et candidat malheureux dans York-ouest. M. James A. Gouin, 50 milles. C'est encore un politicien conservateur qui est devenu depuis, directeur du bureau de poste à Ottawa. MM. Moore et McDowall, 50 milles. M. McDowall a représenté ici, pendant un certain temps, le comté de Prince-Albert. M. McLeod Stewart, 50 milles. Un ancien conservateur et maire d'Ottawa. M. Sheilds, Haggart, McLaren et McNicoll, 50 milles. Je me demande si ce M. Haggart est bien le député qui siège généralement à gauche de l'honorable chef de l'opposition. M. John Rochester, ancien député conservateur de Carleton, 48 milles. M. M. K. Dickenson, député conservateur de Russell à la Chambre des communes, 50 milles. M. Joseph Kavanagh, un politicien conservateur bien connu d'Ottawa, 50 milles. M. Jacob Erratt, artisan conservateur et ancien maire d'Ottawa, 50 milles. M. F. J. Clarke, secrétaire de l'association conservatrice de Winnipeg, 50 milles. M. D. Tisdale, député conservateur de Norfolk-sud et ministre de la Milice dans le gouvernement de sir Charles Tupper, 50 milles. M. Nicholas Flood Davin, ancien député conservateur d'Assiniboïa-ouest, 50 milles. M. Geo. H. Perley, conservateur éminent et membre de cette Chambre, 50 milles. M. D. W. Cummings, l'un des conservateurs les plus en vue de Birtle (Manitoba) 50 milles. M. C. C. Colby, ancien député conservateur de Stanstead, 50 milles. M. J. G. H. Bergeron, député conservateur de Beauharnois, 50 milles. M. W. E. Sanford, sénateur conservateur d'Hamilton, maintenant décédé, 50 milles.

L'honorable M. Peter McLaren, sénateur conservateur, 50 milles. L'honorable M. G. W. Howlan, sénateur conservateur de l'île du Prince-Edouard, 50 milles. M. T. R. Jones, politicien conservateur de Saint-Jean (N.B.), 50 milles. M. J. C. Sproule, un conservateur, un de mes vieux amis de Winnipeg et frère de l'honorable député qui siège aux côtés de l'honorable chef de l'opposition, 50 milles. M. Wm Elliott, autrefois député conservateur du comté de Peel, 50 milles. M. D. H. Macdowall, qui a été longtemps le député conservateur de la Saskatchewan, 50 milles. M. John M. Farrow, ancien député conservateur de Huron-ouest, 50 milles. M. W. B. Scarth, ancien député conservateur de Winnipeg, et dernièrement sous-ministre. 50 milles, M. H. Robillard, ancien député conservateur de la ville d'Ottawa, 50 milles. M. Wm Richardson, ancien député conservateur de Leeds, 50 milles. M. Walter Beatty, ancien député conservateur de Leeds, à la Chambre des communes, 50 milles. M. H. A. Ward, ancien député conservateur de Durham-est à la Chambre des communes, 50 milles. M. N. F. Peterson, politicien conservateur et candidat dans la division d'Ontario-nord, 50 milles. M. Thomas Birkett, conservateur et ancien député d'Ottawa à la Chambre des communes, 50 milles.

Ces chiffres sont pris d'un rapport demandé par la Chambre, au mois de juin 1902, et je suppose qu'ils sont exacts, et s'il sont exacts, l'honorable chef de l'opposition et ses amis ont mauvaise grâce de s'élever avec tant de force contre la dilapidation des forêts de l'Etat. Remarquez bien que le Gouvernement n'a en réalité rien reçu pour ces 16,000,000 d'acres de terre. Vu l'heure avancée je n'en dirai pas davantage. Mon intention n'était pas de parler plus d'un quart d'heure et je termine en déclarant qu'après avoir étudié avec soin cette question et après avoir lu attentivement la résolution qui nous est soumise, je suis incapable de l'appuyer.

M. LAKE propose l'ajournement de la suite du débat.

(Cette motion est adoptée.)

Sur la proposition de l'honorable M. Fielding, la séance est levée à onze heures trois quarts du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi 31 mai, 1906.

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

NOMINATION DANS LES COMITES PERMANENTS.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose :

Que le nom de M. Wilbert McIntyre, député de Strathcona, soit ajouté à la liste des membres des comités permanents des chemins de fer, canaux et télégraphes, et de l'agriculture et de la colonisation.

Monsieur l'Orateur, M. McIntyre remplace M. Peter Talbot qui avait été nommé membre de ces comités.

(La motion est adoptée.)

ADOPTION D'UN RAPPORT DU COMITE DES COMPTES PUBLICS

M. N. A. BELCOURT (Ottawa) propose l'adoption du 2e rapport du comité spécial des comptes publics.

M. HAGGART : Est-ce le rapport d'hier ?

M. BELCOURT : Non, c'est le deuxième rapport. Le rapport de lundi et mardi. C'est le rapport qui a trait aux questions posées à M. Merwin et aux réponses qu'il a données.

(La motion est adoptée.)

ASSENTIMENT ROYAL.

M. L'ORATEUR informe la Chambre qu'il a reçu de M. le secrétaire de Son Excellence le Gouverneur général une lettre ainsi conçue :

Ottawa, 30 mai 1906.

A l'honorable monsieur l'Orateur,
de la Chambre des communes.

Monsieur,—Sur l'ordre de Son Excellence le Gouverneur général, j'ai l'honneur de vous informer que l'honorable M. le juge Sedgewick, en sa qualité de suppléant du Gouverneur général, serendra, le vendredi, 1er jour de juin, à quatre heures du soir, dans la salle des séances du Sénat, pour y donner, au nom de Sa Majesté le roi, son approbation aux projets de loi votés par le Sénat et la Chambre des communes au cours de cette session parlementaire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. HANBURY WILLIAMS, colonel,
Secrétaire du Gouverneur général.

QUESTIONS.

ACHAT DE HOUILLE DE LA COMPAGNIE DE STEAMERS ALLAN.

M. INGRAM demande :

1. Le Gouvernement a-t-il acheté de la houille de la compagnie de steamers Allan, à Montréal ? Et dans l'affirmative, à quel prix ?
2. La houille a-t-elle été vendue par le Gouvernement ? Dans l'affirmative, à qui et à quel prix ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Non.

SITUATION DES OFFICIERS DE L'ARMEE IMPERIALE.

M. SAM HUGHES (par M. Ingram) demande :

1. L'attention du Gouvernement a-t-elle été attirée sur l'article suivant publié par le " News " de Toronto le 28 mai courant :—

Rang des officiers impériaux.

Raisons spéciales pour donner aux officiers du Collège militaire royal, un grade dans la force du Canada.

(De notre correspondant spécial).

Kingston, 28 mai,—On sait enfin que des raisons particulières ont motivé le récent ordre général de la milice conférant un grade dans la milice du Canada aux officiers impériaux en service au Collège militaire royal. Pendant des années ces officiers impériaux ont été sous l'impression que le collège militaire était une institution isolée et qu'il ne faisait pas partie intégrante du district militaire. Ils ont toujours eu peu de considération pour les officiers canadiens, quelque fût leur grade. Les officiers qui commandaient le district durant les années passées ne paraissaient pas savoir si ces officiers du collège militaire, si pénétrés des idées anglaises, leur devaient le respect dû à leur grade ; et afin d'éviter toute friction, ils ne s'occupaient pas du collège.

Un incident.

Il paraît qu'en avril dernier il s'est produit un incident qu'on n'a pas pu laisser passer sans protester, et l'officier commandant la partie est d'Ontario eut une entrevue avec le ministre de la Milice à Ottawa afin de définir clairement les relations entre son commandement et le collège militaire afin qu'il n'y eut plus par la suite de malentendus. Le résultat de cette entrevue a été l'ordre accordant aux officiers du collège militaire royal, y compris le commandant, un grade dans la milice canadienne, et leur intimant qu'ils devaient reconnaître le rang du commandant de la partie est d'Ontario.

2. Quel est cet " incident " auquel il est fait allusion ?
3. Qu'en est-il résulté ?

Honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : L'attention du Gouvernement n'avait pas encore été appelée sur cet article de journal :

Le 30 mars dernier le lieutenant colonel Taylor commandant du Collège militaire royal demanda un grade dans la milice, bien qu'il fut déjà commandant, et lorsque le conseil de la milice eut étudié sa demande, il décida de conférer des grades dans la milice à tous les officiers du collège militaire. C'était autrefois la coutume.

Je puis ajouter au sujet des questions 2 et 3 que je ne suis au courant d'aucun incident, et conséquemment il ne peut pas y avoir eu de résultat. Je crois que le correspondant du " News " doit tirer cela entièrement de son imagination.

LES DROITS SUR LES LIVRES.

M. A. LAVERGNE demande :

1. Quels sont les droits de douane sur les livres publiés en langue française ?
2. Quels sont les droits de douane sur les livres publiés en langue anglaise ?
3. Y a-t-il une différence de droits entre les livres qui servent à l'enseignment et ceux consacrés exclusivement aux belles-lettres ?
4. Quels ont été les droits perçus sur les livres importés de l'étranger depuis dix ans ?

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) :

1 et 2. Les livres, non spécifiés dans une autre partie du tarif, imprimés en anglais ou en français, paient un droit de 10 pour 100 ad valorem en vertu de l'article 125 du tarif des douanes.

3. Les livres consacrés aux belles-lettres importés par des particuliers paient des droits, mais les suivants entrent en franchise :

(a) Les livres traitant des sciences et des industries de toute sorte ;

(b) Les livres qui ne sont pas imprimés ou réimprimés dans le Canada et dont on se sert dans les cours d'études d'une université, d'un collège ou d'une école normale au Canada ;

(c) Les livres spécialement importés pour l'usage réel des instituts mécaniques légalement constitués, pour les bibliothèques des universités, collèges et écoles, ou pour les bibliothèques d'associations médicales légales, littéraires, scientifiques ou d'art.

(d) Livres pour les aveugles et livres pour l'instruction des sourds-muets et des aveugles.

(e) Livres qui ont été imprimés et publiés il y a plus de douze ans.

(4) Les droits de douane pendant les dix dernières années perçus sur les livres importés au Canada y compris les publications périodiques et les brochures, s'élèvent à la somme de $878,202.20.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. J. G. H. BERGERON (Beauharnois) : Avant que la Chambre aborde l'ordre du jour, je désire soulever la question de privilège. Je n'ai pas eu le plaisir d'être présent dans la Chambre hier soir lorsque l'honorable député de Winnipeg (M. Bole) a parlé : mais en lisant les Débats ce matin, je constate qu'il a répété pour la dixième fois une vieille histoire que j'ai niée moi-même il y a environ quinze ans dans cette Chambre même.

Le premier auteur de cette histoire a été l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), un de mes anciens collègues, qui en 1890, je crois, trouva dans un rapport du département de l'Intérieur, des centaines, peut-être des milliers de noms de personnes qui avaient demandé des terres dans le Nord-Ouest. A la vérité tout le public était invité à prendre des terres, et plusieurs membres du Parlement s'inscrivirent. Mais, lorsque le temps vint de choisir des lots on constata que les règlements étaient si sévères et les conditions posées par le gouvernement si dures que, pour ma part, et un grand nombre d'autres firent comme moi, j'abandonnai ma demande et l'affaire en resta là. Je n'ai jamais pris un pied de terre, je n'ai jamais payé un sou pour du terrain dans le Nord-Ouest, ou plutôt dans le Manitoba où j'avais fait ma demande.

Ainsi que je l'ai dit, tout cela a été expliqué il y a quinze ans, mais l'accusation a été répétée depuis dans cette Chambre pendant la présente session et a été répétée pour la seconde fois hier soir. Voilà la deuxième fois que je donne cette explication et je compte sur l'esprit de justice des honorables membres de la droite pour qu'ils ne la répètent pas de nouveau, vu qu'elle est entièrement fausse. J'ai appris depuis que le Gouvernement de cette époque avait annulé toutes les concessions de terres qui avaient été faites. C'était un droit que l'ancien gouvernement possédait, mais que ne possède pas le Gouvernement actuel si je suis bien renseigné. Les demandes de terre qui ont été faites dans ce temps-là et dont l'honorable député a parlé hier soir n'ont jamais fait perdre un sou au pays. Je répète cette explication pour l'avantage des honorables membres de cette Chambre qui n'étaient pas ici il y a quinze ans. Je veux que mes honorables collègues sachent que je ne suis pas un millionnaire et s'ils croyaient cela ils se tromperaient étrangement.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS.

M. A. B. INGRAM (Elgin-est) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire demander au ministre des Travaux publics s'il peut nous dire quand les rapports concernant Port-Burwell et Port-Stanley seront déposés sur le bureau de la Chambre?

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics) : Je suis heureux de pouvoir dire à l'honorable député que j'ai déposé sur le bureau de la Chambre aujourd'hui même le rapport concernant Port-Stanley. Il verra que ce rapport est très volumineux, comme le sera aussi celui sur Port-Burwell, qui est maintenant en voie de préparation. Nous faisons diligence.

QUESTION RELATIVE AU BILL DES TELEPHONES.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud): Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je voudrais demander au premier ministre s'il a conféré avec le ministre de la Justice au sujet de la question que j'ai soulevée hier soir, celle de savoir si on allait continuer à étudier le bill de la compagnie de Téléphone Bell. Ce bill a été appelé hier soir après le dîner, et son promoteur demandait qu'il fut étudié. On lui fit remarquer qu'il y avait une entente stipulant que l'on n'étudierait pas ce bill tant que les amendements concernant les téléphones, proposés par le ministre des Chemins de fer, à la loi générale des chemins de fer n'auraient pas été renvoyés au comité et étudiés. Il est très important qu'il en soit ainsi, et un grand nombre de députés y comptent. Je ne sais pas si l'honorable premier ministre a conféré de la question avec le ministre de la Justice ainsi qu'il l'a donné à entendre hier soir.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je puis dire à mon honorable ami que je n'ai pas eu occasion de parler de la question avec l'honorable ministre de la Justice et ne crois pas pouvoir en conférer avec lui avant samedi.

M. LENNOX : En attendant ce bill restera en suspens ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

SUITE DU DEBAT SUR L'ADMINISTRATION DU DOMAINE DE LA COURONNE.

La Chambre décide de passer à la suite du débat sur la gestion du domaine de la couronne, provoquée par la motion de M. Fielding, invitant M. l'Orateur à quitter le fauteuil pour que la Chambre délibère en comité des subsides, et sur la motion de M. Borden faite à titre d'amendement.

M. R. S. LAKE (Qu'Appelle) : Tous les jours, monsieur l'Orateur, les honorables membres de la droite nous répondent invariablement, lorsqu'on les accuse de certaines fautes, que les conservateurs lorsqu'il étaient

au pouvoir, commettaient les mêmes fautes. C'est une réponse facile à leur point de vue, car la plupart des acteurs de ces drames éloignés sont malheureusement disparus et ne sont pas ici pour répondre à l'accusation. Mais l'argument du " tu quoque " porte avec lui sa peine, c'est-à-dire que la personne qui s'en sert admet la vérité de l'accusation lorsqu'il veut se disculper en disant que d'autres ont fait aussi mal qu'elle. Voilà comment on a conduit la discussion jusqu'à présent. Après l'accusation très sérieuse qui a été portée hier par l'honorable chef de l'opposition on aurait été en droit de s'attendre à une réponse quelconque, à quelque dénégation des accusations sérieuses qu'il a portées. Mais qu'avons-nous vu ? Dans quelques cas, on a présenté le vieil argument du " tu quoque " dans d'autres cas, silence complet. Pour voiler tout cela on nous a raconté l'ancienne histoire concernant la prospérité du pays qui a été produite, affirme-t-on par le gouvernement libéral d'une façon générale, et par l'administration du département de l'Intérieur en particulier.

Lorsque le ministre de l'Intérieur a parlé hier après-midi, la modestie ne l'étouffait pas. Le ministère le mieux administré d'après lui était le sien ; il n'y avait jamais eu de département mieux administré dans le meilleur gouvernement que le Canada ait eu. Je ne me propose pas de le suivre sur ce terrain, ni de critiquer cette partie de son discours. Mais je lui demanderai seulement de nous faire l'assertion qu'il a faite devant cette Chambre, savoir qu'il est sorti du pays pendant que les conservateurs étaient au pouvoir,1,000,000 de personnes qui sont allées s'établir dans les Etats-Unis. Le recensement des Etats-Unis ne justifie pas cette assertion, mais on y constate qu'en 1880 quelques années après qu'un gouvernement comme le Gouvernement actuel eut été au pouvoir il y avait 717,000 personnes d'origine canadienne résidant dans les Etats-Unis, et pendant la période précédente il y avait eu augmentation plus grande dans cette catégorie qu'il y en a eu depuis.

Ainsi que je viens de le dire une accusation très sérieuse a été portée contre le département de l'Intérieur et quelle a été la réponse du ministre ? Simplement que le chef de l'opposition avait pris bien soin de ne rien dire dans son discurs, et qu'il n'avait pas osé faire d'allégations. Voilà comment il répond à cette très sérieuse mise en accusation que quand bien même ce qui a été allégué serait vrai, cela ne peut nuire à son département aux yeux du public. La nature insignifiante de l'accusation paraît l'avoir grandement soulagé. Si c'est là son avis, je me demande alors, s'il considère ces accusations comme insignifiantes, de quelle nature devaient être celles qu'il s'attendait à voir porter contre lui ? L'honorable ministre a essayé de répondre à une ou deux accusations qui ont été portées contre l'administration de son département.

M. LAKE.

La réponse à l'accusation d'avoir mutilé les rapports des fonctionnaires de son département avant de les présenter à cette Chambre, a été que c'était sur lui, comme ministre, que retombait la responsabilité de tout ce qui était publié dans le rapport du département, et qu'il était de son devoir et aussi qu'il avait le droit d'en enlever toutes les parties qu'il jugeait à propos de faire disparaître.

Je suppose alors que c'est lui qui a enlevé cette partie du rapport. Il en prend toute la responsabilité. Alors je crois qu'il n'est que juste que nous demandions les raisons pour lesquelles il a mutilé ce rapport. A cette époque on se plaignait beaucoup des abus qui se commettaient dans la distribution des privilèges de homesteads dans les territoires du Nord-Ouest ; on disait que l'on avait refusé à des colons sérieux de grandes étendues de terre que les compagnies détenaient au moyen de fausses inscriptions de homesteads. Ces faits furent portés à la connaissance du département le 11 juillet, mais le ministre a déclaré que la chose était nouvelle pour lui, qu'il n'en connaissait rien. Il a dit que c'était une accusation sérieuse, et qu'il serait nécessaire de faire une enquête. Avant la fin du mois il recevait le rapport, ce rapport mutilé qui appelait son attention sur un état très grave d'affaires, qu'il prétendait ignorer à la date du 11 du même mois. Je suppose alors qu'il a enlevé ce paragraphe spécial, et qu'il a livré au public le rapport dans son état actuel. Il a enlevé le paragraphe qui, s'il avait été communiqué plus tard à cette Chambre, aurait montré qu'il était ignorant d'un fait connu de tous dans son propre département.

Quelles ont été les accusations portées dans cette Chambre il y a quelques jours au sujet des fausses inscriptions ? Le ministre ne croit-il pas qu'elles étaient assez sérieuses pour demander une enquête ? D'abord on a porté l'accusation que le système de fausses inscriptions avait été inauguré il y a plusieurs années. En second lieu on a accusé le département de connaître depuis des années ces fausses inscriptions. Cela a été admis dans cette Chambre même par l'honorable député qui était commissaire des terres fédérales à cette époque. En outre, pour rendre ces inscriptions de homesteads valides, il était nécessaire de prolonger les délais en faveur de ces faux colons, chose qui ne pouvait être faite que dans le département de l'Intérieur à Ottawa, où on devait étudier chaque cas en particulier, si on ne voulait pas faire des annulations fausses, et même dans ce cas, cela devait aussi nécessairement être fait au département de l'Intérieur à Ottawa.

On a ensuite accusé le département de l'Intérieur d'avoir caché au public les rapports officiels sur le sujet, car il doit y avoir eu des rapports officiels, d'avoir mutilé ces mêmes rapports, d'avoir éliminé ces parties afin de cacher les faits à la

Chambre et au public. Il semblerait que le ministre lui-même ignorât ces faits d'après ce qu'il a dit au commencement de juillet. Il a été prouvé que ce système était d'un grand avantage aux compagnies de chemins de fer, et qu'il les aidait à vendre leurs propres terres, et finalement que pendant les trois années ou plus que ces faits ont été connus au département de l'Intérieur, on a négligé de prendre des mesures pour mettre fin à ce système, tant que la question n'a pas été portée devant le public au moyen des lettres violentes qui ont été publiées dans cet organe largement subventionné par le Gouvernement, le "Free Press' de Manitoba.

Je prétends monsieur l'Orateur, et j'ai prétendu, il y a quelques jours dans cette Chambre, que cette série de circonstances, que je pourrais plutôt appeler des coïncidences, étaient de nature à faire naître dans l'esprit public le soupçon qu'il y avait collusion entre quelques membres du Gouvernement et les compagnies de terres qui recevaient de tels avantages. L'ex-ministre de l'Intérieur, l'honorable député de Brandon aujourd'hui (M. Sifton), a lui-même jeté le blâme pour la mutilation de ces rapports officiels sur les fonctionnaires du département. J'ai considéré alors, comme je considère aujourd'hui, qu'il serait de simple justice à l'égard de ces fonctionnaires, de faire une enquête minutieuse et complète afin de permettre à ces fonctionnaires de se disculper. Je demanderai ensuite à l'honorable ministre s'il ne croit pas que ces ventes récentes de grandes étendues de terre à des prix ridiculement bas ne demandent pas d'explication. Je fais allusion à deux cas particuliers qu'il nous a révélés dans une réponse qu'il a faite à une interpellation, sa voir la vente de 9,452 acres de terre à la Grand Forks Cattle Co. le 27 octobre 1905 à $1 l'acre et aussi la vente de 5,831 acres de terre à la Milk River Cattle Co. le 22 janvier de la même année et au même prix.

Il peut justifier ces ventes comme il a essayé de justifier la vente à la compagnie des terres de la Saskatchewan, en disant qu'à son avis ces ventes avaient été faites dans le but d'amener des immigrants dans le pays, et qu'à son avis le Gouvernement serait en droit d'accorder gratuitement ces étendues de terre à ces compagnies, quand même elles en recueilleraient des millions de dollars subséquemment, si elles amenaient des immigrants dans le pays. Mais il y a un autre côté de la question sur lequel je désire appeler son attention. Je voudrais lui demander ce qu'il a fait de l'engagement qu'il a pris dans cette Chambre au sujet de grandes étendues de terres et appeler son attention sur le débat qui a eu lieu sur ce sujet à la séance du 11 juillet 1905, page 9492 des Débats français. Je posais moi-même la question :

M. LAKE : J'aimerais que l'honorable ministre nous donne l'assurance qu'il n'y aura pas de ventes de terres en bloc, et qu'on ne fera des ventes qu'aux seuls colons.

M. OLIVER : Il n'y aura pas de ventes en bloc et je puis aussi donner l'assurance que pour ce qui est de l'intervalle du temps qui s'écoulera d'ici à la prochaine session, les ventes ne seront faites qu'à des colons.

Monsieur l'Orateur, une règle parlementaire bien connue veut que tout député soit tenu d'accepter la parole d'un autre député. Dans ces circonstances cette parole équivaut à un engagement d'honneur que l'on doit respecter. Or, je veux demander à l'honorable ministre de l'Intérieur, qui est ici dans le moment, de nous expliquer pourquoi il a violé la promesse qu'il a faite aux membres de cette Chambre et à moi-même en particulier au sujet de ces ventes de terre. Je serais très heureux s'il voulait bien donner une explication maintenant.

Quelques VOIX : Parlez maintenant.

M. OLIVER : De quelles ventes l'honorable député parle-t-il ?

M. LAKE : Je veux parler de la vente de 9,452 acres à la " Grand Forks Cattle Company ", le 29 octobre 1905, et de la vente de 5,831 acres à la " Milk Cattle River Company ", le 22 janvier 1906, toutes deux faites à une piastre l'acre.

M. OLIVER : Si mon honorable ami avait étudié les Débats aussi à fond qu'il prétend l'avoir fait, ou s'il était la moitié aussi honnête qu'il voudrait que le ministre de l'Intérieur le fût, il aurait dit à cette Chambre que lorsque l'on m'a questionné sur ce sujet à la session dernière, j'ai déclaré que je ne me proposais pas d'arrêter l'exécution de marchés déjà conclus, mais que j'empêcherais d'en faire de nouveaux. Les cas cités par mon honorable ami sont des cas dans lesquels la vente avait été négociée et conclue avant la date à laquelle j'ai fait cette déclaration. Ces ventes ont été négociées et conclues avant que j'eus l'honneur de devenir ministre de l'Intérieur.

M. LAKE : Dois-je comprendre que le ministre a été obligé de vendre cette quantité de terres dans chaque cas à une piastre l'acre ? Est-ce là ce qu'il dit ?

M. OLIVER : L'honorable député et la Chambre ne doivent pas le comprendre de cette façon. Le ministre actuel n'a pas vendu cette terre. La terre a été vendue avant que le présent ministre de l'Intérieur fût entré en fonctions.

M. LAKE : Ces ventes ont été faites dans le mois d'octobre l'année dernière et dans le mois de janvier de cette année alors que le ministre actuel de l'Intérieur était à la tête de ce département, et dans les deux cas les ventes ont été faites au prix minimum permis par la loi des terres fédérales. L'honorable chef de l'opposition et l'honorable député de Toronto-centre (M. Bristol) nous ont fait voir qu'en vertu de décrets en conseil

successifs adoptés par le Gouvernement actuel, le ministre de l'Intérieur s'arrogeait le droit de vendre des terres appartenant au pays sans aucune autre autorité que sa propre volonté. Il est très douteux que ces ventes soient légales, mais dans tous les cas le ministre a supposé qu'elles l'étaient et les a conclues. Je veux de nouveau appeler l'attention de la Chambre sur des ventes de terres à des personnes qui déjà possédaient des terres gratuites.

J'ai parlé de cette question il y a quelques jours, mais comme le ministre de l'Intérieur n'a donné ni réponse ni explications je vais en parler de nouveau. Le ministre a déposé sur le bureau de la Chambre un rapport—je dois dire que le rapport était incomplet—qui montre que depuis 1900 jusqu'à l'année dernière, le ministre de l'Intérieur a fait, de sa propre autorité, 240 ventes de lots de 160 acres chacun, et dans presque chaque cas au prix minimum de $1 l'acre. Ces terres n'étaient pas accessibles à tout le public, comme l'a dit le premier ministre à la dernière session. Le ministre de l'Intérieur seul pouvant les aliéner, et conformément au décret du conseil le ministre pouvait les vendre lorsqu'il le jugeait à propos dans l'intérêt du public. On me permettra de rappeler à cette Chambre qu'avant 1897 le prix des terres fédérales était de $3 l'acre, excepté dans les cas exceptionnels, et chaque cas devait être soumis à l'approbation du Gouverneur général en conseil, mais depuis l'arrivée du Gouvernement actuel au pouvoir dans neuf cas sur dix les ventes ont été faites à un dollar de l'acre, et cela en dépit du fait qu'on nous répète constamment que la valeur des terres a considérablement augmenté pendant ces dernières années. C'est le prix auquel on a vendu les terres l'année dernière, et peut-être aussi cette année, mais je n'ai pas pu découvrir si on en avait vendu depuis quelques mois. Outre cela, j'ai offert de prouver que ces terrains vendus par le Gouvernement a $1 l'acre avaient été revendus par les acheteurs à des prix variant de $12 à $13 l'acre ; et probablement qu'on en a revendu à un prix plus élevé ce printemps, d'après les renseignements que j'ai reçus.

C'est donner à un ministre un pouvoir énorme que celui de pouvoir à volonté faire des dons à même le domaine public de $1,500 à $2,000 de valeur, à toute personne qu'il voudra.

J'ai déjà déclaré dans cette Chambre qu'une partie de ces terrains vendus à $1 l'acre avaient été véritablement vendus à des fonctionnaires à l'emploi du ministre de l'Intérieur. D'après le rapport déposé sur le bureau de la Chambre, ces ventes sont faites à condition qu'on réalise certaines améliorations sur la terre. Je voudrais savoir comment il est possible à un fonctionnaire du département de remplir ces obligations lorsqu'il doit tout son temps au pays qui le paie, et lorsque la terre sur laquelle il doit remplir les conditions imposées par la loi des homesteads peut être très éloignée de l'endroit où ce fonctionnaire est supposé exercer ses devoirs officiels. Il y a quelques jours on a déposé sur le bureau de la Chambre une correspondance qui contenait une lettre d'un fonctionnaire du département de l'Intérieur à un autre fonctionnaire dans laquelle ce fonctionnaire parlait d'une transaction négociée par l'autre au nom du Gouvernement, comme étant une mine d'or pour lui-même. Depuis cette époque le sous-ministre de ce département, celui qui a conduit de ce côté -ci de l'Atlantique les négociations pour le Gouvernement, est devenu le gérant local au Canada de cette mine d'or. S'il est possible que le département de l'Intérieur soit, dans une de ces branches, considéré comme une mine d'or par les fonctionnaires, on peut dire aussi que les acheteurs fortunés de terrains de 160 acres dans le Nord-Ouest et plus encore ceux qui ont pu accaparer d'énormes étendues de terre dans ce pays ont eu aussi des mines d'or. Je crois qu'il y a là matière à l'enquête la plus minutieuse et la plus complète.

La justification que le ministre de l'Intérieur a tentée de la pratique qui se fait dans son département et qui permet à un fonctionnaire d'ouvrir des concours pour vente de terrains boisés est une autre question sur laquelle je veux appeler l'attention de la Chambre. L'honorable ministre semble croire que c'est là une pratique très convenable, mais si c'est là réellement la pratique suivie généralement dans tout le service public, et je dois supposer que c'est ainsi que l'on procède, je dois dire qu'il ne peut y avoir de système plus répréhensible et de plus absolument injuste à l'égard des fonctionnaires de l'Etat. Lorsque le public saura, et il viendra à le savoir, que l'on donne un tel pouvoir aux fonctionnaires civils qui, dans mon opinion, sont aussi honorables que ceux que l'on peut trouver aucune part dans le monde, ils seront toujours exposés aux attaques des personnes désappointées qui auront soumissionné pour faire des travaux ou obtenir une concession quelconque du Gouvernement et qui n'auront pas réussi. Les fonctionnaires publics seront toujours exposés au soupçon qu'ils n'auront pas été justes envers les soumissionnaires, malgré leur innocence.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries nous a dit il y a quelques jours seulement que l'on avait demandé des soumissions dans son département pour 20,000 tonnes de charbon pour Sorel ; que les soumissions avaient été ouvertes il y a dix jours environ, mais que l'achat n'était pas encore conclu.

Or, si l'on considère qu'une différence seulement de cinq cents par tonne peut représenter la somme de $1,000, il est évident qu'il y a possibilité de collusion et de péculat, si ces soumissions sont ouvertes par un seul fonctionnaire et ouvertes par lui privé-

ment. Le personnel administratif anglais jouit d'une belle réputation sous ce rapport. Ce n'est pas parce que ceux qui le composent sont meilleurs que d'autres, car je crois que la nature humaine est la même par toute la terre, mais je crois que c'est parce qu'on a pris toutes les précautions nécessaires pour protéger les fonctionnaires contre de telles accusations qui sont possibles sous un système tel que celui qui prévaut dans ce pays.

Il est à ma connaissance personnelle, au moins à l'égard de l'un des grands ministères publics en Angleterre où la dépense est considérable, mais je crois que la pratique est la même dans tous les ministères, que les soumissions sont entourées des précautions les plus grandes. Lorsqu'elles arrivent au département on les examine pour voir si elles sont parfaitement scellées. Ensuite on les scelle de nouveau et on les garde dans un endroit sûr, jusqu'à ce que le temps de les ouvrir soit arrivé. Puis les chefs des différentes branches du département, je parle d'un département de l'Amirauté, s'assemblent, généralement au nombre de quatre à six avec le directeur et sous-directeur. Les enveloppes contenant les soumissions sont montrées à chacune des personnes présentes afin que chacun puisse bien constater que les sceaux sont intacts, et ensuite on les ouvre. Je crois que l'on devrait adopter un système semblable dans ce pays, en toute justice pour les fonctionnaires, afin que tous soient à l'abri de tout soupçon de collusion dans l'octroi des entreprises publiques.

La motion en discussion devant cette Chambre présente un aspect particulier sur lequel je veux appuyer plus longuement que sur les autres. Je veux parler de la participation active dans les élections des fonctionnaires locaux du ministère de l'Intérieur dans le Nord-Ouest.

A mon avis, une grande partie des accusations de mauvaise administration dans ce pays paraissent avoir pour cause le zèle politique intense dont les employés subalternes du ministère de l'Intérieur ont donné l'exemple dans le Nord-Ouest. Les conditions dans lesquelles ils remplissent leurs fonctions et même les règlements du département leur rendent possible de faire du favoritisme. Ils peuvent facilement accorder une faveur à un homme et mettre des obstacles à un autre qui veut obtenir des choses auxquelles il a justement droit. Il est difficile pour ceux qui ne connaissent pas d'une manière précise les conditions qui existent dans ce pays, de se rendre compte des immenses pouvoirs discrétionnaires dont disposent les fonctionnaires du département de l'Intérieur. J'en donnerai un seul exemple, celui dont j'ai parlé il y a quelques instants. Le décret en conseil du 23 janvier 1897 qui donne au ministre de l'Intérieur le pouvoir discrétionnaire de réduire le prix des terres publiques de $3 auquel il a été fixé il y a quelques années à $1, dit que cette réduction ne peut être faite que sur un rapport de l'inspecteur de homesteads ou d'un autre fonctionnaire compétent du département de l'Intérieur; c'est-à-dire qu'on laisse virtuellement à l'inspecteur de homesteads ou à un autre fonctionnaire compétent du départemnt le droit de dire au ministre quelles terres dont la quantité variera de 160 à 10,000 acres doivent être vendues au prix de $3 ou de $1 l'acre. Or, lorsque les fonctionnaires sont des partisans politiques actifs il doit être parfaitement évident aux membres de cette Chambre qu'il y a là une tentation pour eux d'émettre l'avis que ces terrains soient vendus à un favori à $1 de l'acre au lieu de $3. Et comme fait qu'il y a des cas dans lesquels des propositions de ventes de ce genre ont été vendues à $1 l'acre, et je crois fermement qu'il y a des cas dans lesquels des recommandations de ventes de ce genre ont été faites, peut-être pas à la connaissance du département, par des fonctiontionnaires locaux dans le but d'obtenir un appui politique.

C'est là, monsieur l'Orateur, un des moyens d'influence politique que l'on peut exercer sans faire de bruit, et qui n'en a pas moins un effet énorme.

Je ne crains pas d'affirmer hautement que si l'on veut administrer le vaste domaine public que nous avons dans l'Ouest d'une façon satisfaisante, il faut le soustraire complètement et absolument à toute espèce d'influence politique, et il ne devrait pas être permis à aucun fonctionnaire public de se mêler aux luttes de partis. Telle est la volonté de la Chambre exprimée l'année dernière dans une résolution qui a été adoptée le 17 juillet. Je vais lire les termes de cette résolution que l'on peut trouver dans les "Débats" français, à la page 9942 :

> Bien qu'il soit à désirer que chaque fonctionnaire à l'emploi du Gouvernement ait toute liberté dans ses opinions politiques et puisse exercer librement ses droits de citoyen, nul employé public ne devrait être encouragé ou autorisé à prendre une part active dans l'érection des représentants aux législatures provinciale ou fédérale.

Je veux que la Chambre pèse bien les termes de cette résolution et les compare avec l'attitude qui a été prise par le ministre de l'Intérieur, hier soir, et l'attitude qu'il a prise en plusieurs occasions récentes dans cette Chambre. Le premier ministre, dans les observations qu'il a faites l'année dernière sur cette résolution s'est exprimé comme suit :

> Cette motion ne comporte rien que le Gouvernement n'ait pas déjà accepté plusieurs fois et que nous n'ayons pas promis a maintes reprises d'exécuter . . .

Et il continue :

> La seule raison qui m'a fait hésiter jusqu'à présent à me prononcer, c'est que je doutais

que cette motion pouvait s'étendre aux élections fédérales et aux élections provinciales.

Mais réflexion faite, j'ai pensé que nous pouvions adopter la motion telle qu'elle existe. Il y a si peu de différence entre les partis politiques fédéral et provinciaux qu'il n'est pas à propos de les traiter différemment. Nous acceptons les services de tous ceux qui sont employés dans le service civil du Canada, à condition qu'ils consacrent toute leur attention à leur besogne.

Le très honorable premier ministre posait donc de la façon la plus distincte possible le principe que les fonctionnaires publics doivent s'abstenir de toute intervention dans les élections provinciales. L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) semble cependant penser d'une manière différente et il permet aux fonctionnaires de son département de se conduire en contravention des vues exprimées par le premier ministre. Le premier ministre s'est exprimé dans un langage beaucoup plus fort qu'aucun des honorables membres de la droite quand il a dit :

Mais pour ma part, je crois sincèrement, comme je le croyais lorsque j'étais dans l'opposition, qu'un fonctionnaire public qui se mêle activement des campagnes électorales est un sujet de scandale pour lui-même et pour son parti, et qu'il se place par le fait même en conflit d'opinion avec une grande partie de la population qui contribue au paiement de son salaire, réduisant d'autant la valeur de son utilité.

Il était parfaitement compris à cette époque que cette résolution s'appliquait d'une façon toute spéciale aux fonctionnaires du département de l'Intérieur dans le Nord-Ouest. Ce fait a été clairement établi dans le débat. La volonté du Parlement a été exprimée dans une résolution qui a été adoptée unanimement, et je suppose que cette résolution a dû être communiquée aux fonctionnaires de ce département. Mais a-t-on pris quelques mesures dans ce sens ? Le ministre de l'Intérieur a dit devant la Chambre qu'il n'en avait pas pris, de sorte que je n'ai pas besoin d'expliquer, comme j'en avais l'intention, une conversation que j'ai eue avec un des fonctionnaires de l'honorable ministre, conversation dans laquelle il m'a dit qu'il n'avait jamais entendu parler d'aucune résolution de cette sorte, et qu'il avait travaillé autant qu'il lui avait été possible pour le succès du parti libéral pendant les dernières élections provinciales.

Des élections ont eu lieu depuis dans les deux nouvelles provinces, et comment s'est comporté pendant ces élections mon honorable ami le ministre de l'Intérieur ? Cet honorable ministre est allé au Nord-Ouest et a pris part à ces élections du commencement à la fin dans les deux provinces. Il a parlé dans les réunions publiques, et cela malgré les protestations constantes de la presse indépendante du pays, et je dis que cela équivalait à un encouragement direct donné aux fonctionnaires de son département de suivre son exemple et de ne tenir aucun compte de la volonté du Parlement.

S'il ne convenait pas pour les fonctionnaires du ministère de l'Intérieur de prendre une part active dans les élections provinciales, il convenait encore moins au chef du ministère de le faire. Le ministre de l'Intérieur nous a dit qu'il ne se proposait pas de restreindre la liberté des fonctionnaires de son ministère, que cette résolution ne visait pas les élections provinciales, et qu'il n'obéirait pas à la Chambre.

C'est seulement, dit-il, dans les cas où on est en mesure de lui prouver que ses fonctionnaires ont exercé une influence abusive, qu'ils seront destitués. Mais il est l'unique juge en cette affaire ; et bien qu'il lui ait été signalé, j'en suis sûr, plus d'un cas de cet abus d'influence, je ne sache pas qu'on ait destitué un seul employé.

Jadis, dans cette Chambre même, Alexander Mackenzie déclarait que c'était un acte des plus criminels de la part d'un ministre ou de tout fonctionnaire de l'Etat, de se servir des attributions de son emploi pour influencer les électeurs. Jamais la gauche, monsieur l'Orateur, ne s'est exprimée en termes aussi énergiques. Quelqu'un s'imagine-t-il qu'il soit possible pour le ministre de l'Intérieur de prendre une part active aux élections dans le Nord-Ouest sans mettre à profit les pouvoirs qui lui sont conférés par sa fonction ? Comme on l'a fait voir au cours du présent débat, il s'est effectué graduellement, depuis la formation du ministère actuel, une concentration de pouvoirs entre les mains du ministre de l'Intérieur ; si bien que, comme l'indiquait hier le chef de l'opposition, il est devenu presque un autocrate, distribuant à sa guise les faveurs à ses amis personnels dans la région. Son influence et la somme de faveurs dont il est à même de disposer sont presque sans bornes, comme chacun le sait là-bas. J'en ai donné des exemples en ce qui regarde les ventes de terrains. D'un trait de plume, il est à même de faire la fortune d'un particulier. Il lui est loisible de concéder à un particulier 160 acres, et même, s'il le juge à propos, jusqu'à 10,000 acres, au prix nominal d'un dollar de l'acre. Lorsque cet honorable député est allé au Nord-Ouest, il n'y est pas allé comme simple électeur, ou comme simple député au Parlement ; il y est allé en qualité de membre du cabinet, ministre de l'Intérieur, annoncé comme tel d'une extrémité à l'autre du pays, et disposant de cette énorme quantité de faveurs.

C'est à dessein, monsieur l'Orateur, que j'ai dit, il y a un instant, qu'il avait "encouragé" les fonctionnaires de son département à prendre part à ces élections. Durant le débat sur la résolution que je viens de lire, et qui a eu lieu à la Chambre au mois de juillet dernier, un cas particulier fut signalé à la Chambre et réglé comme tel par

le très honorable premier ministre lui-même. Quelqu'un ayant déclaré au très honorable premier ministre qu'un certain fonctionnaire du département avait agi en qualité de scrutateur pour le parti libéral, dans un bureau de vote, durant les élections de 1904, voici ce qu'il répondit :

S'il agissait en qualité d'agent du candidat, il a dépassé les bornes que je lui aurais assignées. Un fonctionnaire administratif ne doit pas agir comme agent du candidat ou propagandiste. Un employé civil ne doit pas faire autre chose que déposer son vote et exercer son droit de citoyen. Un employé du gouvernement n'a pas le droit de faire ce qui est considéré être du ressort des partisans reconnus. Je suis prêt à aller jusque-là ; mais je ne suis pas diposé à préjuger une cause. J'ai posé la règle et je crois que le cas qui nous occupe peut être décidé en conséquence.

Le très honorable premier ministre faisait alors allusion au cas de M. Taylor, arpenteur des terres domaniales à Grenfell. Le ministre de l'Intérieur a-t-il réglé ce cas dans le sens indiqué par le premier ministre ? D'après ce que j'ai pu apprendre, le ministre de l'Intérieur n'a pris aucune mesure quelconque. M. Taylor fait toujours fonction de sous-agent des terres fédérales à Grenfell. Mais le ministre de l'Intérieur ne s'en est pas tenu là. Il s'est rendu à Grenfell et y a pris la parole dans l'intérêt du candidat libéral ; et celui qui occupait un siège sur l'estrade à ses côtés, et qui présidait la réunion donnée par le candidat libéral, c'était ce même M. R. B. Taylor, auquel, d'après le premier ministre, il aurait fallu appliquer la règle posée dans la circonstance. Le ministre de l'Intérieur le niera-t-il ? Non, il ne le niera point ; il ne saurait le nier, c'est l'exacte vérité.

M. OLIVER : Qu'est-ce que l'honorable député voudrait me faire nier ?

M. LAKE : J'ai demandé au ministre s'il était prêt à nier que M. R. B. Taylor, son sous-agent des terres, avait présidé une assemblée publique tenue dans la ville de Grenfell dans l'intérêt du candidat libéral, durant l'élection dernière ?

M. OLIVER : Si je me rappelle bien, M. Taylor a présidé cette assemblée, et s'est acquitté assez bien de ses devoirs.

M. LAKE : C'est là un bon exemple du mépris qu'affiche le ministre, non seulement pour la volonté du peuple canadien exprimée en ce Parlement, mais pour les opinions de son propre chef, le premier ministre du Canada.

M. BENNETT : On l'a mis à cheval pour un peu de temps.

M. LAKE : De cette manière, monsieur l'Orateur, il a personnellement incité les fonctionnaires à commettre les actes mêmes expressément condamnés par la Chambre. Le ministre a développé ici récemment, le 6 avril, si je ne me trompe, le principe dont il s'était inspiré pour la nomination de certains fonctionnaires de l'immigration dans l'Ontario. On lui avait demandé quelles étaient ses vues au sujet de l'ingérence de ces fonctionnaires dans les luttes électorales, et il répondit en ces termes :

Bien que nous ne puissions réclamer le droit de dicter leurs opinions ou de contrecarrer leur activité dans le champ de la politique, je suis d'avis que leur ingérence dans les élections, du moins tant qu'ils sont employés, aurait l'effet de les rendre moins utiles comme fonctionnaires.

Il semblerait donc que ces fonctionnaires ont été nommés dans l'Ontario pour les fins mêmes pour lesquelles ils ont été nommés en si grand nombre dans toute l'étendue du Nord-Ouest.

Il est arrivé au ministre de donner comme excuse que certains de ses fonctionnaires dans le Nord-Ouest ne recevaient que de faibles appointements et n'étaient pas tenus en conséquence de donner tout leur temps au service public. Mais je ferai observer que ce sont précisément ces petits employés qui font le plus de mal en s'ingérant dans les élections. Il n'est pourtant pas difficile de poser comme règle que tout employé, quels que soient ses appointements, devra s'abstenir de toute ingérence dans les luttes politiques. Ces fonctionnaires reçoivent des appointements variant de $300 à $900 par année, en qualité de sous-agents des terres fédérales.

De nombreux cas de propagandisme politique de la part d'employés publics m'ont été signalés depuis quelques mois. Parfois les déclarations à cet égard ont été faites solennellement ; et dans d'autres cas, les renseignements me sont parvenus sous forme de lettres écrites par des personnes respectables qui sont prêtes à établir la vérité de leurs allégations. Je n'entends pas signaler ici tous ces cas ; je me contenterai d'en faire connaître quelques-uns. Voici le texte d'une de ces déclarations solennelles :

Dans l'affaire de l'élection de Saskatchewan, en l'année 1905 :

Je, William James Hobbs, du village d'Estevan, province de Saskatchewan, fais la déclaration solennelle suivante :

1. J'ai fait fonction de scrutateur pour M. J. T. Brown dans ladite élection qui a eu lieu le 13 décembre 1905, dans l'arrondissement électoral de Murphy, circonscription électorale de Souris.

2. Que J. A. Potvin qui, à ce qu'on m'apprend, et à ce que je crois véritable, était à l'emploi du département de l'Intérieur du gouvernement canadien, en qualité d'inspecteur d'immigration, et dont les bureaux étaient à North Portal, dans la province de Saskatchewan, a fait fonction d'agent du Dr W. E. Lockhart, candidat libéral, audit bureau de vote durant ladite élection.

W. J. HOBBS.

C'est précisément semblable conduite qui a été condamnée par le premier ministre en cette Chambre, l'été dernier.

D'après le rapport de l'auditeur général de 1904-1905, Potvin recevait des appointements de $900 par année, ainsi qu'une somme considérable pour pension et logement. Il fit fonction, comme je l'ai dit, d'agent pour le candidat libéral.

Il n'est pas nécessaire que je lise en entier toutes ces déclarations solennelles, il suffira que j'en fasse l'énumération.

D'après une de ces déclarations, M. F. Lenglet, agent d'immigration et guide, aufédérales à Arcole, était scrutateur au bureau n° 1 de Rosthern.

Robert H. Cooke, sous-agent des terres fédérales, à Arcole, était scrutateur au bureau n° 15 de Cannington.

Charles H. Bailey, sous-agent des terres du domaine fédéral à Estevan, était scrutateur à Estevan.

Donald Macleod, garde-feu du gouvernement fédéral, était scrutateur à Roddick.

D. S. McGregor, sous-agent des terres du domaine fédéral, était scrutateur dans la circonscription de Rosthern.

J. M. Dubois, sous-agent des terres du domaine fédéral, a pris la parole en faveur du candidat libéral dans une assemblée publique à Duck-Lake.

J. Hallonquist,—il s'agit, je pense, de A. Hallonquist, car le signalement correspond à la lettre,—commis dans le bureau d'immigration de Winnipeg, et recevant des appointements de $1,200 par année, outre des frais considérables, en 1904-1905 pour pension et logement, fit une propagande active dans la circonscription de Whitewood, avant et durant l'élection.

J'ai en mains plusieurs déclarations sur le compte d'autres fonctionnaires du gouvernment fédéral qui ont pris part à cette élection.

Paul Wood, agent d'immigration à Sifton, et qui recevait des appointements élevés du département de l'Intérieur, fit de la propagande durant quelque temps parmi les Galiciens de la circonscription de Yorkton.

Robert McIntosh, sous-agent des terres du domaine fédéral, à Saskatoon, fit fonction de scrutateur dans cette circonscription durant cette élection.

J. Wolff, interprète du département de l'immigration à Winnipeg, se rendit dans cette ville, où il touche des appointements de $1,200 par année, pour faire de la propagande chez les colons allemands de Kranzborg, près de Fort-Qu'Appelle ; il s'y rendit plusieurs jours avant l'élection et s'y tint toute la journée du scrutin.

W. H. Fynn, guide au service du bureau du domaine fédéral, à Loon-Creek, fut agent à Cupar, dans la même circonscription.

Je pourrais citer nombre d'autres cas ; mais j'en ai signalé un nombre suffisant pour convaincre la Chambre que cette ingérence a été profonde et générale.

Je donnerai lecture à la Chambre d'une déclaration faite à l'assemblée législative provinciale de Saskatchewan par un des membres de cette assemblée, partisan au fédéral de ces messieurs de la droite, je veux dire M. J. D. Brown, député de Saltcoats, et voici dans quels termes il s'est exprimé :

M. Brown fit allusion aux influences qui avaient été mises en jeu contre le parti de l'autonomie provinciale. Les fonctionnaires du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial avaient pris une part active à la récente campagne; et si d'une part ils ne demandaient pas que ces hommes fussent privés de leurs droits d'électeur, il exigeait au moins qu'on les obligeât de changer de conduite. Ces fonctionnaires n'avaient pas figuré dans les élections à titre de simples particuliers ; ils se présentaient revêtus de toute leur autorité de fonctionnaires et prêts à intimider l'électeur chaque fois que l'occasion s'en présentait. Dans bien des cas, ils avaient offert comme présent le titre de propriété sur un homestead, et dans certains cas, le présent fut accepté. Dans d'autres, la promesse ne fut pas réalisée. Il connaissait nombre de cas qui s'étaient produits dans la circonscription électorale de Souris et dans lesquels l'inspecteur fédéral des homesteads avait offert des concessions de terre en vue de gagner quelque électeur.

Une autre personne m'a fourni des renseignements sur le compte des fonctionnaires de la circonscription de Battleford. Il était bien connu, à ce qu'il me dit, que l'influence de ces fonctionnaires du département de l'Intérieur était très grande en temps d'élection dans ladite circonscription. Au début, ils se montrèrent disposés, désireux même de rester neutres et de laisser les deux candidats régler l'affaire entre eux. Mais M. R. E. A. Leach, inspecteur des agences de homesteads, fit deux ou trois visites à Battleford dans le cours de l'élection ; d'autres personnes s'y rendirent également et comme résultat, tous les fonctionnaires du département établis dans cette circonscription se mirent à l'œuvre avec plus d'ardeur que jamais. J'aimerais aussi à signaler à la Chambre une lettre qui a été reproduite dans les journaux; elle a été écrite par un inspecteur de homesteads et elle est d'une naïveté qui dépasse toute mesure. On accusait son auteur, M. N. G. McCallum, inspecteur de homesteads à Yorkton, d'avoir assisté à une assemblée, d'y avoir adressé la parole aux électeurs et fait de la propagande en faveur du parti libéral. Voici en quels termes il nie la vérité de l'accusation portée contre lui en même temps qu'il explique les circonstances de l'affaire:

Tout d'abord, ce n'est pas moi qui ai convoqué l'assemblée ; ce sont les gens de l'endroit même qui étaient désireux de nommer des délégués pour la convention libérale qui devait avoir lieu à Saltcoats le samedi suivant. On m'invita à me rendre à l'assemblée en question pour la plus grande commodité d'un certain nombre de colons qui étaient désireux d'obtenir leurs titres ; je m'y rendis et j'enregistrai leurs demandes. Je n'ai pris aucune part directe ni indirecte aux délibérations de l'assemblée. J'ai été occupé tout le temps qu'a duré l'assemblée à expédier ma propre besogne, et je ne savais même pas ce qui s'y passait, car tout s'est fait dans la langue galloise.

C'est ainsi, monsieur l'Orateur, que le Gouvernement voit à ce que ses fonctionnaires exercent une pression sur les électeurs, sans, toutefois, enfreindre les règles posées par le ministre de l'Intérieur. On convoque une assemblée en vue de choisir les délégués pour une convention de libéraux; l'inspecteur de homesteads s'y rend pour recevoir les demandes des personnes présentes à l'assemblée. De cette manière, on attire à cette assemblée des gens qui n'ont jamais été libéraux, mais qui espèrent en se rendant à l'invitation se faire bien noter par l'inspecteur de homesteads. Il suffit parfois d'une paille pour indiquer la direction du vent. J'étais moi-même présent à une assemblée du parti de l'autonomie provinciale dans la ville de Moosejaw, récemment, assez peu de temps après l'élection; et plus d'un délégué présent à cette réunion me déclara qu'il avait vu l'inspecteur de homesteads en ville, et qu'il était occupé, à ce qu'on supposait, à faire la liste des personnes présentes à l'assemblée. Je n'attache pas grande importance à une telle affirmation; mais du moins, elle fait voir quelle forte influence ces fonctionnaires peuvent exercer, et exercent de fait. Je crois que non seulement les fonctionnaires sont laissés libres de faire de la propagande, mais qu'on les récompense pour en avoir fait avec succès. Prenez, par exemple, le cas de M. Leach. On m'informe qu'il a eu beaucoup de succès lors des élections fédérales de 1904 dans le Manitoba; aussi a-t-il été nommé inspecteur des agences du domaine fédéral.

Voici maintenant le cas d'une autre personne qui m'a été signalé par hasard, sans que j'aie fait la moindre recherche. Cette personne, d'après les renseignements qui me sont parvenus, avait pris une part très active à l'élection, et on l'a récompensée aussitôt après en lui donnant de l'avancement. Je veux parler de M. P. G. Hamilton, qui, dans le temps, était chef de pratique sur une ferme indienne, dans l'agence de Touchwood Hills. On l'a nommé depuis agent suppléant des Indiens sur une autre réserve. Plus d'une fois j'ai voulu savoir du ministre de l'Intérieur qui avait proposé qu'on donnât de l'avancement à cet homme, et s'il avait été au préalable l'objet de rapports favorables. Mais je n'ai pu obtenir aucun renseignement à cet égard.

Toutefois, si j'en crois le rapport annuel du département, il n'a guère eu de succès dans son rôle d'instructeur ; car la ferme de la réserve sur laquelle il était employé, en même temps que d'autres, était en très mauvais état. Cet homme est un de ces favoris du pouvoir qui ont obtenu du Gouvernement une concession de 160 acres moyennant un dollar de l'acre, généreuse gratification accordée aux partisans du ministère qui se sont montrés zélés durant les élections. Pour ma part, je ne comprends pas comment M. P. G. Hamilton a pu remplir convenablement et efficacement les devoirs de sa charge tout en se conformant aux règles imposées aux concessionnaires de homesteads.

Le ministre de l'Intérieur est allé plus loin dans mainte occasion, et a voulu justifier l'emploi des fonctionnaires de son département en qualité de fonctionnaires dans les bureaux de scrutin. Il ne voit aucune objection quelconque à ce qu'il en soit ainsi. Il devra, à mon avis, assumer la responsabilité d'une bonne part des fraudes commises durant l'élection de Prince-Albert, et qui ont été signalées précédemment à l'attention de la Chambre. Trois présidents de scrutin se sont rendus dans cette région septentrionale et ont filouté son élection au candidat du parti de l'autonomie provinciale ; et de ces trois présidents, deux étaient des fonctionnaires du Gouvernement actuel. L'un était dans le temps attaché au département des Affaires indiennes, l'autre avait été l'année précédente employé au département de l'Intérieur, mais était alors attaché au département de la Marine et des Pêcheries. Cependant, le ministre ne voit pas de mal à ce qu'on permette à ces fonctionnaires de prendre une part active aux élections et de former partie du bureau de scrutin. Inutile de répéter l'histoire. Ces trois hommes se sont rendus dans ce pays du nord, soi-disant pour tenir des bureaux de scrutin durant l'élection. Toutefois, ils n'en ont rien fait et sont revenus avec leurs boîtes de scrutin remplies de faux bulletins. Ce n'est pas là une histoire en l'air. On les a fait comparaître en cour sous l'accusation de n'avoir pas ouvert de bureaux de scrutin ; ils ont reconnu leur culpabilité et ont été condamnés à l'amende. Le ministre de l'Intérieur a déclaré que deux de ces fonctionnaires avaient été poursuivis. C'est inexact. Il a été intenté une poursuite contre trois fonctionnaires. Plus tard, ces mêmes individus, sous le coup d'une accusation plus sérieuse, quittèrent le pays en rupture de ban de justice. Ce n'est pas la seule circonstance, je crois, dans laquelle des fonctionnaires publics ont déterminé la défaite de candidats du parti de l'autonomie provinciale et assuré l'élection de candidats libéraux. Ils s'en est produit un autre cas dans une circonscription voisine. J'ai d'excellentes raisons de croire qu'un autre fonctionnaire du département des Affaires indiennes a tenu à peu près la même conduite. Il est allé ouvrir un bureau de scrutin quelque part vers six heures du soir, après l'heure légale, bien entendu ; il a ensuite dressé des listes de faux électeurs et rempli les boîtes de scrutin de faux bulletins. Dans le cas de l'élection de Prince-Albert, il était tellement clair que l'élection avait été volée, que le libéral, déclaré élu pour cette circonscription, démissionna sur-le-champ, après avoir constaté que c'était au moyen de faux bulletins qu'on avait assuré son élection. Cette manière de faire a-t-elle l'effet de rehausser la réputation des fonctionnaires du Gouvernement fédéral au Canada ou

dans le Nord-Ouest, et le ministre de l'Intérieur est-il toujours d'avis qu'il est à propos de permettre à ces fonctionnaires de s'ingérer dans les élections, comme ils l'ont fait dans cette circonstance ? En présence de ces faits, lui est-il permis de se moquer, comme il l'a fait hier soir, de l'idée que ces fonctionnaires ont pu influencer le résultat des élections dans le Nord-Ouest? Les fonctionnaires dans cette région du Canada, au lieu d'y être au nombre de dix ou douze pour une population d'un demi-million, comme il l'a déclaré hier soir, y sont au nombre de plusieurs centaines. Il a été clairement établi, que dans la province de Saskatchewan, du moins, ils ont été le facteur dominant dans le résultat des élections. Les faits mis au jour cet après-midi à ces deux égards seulement, suffiraient pour légitimer une enquête des plus minutieuses et des plus complètes, abstraction faite de toutes les autres accusations, quelques-unes beaucoup plus sérieuses, qui ont été portées, hier soir, par l'honorable chef de la gauche relativement au mode d'administration du département.

Si l'honorable ministre de l'Intérieur n'a rien à redouter de la mise au jour des affaires de son département, il devrait voir cette proposition d'enquête d'un bon œil. Ce ne serait que justice, je le répète, pour les nombreux fonctionnaires intègres de son département que de faire cette enquête, qui les mettra en mesure de prouver qu'ils ne sont aucunement impliqués dans ces irrégularités très sérieuses qui ont été divulguées au sujet de l'administration de ce département.

L'honorable M. CLIFFORD SIFTON (Brandon) : Monsieur l'Orateur, voilà déjà quelque temps que je garde le silence en cette Chambre, n'ayant rien de très important à lui dire, et jugeant que les paroles inutiles ne favorisent guère l'expédition de la besogne. Mais les circonstances du présent débat me justifieront aux yeux de mes collègues, je pense, de faire quelques observations sur le sujet. Depuis ma retraite du ministère, il y a un peu plus d'un an, je n'ai pris que très peu de part aux délibérations de la Chambre et au mouvement politique généralement parlant ; et lorsque la présente session s'est ouverte, préoccupé que j'étais par des entreprises d'intérêt privé, dont le développement pourrait fort bien entraîner ma sortie à bref délai de la vie politique active, je ne me sentais guère disposé à rentrer dans l'arène. Mais les honorables députés de la gauche, pour des raisons dont ils sont les meilleurs juges, ont cru à propos, dans le but apparemment de s'assurer quelque avantage politique, de dénigrer l'administration du département qui a été confié à mes soins durant un assez grand nombre d'années. Dans ces circonstances, monsieur l'Orateur, je considère qu'il est impérieusement de mon devoir d'informer mes honorables amis de la gauche, ainsi que les honorables députés de la droite, que je suis prêt à discuter toute question avec quiconque voudra condamner ce qui s'est fait au département de l'Intérieur pendant qu'il a été sous ma direction. Pour ma part, je crois que les honorables députés de la gauche se font illusion quant aux avantages politiques qui devront découler pour eux de cette ligne de conduite. Je ne prétends pas être très bon juge de l'opinion publique dans les provinces de l'Est ; mais je prétends l'être de l'opinion publique dans les provinces de l'Ouest ; et j'ose dire que les efforts que font ces messieurs pour discréditer le département de l'Intérieur et son administration des neuf années dernières dans l'esprit des habitants de l'Ouest n'est que la continuation de cette politique insensée qui a eu pour résultat l'anéantissement du parti conservateur dans notre partie du Dominion. Je me rappelle le temps où il n'y avait pas de libéraux, ou à peu près pas de libéraux, dans le Nord-Ouest ; où il n'y avait pas, du moins, de parti libéral. S'il se trouvait réunis une douzaine de libéraux, ils se demandaient s'il serait bien sage de leur part de se donner le nom d'association libérale. Ces messieurs de la gauche ont été tout autant que nous les auteurs du changement qui est survenu. Ils ont aidé à leur manière à provoquer ce changement lorsqu'ils étaient au pouvoir, et moi, de mon côté, je me suis efforcé, une fois arrivé au pouvoir, d'accélérer le mouvement dans le même sens.

Maintenant, monsieur l'Orateur, c'est avec un sentiment de fierté et de satisfaction à la fois que je constate l'intérêt très vif, que la députation prend, aujourd'hui, quoique un peu tardivement, aux affaires de l'Ouest. D'année en année, j'ai déposé en cette Chambre des projets de loi relatifs aux affaires de cette région, et j'ai toujours trouvé difficile de réunir le quorum nécessaire à l'adoption de ces projets de loi. D'année en année, j'ai présenté mon budget, accompagné d'explications complètes très détaillées relativement à toutes ces questions qu'on a dicutées durant la présente session, et c'est à peine, très souvent, qu'il se trouvait un nombre suffisant de députés pour permettre l'adoption des crédits. Je suis heureux de constater qu'il se produit un regain d'intérêt à l'égard de l'Ouest ; et je suis d'opinion que plus on s'intéressera à ces nouvelles provinces, le mieux ce sera pour le parti libéral ; plus la question sera discutée, plus on se rendra compte que le département de l'Intérieur est capable de soutenir tous les assauts que voudront tenter contre lui les membres de la gauche.

Le ministre actuel de l'Intérieur (M. Oliver) voudra bien me pardonner si je semble vouloir pendant quelques instants usurper sa position ; car on s'est attaqué plus particulièrement à ce que s'est fait au département de l'Intérieur pendant que j'en étais le ministre et avant qu'il fût devenu respon-

sable de sa gestion. L'honorable chef de la gauche a exposé ses vues en assez grand détail. Ces messieurs de l'opposition ont reçu dans le cours de la session actuelle, de la part du département de l'Intérieur, des "montagnes" de renseignements (pour me servir d'une expression devenue quelque peu historique). Ils ont obtenu du département des masses de documents, des renseignements circonstanciés sur tous les sujets imaginables dont le département avait été appelé à s'occuper depuis huit ou neuf ans. Je dois dire que, dans bien des cas, j'avais oublié de quoi il s'agissait ; et nombre de circonstances me sont revenues à la mémoire comme de vagues réminiscences de choses perdues dans le passé, et que, dans ma simplicité, je regardais comme indignes d'occuper, après tant d'années, l'attention du Parlement. Ces messieurs de l'opposition ont obtenu ces renseignements et ils se sont appliqués à les disséquer avec un zèle et une ingéniosité tout à fait dignes d'éloges. Comme résultat de leurs efforts, nous avons devant nous le réquisitoire dressé par le chef de l'opposition et ceux de ses partisans qui ont pris la parole ; nous devons le regarder comme leur acte d'accusation contre le Gouvernement et en établir la fausseté. C'est une règle reconnue de toute discussion politique que lorsqu'un chef présente une motion et que plusieurs de ses partisans prennent aussitôt la parole à sa suite, les déclarations faites dans ces circonstances sont bien celles sur lesquelles ils entendent que le pays se prononce entre les deux partis.

L'honorable député (M. R. L. Borden) a commencé par signaler les changements opérés dans la loi régissant l'administration du département de l'Intérieur et il a mentionné particulièrement les modifications de l'acte relatif au domaine fédéral. Il a déclaré qu'on avait fait tel et tel changement, et que la tendance générale en ces dernières années avait été d'augmenter les attributions du ministre et celles de l'exécutif. Or, monsieur l'Orateur, je ne sache pas qu'on ait jamais opéré secrètement ces modifications à l'acte du domaine fédéral. Cet acte ne saurait être modifié par le ministre, non plus que par le Gouvernement. Il n'est guère nécessaire en ce moment de signaler particulièrement ces modifications à l'attention de la Chambre ; elles ont été proposées à la Chambre des communes par moi-même de temps à autre ; j'ai expliqué dans le temps les raisons qui légitimaient ces changements ; et si le chef de l'opposition veut bien parcourir le compte rendu des "Débats" des dix dernières années, il constatera, je pense, qu'il n'y a jamais eu lieu pour la Chambre de voter nominativement sur ces propositions. On s'y prend donc un peu sur le tard, à mon avis, pour venir ici qualifier de pernicieux ces amendements qui ont été, d'année en année, approuvés unanimement par la Chambre, y compris, bien entendu, ces honorables députés du parti conservateur.

On vient ensuite affirmer que, non seulement on a modifié les dispositions de l'acte du domaine fédéral, mais que, par décret en conseil, les pouvoirs du ministre de l'Intérieur ont été grandis à l'excès, de manière à lui permettre de diminuer le prix des terres et de les vendre à des prix réduits. Je ne veux pas me montrer trop arrogant, ni m'attribuer des connaissances plus étendues que mes collègues de la députation ; mais je dois dire que j'ai de la peine à retenir un sourire chaque fois que j'entends un honorable député aborder bravement la discussion des affaires du Nord-Ouest à la suite d'une incursion récente et rapide dans les livres bleus.

C'est ainsi que j'ai trouvé amusant, hier soir, de voir l'honorable député de Toronto (M. Bristol) indiquer ce décret en conseil comme preuve concluante d'un vice radical dans l'administration du département de l'Intérieur. Et pourtant, ce décret était très inoffensif, et je m'en vais expliquer à la Chambre pourquoi il a été émis. Mais qu'on me permette de faire une observation au préalable. Les membres de la députation qui ont pris une part active à la politique avant l'année 1896, se rappelleront dans quelle condition était le département de l'Intérieur sous le régime conservateur. Ils le savent, la plainte générale alors, non pas la plainte des libéraux seulement, mais la plainte tout aussi vive des membres les plus en vue du parti conservateur, c'était que le département de l'Intérieur était empêtré, n'expédiait pas la besogne, exaspérait par sa lenteur et ses atermoiements tous ceux qui avaient affaire avec lui. Dans ces circonstances, quelle était la ligne de conduite que je devais suivre en vue de remettre le département en meilleur état ? Il existait dans la ville de Winnipeg ce qu'on appelait le bureau des terres, bureau qui était censé régler toutes les contestations relatives au domaine fédéral dans l'Ouest. Ces contestations, le bureau ne les réglait pas. Quand il rendait une décision qui n'était pas du goût des intéressés, ils en appelaient à Ottawa. Il en résultait un échange de lettres entre le bureau local et le bureau des terres de Winnipeg ; entre ce dernier bureau et le ministère à Ottawa ; lettres sur lettres, et de part et d'autre, jusqu'à ce que les fonctionnaires chargés de l'affaire fussent parfaitemnt déroutés, puis le dossier devenu volumineux s'en allait dormir dans les casiers du département et rien ne se faisait. Je dus remédier à cet état de choses ; supprimer toutes les formalités inutiles et mettre le département en mesure d'expédier la besogne rapidement, promptement et dans un esprit d'affaires. Dans ce but, je proposai l'abolition du bureau des terres. Le bureau de Winnipeg fut aboli ; l'administration centralisée à Ottawa ; le commissaire des terres fédérales, installé dans un bureau à peu de distance du mien; M. Burgess fut nommé commissaire des

terres, fonction qu'il remplit jusqu'à sa mort.

Mais la fin que l'on avait en vue c'était la réorganisation du système, de manière à ce que l'individu qui avait un grief put obtenir promptement la décision du commissaire et, par son entremise, celle du ministre. Considérez, par exemple, les changements opérés dans la loi en ce qui regarde les décrets du conseil. Il se soulève constamment au département de l'Intérieur nombre de questions auxquelles le conseil n'entend rien, et dont le ministre lui-même ne connaît pas très bien les détails. Elles sont soumises au ministre par un de ses employés ; et le ministre doit s'en rapporter à la parole de celui-ci, à l'assurance qu'il lui donne que toutes les formalités ont été remplies. S'il fallait en agir autrement, il ne se passerait pas une semaine avant que l'expédition de la besogne fût sérieusement entravée. Voici l'état de choses qui existait à cette époque. Nombre d'affaires soumises officiellement au ministre par ses employés et dont le ministre lui-même ne connaissait pas les circonstances, devaient être référées au conseil pour décision finale. Mes collègues me dirent · Y a-t-il quelque raison au monde pour que vous nous soumettiez toutes ces questions de détail ? Ne pouvez-vous pas les décider vous-même ? Et la loi fut modifiée de manière à permettre le règlement rapide de ces questions qu'il était absurde et absolument inutile de soumettre au conseil. Il n'y a pas d'autre raison pour expliquer ce changement.

Quelqu'un a critiqué la teneur d'un décret en conseil autorisant le ministre à abaisser le prix des terrains. Je me rappelle parfaitement pourquoi ce décret en conseil fut adopté. Lorsque je devins ministre de l'Intérieur, il existait dans la province du Manitoba un état de choses assez grave. Cette province avait été peuplée en grande partie par des colons arrivés là au début de la période décennale de 1880-1890. En 1896, quand la direction du ministère de l'Intérieur me fut confiée, il se trouvait nombre de ces colons qui, établis dans cette province depuis l'origine, avaient, par suite d'infortunes, de mauvaises récoltes ou de quelque autre de ces embarras auxquels sont exposés les colons en pays neuf, été dépossédés de leur ferme.

Il se trouvait donc un grand nombre de personnes dans le Manitoba, et dans certaines parties des Territoires, qui n'avaient plus de ferme, qui n'étaient plus dans les conditions voulues pour obtenir une inscription de homestead, et étaient exposées, à moins qu'on ne fît quelque chose pour eux, à rester journaliers toute leur vie, hors d'état de se constituer un foyer ou d'acquérir la moindre portion du domaine public. Voici de quelle manière j'envisageai la situation. J'étais convaincu alors, comme je le suis aujourd'hui, qu'aucun ministre ne réussirait à faire modifier la loi du homestead

M. SIFTON.

dans le sens d'une extension du privilège. Mais dans tous les cas où il me parut évident qu'il s'agissait d'un colon de mérite, mais qui n'était plus dans les conditions requises pour se faire concéder un homestead, quoique désireux de se faire un établissement, je pris le parti de lui concéder des terrains moyennant un dollar de l'acre. Il se trouvait d'autres colons établis sur des terrains d'une très faible fertilité et sur lesquels il leur était absolument impossible de subsister ; à ces hommes également, nous décidâmes de vendre des terrains au prix d'un dollar et cinquante de l'acre. Comme résultat de cette décision, des centaines d'hommes qui seraient devenus réellement des parias, incapables de se constituer un foyer, sont aujourd'hui des colons stables et en voie de prospérité. Ce fut la raison qui nous engagea à faire émettre ce décret en conseil ; et si vous voulez bien vous reporter aux états qui ont été de temps à autre déposés sur le bureau de la Chambre, vous y relèverez des listes très longues de terrains accordés à celui-ci, à celui-là, lopins de 160 acres, étendue reprise pour se faire un établissement et pourvoir à la subsistance d'une famille. Et les prix ont été fixés à un chiffre peu élevé pour la raison que ces hommes étaient de tous les moins en mesure de payer de hauts prix. Comme le déclarait hier le ministre de l'Intérieur, je n'ai jamais eu en vue de vendre ces terrains au plus haut prix possible ; je visais avant tout à attirer des colons, croyant que c'était là la meilleure politique à suivre en vue du développement et de la prospérité du pays.

L'honorable chef de l'opposition s'est plaint de ce que le département de l'Intérieur conduisait ses opérations sous le voile du secret. On trouvera peut-être, il trouvera peut-être lui-même, étrange l'observation que je vais faire, mais je dirai que c'est la première fois que j'entends l'honorable député s'exprimer ainsi. C'est la première fois que j'entends dire que le département de l'Intérieur poursuit ses opérations sous le voile du secret, dans une mesure plus grande que les autres départements de l'administration, ou dans une mesure qu'on pourrait considérer abusive. Lorsque ce département me fut confié, il y existait en ce qui regarde la publicité, certaines règles qui avaient été en vigueur, j'imagine, depuis la création même du département. Durant les huit ou neuf années que j'en ai été le ministre, aucune indication, aucun ordre, aucun règlement émanant de moi n'a pu engager aucun fonctionnaire de ce département à conduire les opérations plus secrètement qu'on ne les avait conduites jusque-là. Je ne crois pas que le ministre actuel de l'Intérieur en ait agi autrement ; je ne vois pas pourquoi il l'aurait fait. Si les choses se font à huis clos, c'est exactement dans la même mesure où cela se pratiquait dès l'origine, et dans la mesure, aussi, où cela se pratique dans les autres départements de l'administration. S'il y a

lieu, dans l'intérêt public, de changer cette manière d'agir, la question peut bien faire le sujet d'un débat, mais on ne saurait y trouver matière à condamner le ministre. L'honorable député a fait une suggestion—et je m'interromps ici pour dire que si je n'accepte pas toutes les conclusions de l'honorable député, je ne critique pas la manière dont il a présenté sa cause. A mon avis, la résolution vise un état de choses qui peut fort bien faire le sujet des délibérations de la Chambre ; mais l'honorable député doit se rendre compte maintenant que ses renseignements sont inexacts. Certaines choses qu'il a dites sont de nature à créer une mauvaise impression. Il a donné à entendre que, par suite du mystère qui entourait les opérations du département, il pouvait arriver qu'un prospecteur en quête de terrains miniers, après avoir fait sa demande en règle au département de l'Intérieur, s'aperçût que quelqu'autre l'avait devancé ; en ce sens que quelque fonctionnaire malhonnête pourrait arranger les choses de manière à ce que l'homme de la dernière heure fût substitué au requérant sérieux.

D'après ce que je connais, du fonctionnement du département de l'Intérieur, je ne conçois pas que la chose puisse se produire. Les demandes parviennent au département sous forme de lettres, dans dix-neuf cas sur vingt, ou même dans quatre-vingt-dix-neuf cas sur cent. La lettre est transmise à l'archiviste, fonctionnaire qui occupe cet emploi depuis vingt ou vingt-cinq ans. La lettre est enregistrée; elle reçoit son numéro d'ordre et est transmise au bureau dont elle relève; elle est étampée, mise en liasse et inscrite dans les livres. Elle se trouve ainsi à passer par les mains de deux, trois, quatre ou cinq employés, dont chacun est chargé d'en faire une inscription ou d'y apposer une marque. Puis elle est classifiée et transmise au chef du bureau. Celui-ci dicte la réponse qu'il faut faire, à moins qu'il ne s'agisse que d'une simple formalité à remplir. Et maintenant, quelqu'un peut-il me dire comment on pourrait s'y prendre pour intervertir après coup l'ordre dans lequel les demandes sont parvenues au département ? Si quelqu'un tentait de le faire, il ne se passerait pas cinq miniutes sans que la chose fût connue de tout le bureau, il faudrait une conspiration entre une demi-douzaine de fonctionnaires. On voit donc que la chose est irréalisable. Il s'est trouvé dans certains cas que les demandes ont été faites directement aux fonctionnaires, mais ces demandes ne valent qu'en autant qu'elles sont marquées " enregistrées ", et elles prennent rang à partir du jour et de l'heure où elles ont été ainsi marquées et classifiées. Il serait donc impossible de commettre une telle fraude. Si je ne me trompe, le greffier chargé de la garde des actes déposés au bureau d'enregistrement de la ville d'Ottawa pourrait beaucoup plus facilement faire de ces substitutions que le commis du département de l'Intérieur préposé à la classification des demandes de concessions. Voilà pour cette accusation.

Lorsque l'honorable député s'est plaint du mystère qui entoure d'après lui les opérations du département, il a pu vouloir dire —mais je ne vois pas trop sur quoi il aurait pu se fonder pour le croire,—qu'on avait eu tort de refuser de fournir les renseignements demandés.

Je m'en rapporte au verdict des députés des deux partis qui ont siégé dans cette enceinte depuis dix ans, lorsque je déclare que personne ne peut dire, pas même l'honorable député, que je n'ai pas répondu promptement et complètement à quiconque m'a posé une question, m'a interrogé pendant l'examen de mon budget, ou m'a demandé de déposer un rapport pendant que j'étais ministre. J'invoque le témoignage de la députation entière lorsque j'affirme que, malgré les fautes politiques ou autres que j'ai pu commettre, on ne saurait me reprocher d'avoir refusé des renseignements lorsqu'on me les demandait convenablement et en conformité du règlement de la Chambre.

J'irai plus loin. J'affirme qu'aucun département n'a été soumis à une surveillance aussi persistante que celle dont le département de l'Intérieur a été entouré. Consultez les archives des comités parlementaires et vous constaterez que, chaque année, sous mon administration, les attachés du ministère de l'Intérieur ont été cités devant eux, principalement devant le comité de l'agriculture, et interrogés sur les détails des divers actes administratifs du département. Ai-je jamais manifesté quelque tendance à éluder les investigations du comité de l'agriculture ou de tout autre comité ? Ai-je jamais assisté aux séances à titre de ministre dans le but d'étouffer la discussion ou de gêner l'interrogatoire de mes fonctionnaires ? Monsieur l'Orateur, je ne me suis jamais rendu dans une salle de comité pendant qu'un employé du département de l'Intérieur était sur la sellette. J'ai toujours ordonné à mes subalternes de se mettre à l'entière disposition du comité, lorsqu'ils en seraient requis, et de répondre aux questions posées. Je n'avais rien à cacher. Je leur demandais d'apprendre au comité tout ce qu'il désirait savoir et ils le faisaient en tant que cela dépendait de moi. Par conséquent, en ce qui a trait au secret ou au refus de fournir des renseignements, je repousse l'accusation de l'honorable député.

Lui et d'autres ont fait des commentaires à propos des baux de pâturage. Le dernier député qui a adressé la parole (M. Lake) cherchait évidemment sur qui rejeter la responsabilité de certains baux de pâturage consentis dans les territoires du Nord-Ouest. Souffrez que je lui apprenne qu'il est inutile de pousser ses recherches plus loin. J'assume la responsabilité des baux consentis pendant que j'administrais le département. Je suppose qu'ils étaient conformes aux règlements. Je n'en connais point les détails. J'ai signé la proposition faite au conseil des ministres d'adopter des règle-

ments relatifs aux pâturages et j'assume la responsabilité des règlements qui ont été passés en ce temps-là. A mes yeux, ils sont l'énonciation d'une saine doctrine. Cette doctrine je suis prêt à la défendre et je me tiens responsable des conséquences de son application. En quoi consiste-t-elle ?

Pendant neuf ans, la question des fermes et des pâturages du Nord-Ouest nous causa des ennuis. Des différents surgissent dans tout pays nouveau où les éleveurs et les laboureurs se côtoient. La même querelle existe en Australie et dans les états de l'Ouest américain que dans les plaines occidentales du Canada. Cependant, je crois avoir assez bien réussi à éviter la bisbille entre les deux camps. Pourtant, c'est au milieu de grandes difficultés que j'ai pu arrêter une décision au sujet de l'adoption d'une politique définitive. Il y a lieu à une grande divergence d'opinion.

J'ignore si l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) partage mon avis. Je ne suis pas responsable de ses actes et il n'est pas responsable des miens. Mais, je suis comptable de l'adoption d'une ligne de conduite que je croyais sage et que je suis prêt à défendre, sans chercher à savoir si elle plaît ou déplaît à l'honorable ministre. Pendant nombre d'années, j'ai été indécis et perplexe au sujet de la politique à suivre.

Ce territoire renferme des terrains propres à la culture. Il en présente aussi qui conviennent et à l'élevage et à l'exploitation agricole. Enfin, certaines étendues de terre ne sont pas et ne seront jamais en état d'être cultivées. J'ai cru que ces dernières devaient être réservées à l'élevage et—me basant sur ce qui s'est passé au Montana où la situation est exactement semblable—j'ai aussi cru que le gazon de ces prairies disparaîtrait, si l'Etat n'affermait pas ces terres excellentes comme pâturages et autrement inutiles, afin d'assurer l'irrigation d'une partie et la protection du reste. Sans cela, une grande superficie du territoire deviendrait impropre à tout usage, comme au Montana.

Désireux de faire face aux besoins de la situation, je dressai alors des règlements relatifs aux pâturages que le conseil des ministres approuva. Aux termes de ces règlements, des baux furent consentis et des ventes eurent lieu. Je ne connais pas les détails de ces dernières. Je suppose qu'elles se sont faites régulièrement. Je n'ai aucun doute que les fonctionnaires du département ont estimé la valeur des terres et fixé la mise à prix.

Je n'en sais rien, mais j'imagine que tout s'est passé convenablement. Cependant, je crois qu'il est sage de céder aux éleveurs un espace de terrain suffisant à certaines conditions et de manière à leur permettre d'irriguer les terres et de cultiver le fourrage nécessaire à leurs bestiaux. Ceux qui connaissent tant soit peu la situation des Territoires savent que, vu que les pâturages sont maintenant circonscrit, l'éleveur des bestiaux prendrait fin si les éleveurs n'étaient pas en état de cultiver les herbes fourragères au lieu de laisser leurs troupeaux errer à l'aventure comme autrefois à la recherche de leur nourriture.

Voilà tout ce que j'avais à dire au sujet des baux de pâturages. J'ai adopté cette politique parce que je la croyais sage. Je n'ai pas changé d'avis et je consens à porter la responsabilité de mes actes. Je ne crois pas que ce soit un crime d'avoir permis à des citoyens du Canada, qui ont placé de fortes sommes d'argent dans une industrie légitime et qui ont augmenté nos exportations des bestiaux et donné l'essor à notre commerce, d'acquérir un espace de terre suffisant pour l'irriguer, y cultiver des plantes fourragères et empêcher leurs bestiaux de mourir de faim pendant les hivers rigoureux. Je ne vois pas où est la faute, mais si c'est un crime, je suis prêt à prendre ma part de responsabilité. Ce n'était pas un crime apparemment lorsque nos adversaires étaient au pouvoir.

Hier soir, un membre de la gauche dit que la devise du parti conservateur est : " la terre au colon ". Quelques-uns de nos contradicteurs se plaisent à semer des fleurs de rhétorique autour de ce thème, mais ils ne doivent pas espérer que ceux qui sont au fait de la situation du Nord-Ouest les prendront au sérieux. Le ministère conservateur a voulu se dépouiller des terres. J'ai sous la main une liste des ventes qui eurent lieu. Celui-ci a obtenu 12,900 acres ; celui-là, 20,000 acres et un autre, 18,000 acres. Etaient-ce des éleveurs, des bouviers, des hommes intéressés dans les entreprises nationales ? Non, des spéculateurs purement et simplement.

Une VOIX : La terre au colon !

M. SIFTON : Et lorsque des gens sérieux se présentent et demandent à acquérir légalement des terres, afin de se livrer à une industrie légitime qui augmentera nos exportations de bestiaux et contribuera à maintenir le Canada au rang qu'il occupe parmi les nations commerçantes, on feint de croire à une odieuse infamie et on représente ceux qui y ont participé de quelque manière comme des coupables qui, saisis de frayeur, prennent la fuite. Je veux qu'il soit bien compris que je ne m'alarme pas et ne prends pas la fuite au souvenir des actions auxquelles j'ai pris part.

Nos adversaires ont longuement glosé sur les concessions forestières. Si ce sujet leur plaît, je ne leur disputerai pas cette fiche de consolation. Jusqu'ici, cependant, après avoir prêté l'oreille au débat, je n'ai pu rien découvrir de consolant pour eux. Hier soir, je l'affirme, le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a dévoilé la plus odieuse et la plus scandaleuse aliénation du domaine public qui ait eu lieu sur ce continent.

Il a démontré qu'on a aliéné 29,000 milles carrés de terres boisées dont plus de 23,000 ont été cédés gratuitement, en pur don. Comment, 29,000 milles carrés ! Et dans quelles circonstances, monsieur l'Orateur ? Un de mes voisins qui a fait le calcul pour moi m'apprend que cela représente une lisière de terrain de 100 milles de largeur qui relierait Ottawa à Toronto.

Pourquoi a-t-on cédé ces terres boisées ? On ne doit le faire que pour fournir du bois à la population. Quelqu'un en avait-il besoin ? Mais, il n'y avait personne là-bas ! On a vendu dans toute l'étendue de cet immense territoire des concessions forestières éloignées des voies ferrées et hors de la portée de la population. On n'avait ni raison ni excuse de se défaire de ces forêts, si ce n'est le désir de faire un cadeau aux acquéreurs.

Et nous, qu'avons-nous fait. Sous mon administration, l'Etat, au lieu de se déposséder de 29,000 milles carrés de ce territoire, en a cédé à peu près 4,000 milles carrés. Les ventes eurent lieu par intervalles lorsque des personnes qui avaient visité les lieux nous adressaient des demandes et les concessions forestières furent adjugées à l'enchère publique. J'affirme sans crainte que les ventes n'ont pas été excessives, ayant été restreintes par les circonstances sans que l'Etat fût obligé d'intervenir. En effet, 4,000 milles carrés, en tout, ont été vendus et les concessions étaient dispersées par tout le territoire.

A entendre parler certains députés de la gauche au cours du débat sur le projet de loi relatif aux réserves forestières déposé par l'honorable ministre (M. Oliver), on aurait cru qu'une lisière de terres boisées ressemble à un enclos de roses derrière une habitation que le propriétaire peut aller contempler de temps à autre, et où il peut envoyer son employé tailler les rosiers au besoin. Je voudrais que nos contradicteurs comprissent qu'on ne peut agir de la même façon à l'égard d'une réserve forestière. C'est une tout autre entreprise que d'administrer convenablement une forêt d'Etat. Des scieries ne s'élèvent pas sur des terres boisées avant que des marchands de bois visitent les lieux. L'exploitation n'a pas lieu sur une grande échelle avant l'ouverture de chemins et l'exécution de travaux qui coûtent de fortes sommes d'argent et qui ne peuvent être accomplis ni en un jour ni en un mois.

Que s'ensuivra-t-il si le département se montre trop exigeant à l'égard des marchands de bois qui se livrent à l'exploitation forestière ? Nous nous apercevrons un beau jour que le bois manque et que les citoyens se plaignent que deux ou trois grosses maisons de commerce de l'autre côté de la frontière ont un monopole et exigent cinq à six dollars, par mille pieds, de plus qu'elles devraient demander. Sous mon administration, on a dû faire face à ce problème deux ou trois fois au moins et on décida un jour de favoriser la vente des concessions forestières et d'encourager des maisons étrangères à venir établir au pays de grandes scieries mécaniques.

Quelques-uns des députés du Nord-Ouest se rappellent qu'il y a trois ou quatre ans, à la première arrivée d'une nuée d'immigrés, une disette de bois fut imminente. On s'adressait à tous les saints pour en obtenir et les chemins de fer durent déployer tous leurs efforts pour en recueillir suffisamment, afin de répondre aux besoins des colons. Voilà pourquoi nous nous sommes tracé cette ligne de conduite relativement à l'aliénation des terres boisées.

Le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a profité de la circonstance pour lire une liste des concessions forestières achetées par M. T. A. Burrows, un membre de cette Chambre qui est mon beau-frère. Il n'a pas accompagné cette énumération d'allusions blessantes, que je sache, mais c'eût été trop attendre de lui que d'espérer qu'il se dispenserait de faire cette lecture. Quant à moi, j'en suis fort aise. Lorsque les journaux colportent des nouvelles semblables, un membre du Parlement ne se sent pas disposé à les discuter devant la Chambre, tandis que cet incident me fournit l'occasion de traiter cette question en deux mots. M. Burrows, un de nos collègues qui est bien en état de se défendre, expliquera probablement son attitude dans cette affaire avant la fin du débat.

L'honorable député qui s'est abstenu de toute allusion blessante, n'exerce malheureusement aucun contrôle sur ses organes. Au déjeuner, ce matin, en ouvrant mon journal, j'ai lu, entre autres nouvelles importantes, qu'on avait découvert des actes de népotisme au département de l'Intérieur. Je déclare avec toute l'énergie dont je suis capable qu'on n'a jamais découvert et qu'on ne découvrira jamais que des actes de népotisme aient été commis sous mon administration. En ce qui a trait à M. Burrows qui est un homme d'affaires capable de se défendre lui-même, je dois dire qu'il n'a absolument rien obtenu, pas la moindre faveur, du département de l'Intérieur, lorsque je le dirigeais, si ce n'est ce que le premier venu pouvait obtenir en se conformant aux règlements.

Le chef de l'opposition ne l'a peut-être pas fait à dessein, mais il a brutalement et injustement dénaturé tout ce qui se rapporte à l'ensemble des actes administratifs du département de l'Intérieur. Celui qui aurait écouté ses commentaires aurait pu croire que M. Burrows avait été complètement étranger au commerce de bois avant son entrée au ministère de l'Intérieur et que, soudain, constatant que son beau-frère avait l'administration du domine fédéral, il avait pensé à la chance qui s'offrait à lui et s'était procuré des terres boisées par quel-

que moyen répréhensible. En réalité, M. Burrows est entré dans le commerce de bois il y a une trentaine d'années. C'était son occupation lorsque j'étais encore dans l'enfance, et il a obtenu des concessions forestières du département de l'Intérieur lorsque j'étais encore dans la vie privée, dans la carrière du droit, et avant que je devinsse membre du Parlement ou député à l'assemblée législative. Il en a obtenu en pur don de l'ancien gouvernement conservateur. Il n'a jamais fait autre chose que le commerce de bois, si je suis bien renseigné. Il exploitait des forêt appartenant à l'Etat et, à moins de se retirer des affaires, il devait entretenir des rapports avec le département de l'Intérieur.

Prétendra-t-on que, vu qu'on m'avait confié ce portefeuille, mon beau-frère devait cesser un commerce auquel il se livrait depuis quinze ans ? Ce serait une proposition des plus absurdes. Il a continué à transiger avec le département de l'Intérieur, à obtenir des concessions en conformité des règlements, comme tout autre citoyen canadien pouvait le faire et comme il peut le faire dorénavant quel que soit le ministre qui dirige le département.

Nous avons entendu reprocher au département les modifications qu'il a apportées ou la ligne de conduite qu'il a suivie relativement à l'aliénation des terres boisées, sans qu'on se soit plaint de la manière dont l'Etat disposait de celles-ci. Avant de passer à un autre sujet, je dirai que le département a vendu ces terres en conformité des règlements et qu'il les a invariablement mises à l'enchère. Voici quelles sont à cet égard les exigences des règlements: lorsqu'une concession doit être offerte en vente, une annonce officielle est publiée dans les journaux et le public a un délai raisonnable pour faire des offres.

De plus, je désire faire observer ceci. Le département ne s'est pas contenté de publier dans les journaux une simple annonce qui aurait pu échapper à quelques commerçants de bois désireux de soumissionner. Il y a au département une longue liste renfermant les noms de tous les acheteurs et marchands de bois de l'ouest du Canada et de tous ceux qui demandent à figurer sur cette liste. Tout membre de la Chambre ou du Sénat, tout citoyen qui désire recevoir un avis relatif à la vente des concessions peut demander et obtenir l'inscription de son nom sur cette liste. Chaque fois que la vente d'une concession forestière est annoncée, un avis imprimé est adressé à tous ceux dont le nom figure sur la liste.

Prétendra-t-on que la fraude est possible dans de pareilles circonstances, lorsque tous les marchands de bois d'une extrémité à l'autre du pays sont au fait de tout ce qui se passe ? Que voit-on en entrant dans le bureau d'un marchand de bois de l'Ouest qui a l'habitude d'acheter des concessions forestières ? Un happeur qui retient les copies de ces annonces, afin qu'il ait toujours à sa portée tous les détails concernant les concessions dont la vente a été annoncée. Il n'y a ni secret ni mystère. Il est impossible de rien concevoir de plus favorable à l'intérêt public.

Les membres de la gauche ont aussi parlé des modifications qu'ont subies les règlements relatifs à la vente des terres boisées. Je dois dire que, s'il fallait m'en rapporter aux reproches qu'ils ont adressés au sujet de l'administration du département, je devrais tirer la conclusion que le ministre ne doit absolument rien faire, s'il veut éviter les critiques ou s'il désire s'attirer les louanges de l'opposition.

Il me semble que ce serait le moyen de mériter l'approbation entière de certains députés qui, quoi que fasse le ministre, trouvent toujours à redire et lui imputent des motifs sinistres.

Parlons, par exemple, de la protection des forêts. J'ai mes idées sur ce sujet et j'ai voulu les appliquer dans la faible mesure de mes forces. Il y a quelques années, j'ai établi le service de la sylviculture au département de l'Intérieur. C'était la première fois, si je ne me trompe, qu'on entreprenait dans l'Amérique du Nord d'encourager la plantation des arbres aux frais et avec le concours de l'Etat. J'ai été bien aise de constater que le chef de l'opposition a semblé approuver cette démarche lors du congrès forestier qui eut lieu à Ottawa, l'hiver dernier. Il paraissait se ranger à l'avis des personnes éclairées qui s'étaient réunies dans cette ville afin de discuter le grand problème de la protection des forêts nationales. Cette question paraissait l'intéresser et je m'en réjouis.

Pourtant, l'honorable député doit se rappeler que ni lui ni ceux qui l'environnaient ne m'ont prêté leur concours lorsque j'ai demandé chaque année l'ouverture d'une modique crédit de $15,000 afin d'entreprendre l'œuvre excellente que le Gouvernement a fondée. Au contraire, ils me suscitaient des obstacles et voulaient refuser le crédit. Cependant, qu'est-il arrivé? Tous ceux qui ont assisté au congrès forestier et entendu ces hommes éclairés parler de sylviculture se rappellent qu'en apprenant la modeste démarche du département de l'Intérieur, ils ont déclaré que c'était l'une des inspirations les plus heureuses qu'ait jamais eue aucun gouvernement du continent américain. Des hommes de valeur comme M. Fernow et M. Schenck dont la réputation est universelle ont fait les plus grands éloges de notre conduite. J'ai des idées arrêtées au sujet de la protection des forêts et, afin d'y contribuer, j'ai obtenu des crédits de temps à autre afin de nommer des gardes forestiers et de mettre nos terres boisées à l'abri du danger des incendies.

Nos contradicteurs nous reprochent d'avoir modifié les règlements. Qu'ils prennent connaissance des débats qui ont eu lieu au congrès et, aussi, dans cette enceinte

à cette session même, et ils s'apercevront que le bûcheron n'est pas l'ennemi de la forêt, que c'est l'incendie, et non le marchand de bois, qu'il faut craindre. Le colon imprudent met le feu chez lui et les flammes se communiquent à la forêt.

De quoi s'est-on plaint dans les provinces d'Ontario et de Québec ? Le premier venu vous dira que le grand obstacle à la protection des forêts a été la permission accordée au colon de s'établir au milieu des bois. Tous les marchands de bois vous en diront autant.

Récemment, cette question ayant été agitée, le représentant d'Argenteuil, qui est du métier, il me semble, a dit la même chose.

L'un des principaux résultats que j'avais en vue, lors de la modification des règlements, c'était d'empêcher les colons de se fixer dans la forêt. C'est ce que feraient les autorités de l'Ontario et de la province de Québec, si elles n'en étaient empêchées par des considérations politiques. Au fond, il est incontestable que ce serait la meilleure chose à faire. C'est là l'un des changements dont on se plaint.

Puis l'honorable député m'a reproché d'avoir modifié les règlements de manière à changer la situation des concessionnaires et à augmenter considérablement la valeur des concessions forestières. Est-ce un tort d'en augmenter la valeur ? Si elles appartiennent à des citoyens du Canada, je ne m'inquiète pas de leur renchérissement pourvu que ce ne soit pas aux dépens du public.

D'ailleurs, quel changement a-t-on fait subir aux règlements ? Les permis de coupe étaient annuels, mais il était stipulé qu'on pourrait les renouveler chaque année en se conformant aux conditions énoncées. Qu'est-ce à dire ? Y a-t-il quelqu'un qui ne comprenne pas que cela signifie que ces permis devaient être renouvelés. Ira-t-on dire au propriétaire d'un claim au Yukon que l'Etat peut reprendre ce claim à l'expiration de l'année sans l'indemniser ? Examinez les règlements des provinces d'Ontario et de Québec, allez à l'hôtel Russell où une vente a lieu et, lorsqu'un adjudicataire aura versé $600,000 pour une seule concession forestière—ce dont j'ai été témoin—direz-vous à celui-ci que l'Etat pourra annuler son permis au bout de l'année ? C'est souverainement absurde.

Tout le monde sait que, dans l'esprit des règlements, les permis sont renouvelables sans cesse, tant que la concession renferme du bois marchand.

Il y a quelque temps, on a suggéré au département de modifier le texte de l'article des règlements qui s'applique au sujet que je viens de toucher. M. J. S. Hough, avocat de la "Red Deer Lumber Company" qui, depuis, a consacré quatre à cinq cent mille dollars à la construction de scieries et d'autres bâtiments dans la partie septentionale du Manitoba, et qui fait maintenant le commerce de bois sur une très grande échelle, M. Hough, dis-je, s'est rendu au ministère et m'a prié de changer le texte de cet article des règlements. Mes clients, m'a-t-il dit, vont se livrer à l'exploitation forestière avec ardeur et la province en bénéficiera ; ils deviendront enchérisseurs, ce qui augmentera le prix de vos terres boisées. Vous savez vous-même qu'on n'a pas besoin de bois dans la partie septentrionale du Manitoba. Mais, une difficulté se présente. Nous recueillons de fortes sommes d'argent pour les fins de l'entreprise. Or, l'avocat de la compagnie à Saint-Paul ne comprend pas et il est impossible de lui faire comprendre le sens de cet article des règlements. Nous lui avons appris que les permis sont renouvelables d'une année à l'autre, que c'est là le sens que le Gouvernement attache à cet article, qu'il est incontestable qu'en achetant des concessions forestières et en obtenant un permis, ce permis sera renouvelé si la compagnie se conforme aux conditions prescrites.

Il nous répond : S'il en est ainsi, le Gouvernement doit être prêt à le déclarer dans les règlements. M. Hough m'a demandé : Vous opposez-vous à modifier les règlements de manière à dire que le permis sera renouvelable d'année en année, pourvu que les conditions prescrites soient observées. Après avoir réfléchi, j'ai répondu : Non ; parce que cela ne changera en aucune manière l'état de choses existant. On prescrira ce qui existe déjà. Le changement eut lieu uniquement pour cette raison-là.

Il ne change en rien les conditions attachées à la possession des concessions forestières ni le mode de renouvellement des permis.

L'honorable député critique aussi la modification des règlements pour une autre raison. Si j'ai bien saisi sa pensée, cette modification aurait privé le Gouvernement du droit d'augmenter de temps à autre le loyer des concessions. Voulait-il lancer un trait à ses adversaires ou exprimait-il son opinion à titre d'avocat ? Je l'ignore. En tant qu'avocat, son opinion mérite le respect, mais s'il nourrit l'opinion qu'il a exprimée, je ne saurais faire autrement que de dire que je ne la partage pas. A mon sens, la modification des règlements ne comporte rien de semblable. Le département n'a jamais eu cette intention-là et je ne crois pas que les règlements modifiés puissent s'interpréter de cette manière. Mais on a remanié le texte. Un fonctionnaire du département a rédigé l'article nouveau dans l'unique but, je le répète, d'employer une expression plus claire et sans aucun dessein d'enlever au Gouvernement le pouvoir de changer le droit de coupe ou le chiffre de la redevance.

A l'heure qu'il est, celui qui lit les règlements s'aperçoit que le renouvellement d'un permis dépend de l'observation des conditions qu'il comporte et des prescriptions de ces règlements. Après comme avant la mo-

dification, le Gouvernement exerce les mêmes privilèges, et ce qui concerne la redevance que le Gouvernement pourra exiger fait partie intégrante des règlements. Je n'entreprendrai pas de discuter ce point de vue. Cette discussion serait hors de saison, mais je suis pleinement convaincu que le Gouvernement ne s'est pas privé du privilège d'augmenter le droit de coupe ou la redevance. C'est ce que reconnaîtrait toute autorité compétente.

Je soutiens donc, monsieur l'Orateur, que nous avons suivi une politique éclairée et progressive relativement à l'aliénation des bois domaniaux. Nous en avons vendu assez pour encourager la construction des scieries nécessaires à l'approvisionnement de la population dont les intérêts nous sont confiés. Nous avons appliqué les règlements de manière à veiller de plus près à la protection des forêts contre l'incendie. Nous avons visé plus haut encore. Nous avons voulu favoriser la plantation d'arbres dans l'Ouest et améliorer les bois de l'Etat. Si le département à des titres à la faveur du public, c'est certainement à cause de la sollicitude dont il a fait preuve lorsqu'il s'est agi des concessions forestières et de la sylviculture.

Beaucoup d'attaques ont été dirigées contre le département de l'Intérieur. D'après les notes que j'ai prises, je crois avoir repoussé les principales accusations qui me semblaient avoir quelque gravité, accusations portées par le chef de l'opposition et ses lieutenants depuis le commencement du débat auquel ce projet de résolution a donné lieu.

Cependant, le département de l'Intérieur a été assailli pendant la plus grande partie de la session et plusieurs discours de toute sorte ont été prononcés. Le représentant de Toronto-nord (M. Foster) s'est mis de la partie. J'aurais pris la parole plus tôt si je n'avais pas espéré qu'il romprait le silence. Des accusations graves ayant été portées contre le Gouvernement au sujet de l'administration d'un département important et l'opposition ayant lancée le gant, j'aurais cru que l'honorable député, qui se prétend le premier lieutenant du chef de l'opposition, aurait parlé à son tour et fait connaître ce qu'il avait à reprocher au département que j'ai eu l'honneur d'administrer.

Il ne manquait pas de bravoure pendant que j'étais en Floride. Je voudrais savoir pourquoi il a fait proposer de lever la séance par un député des derniers rangs de la gauche, hier soir. Pourquoi ne s'est-il pas tenu au côté de son chef et n'a-t-il pas dit ce qu'il avait à dire, en ma présence et face à face. Pourquoi craint-il d'ouvrir la bouche lorsque je suis ici ?

Quelques VOIX : Ah ! ah !

M. SIFTON : Inutile de rire. Pourquoi ne l'a-t-il pas fait ?

M. LANCASTER : Il le fera.

M. SIFTON : Pendant mon absence, il avait beaucoup à dire au sujet de mon département et de moi. Mais, lorsque je fus de retour, lorsque j'élevai la voix le premier jour pour le mettre au défi de prouver ses accusations, il s'est affalé sur son siège sans rien dire, sans s'engager à prouver ses imputations, sans avoir le courage de retirer ses paroles. Aujourd'hui, tandis que les affaires du département viennent en discussion et après que son chef lui a frayé le chemin et a exposé sa thèse à la censure des adversaires, pourquoi l'honorable député (M. Foster) ne dit-il pas en ma présence ce qu'il a à dire pour me permettre de lui répondre ?

M. TAYLOR : Attendez un instant et il vous le dira.

M. SIFTON : Il est brave lorsque je ne suis pas là. La raison de son silence est évidente et elle sautera aux yeux avant que j'aie fini mon discours.

Le chef de l'opposition ne craint pas d'élever la voix pour traiter une question d'intérêt. Peu lui importe de savoir qui prendra la parole après lui. Pourquoi donc ? Parce qu'il se propose de dire la vérité ; il n'a pas à craindre qu'on l'attaque après son discours. Si l'honorable député (M. Foster) avait l'intention d'être loyal, pourquoi n'a-t-il pas encore parlé ? Mais telle n'est pas son dessein ; autrement, il n'aurait pas peur de son contradicteur.

Quant à moi, peu m'importe que l'honorable député (M. Foster) soit présent ou absent ; peu m'importe qu'il soit en Floride ou à Toronto, qu'il soit devant ou derrière moi.

Je crois que l'heure est venue pour moi de discuter ce qui se rapporte à l'administration du ministère de l'Intérieur, et il m'importe fort peu que l'honorable député parle avant ou après moi, de même que tout ce qu'il pourrait dire, dans ce dernier cas, me laisse d'avance parfaitement indifférent. J'ai à faire certaines remarques sur des choses qu'il a avancées ici alors que j'étais absent ; je dois demander pardon à la Chambre si je suis forcé de faire allusion à des sujets qui ont déjà été discutés. Au cours de la session actuelle, on a épluché si souvent et dans des circonstances tellement différentes, tous les détails de l'administration de ce département, qu'en revenant aujourd'hui à ce sujet on se trouve forcé de répéter plus ou moins ce qui a déjà été dit, et dans ces circonstances, on s'expose à fatiguer l'attention de la Chambre.

Quoi qu'il en soit, il est une question qu'on a discutée à plusieurs reprises, je veux parler du contrat fait par le ministère de l'Intérieur avec la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, opération que nos amis de la gauche espèrent exploiter dans une pensée de préoccupation électorale.

Comme je suis surtout et presque seul responsable de ce contrat, je devrai le discuter

assez longuement. Je n'ennuierai pas la Chambre plus que cela ne sera absolument nécessaire, mais il est certains points qu'il faut établir afin de rendre parfaitement claires ma conduite et celle du Gouvernement. La Chambre sait plus ou moins qu'avant 1890, c'est-à-dire un certain nombre d'années avant que le gouvernement libéral arrivât au pouvoir, le gouvernement conservateur avait promis et accordé par un statut et par un décret en conseil une subvention en terres au chemin de fer Qu'Appelle-lac-Long-Saskatchewan. Cette voie ferrée fut construite et terminée vers 1890.

Une certaine zone territoriale fut mise à part ; elle représentait la subvention accordée à cette compagnie. Cependant, cette subvention n'était que d'environ un million d'acres de terre, et cette réserve destinée à acquitter cette subvention couvrait environ 3,500,000 acres. Je veux faire remarquer à la Chambre cette différence entre cette subvention de 1,000,000 d'acres et cette réserve d'environ 3,500,000 acres. Je cite les chiffres ronds. Cette question était pendante devant le Gouvernement depuis plusieurs années avant ma nomination comme ministre de l'Intérieur. Ce qui nous empêchait surtout de régler cette question, c'était que la compagnie prétendait ne pouvoir trouver dans cette zone de 3,500,000 acres qu'on lui avait réservée, 1,000,000 d'acres de terre propres à la colonisation.

La compagnie avait accepté d'abord 128,000 acres, et elle avait consenti à en accepter 224,336 acres de plus. Mais là l'arrêtaient ses concessions; elle estimait que dans cette zone de 3,500,000 acres de terre mis en réserve il n'y avait que ces 350,000 acres qu'elle pouvait accepter. Elle avait le droit de réclamer encore 773,000 acres, mais elle ne voulut pas les prendre dans cette réserve. Je ne veux pas fatiguer la Chambre par la lecture de documents, mais je lirai une lettre qui permettra, je crois, aux honorables députés d'étayer dans leur esprit certains points se rapportant à cette transaction. Cette question me fut soumise en ma qualité de ministre de l'Intérieur, et je l'ai discutée et débattue avec différents représentants de la compagnie, ces derniers se trouvant être MM. Osler, Hammond et Nanton et leurs avocats. A la suite de nombreuses entrevues il devint évident qu'une entente était impossible entre les représentants de la compagnie et moi-même. C'est alors que la compagnie institua une poursuite devant la cour d'échiquier dans le but de forcer le Gouvernement, disait-elle, à exécuter le contrat que, d'après elle, il n'avait pas exécuté, parce qu'elle ne pouvait trouver dans cette réserve de 3,000,000 d'acres, une quantité suffisante de terrains convenables à la colonisation. La cause était pendante, lorsque MM. Osler et Hammond écrivirent la lettre suivante au très honorable premier ministre au sujet de cette affaire:

Ottawa, 4 juillet 1900.

Très honorable sir Wilfrid Laurier, G.C.M.G.,
Premier ministre du Canada, etc.

Monsieur,—Relativement à la poursuite actuellement pendante à la cour d'échiquier, intentée contre Sa Majesté par la compagnie de chemin de fer et de navigation Qu'Appelle-Lac-Long-Saskatchewan et par d'autres intéressés, et aux pourparlers en vue d'effectuer un règlement, qui se sont poursuivis entre votre Gouvernement et nous, nous croyons qu'il est bon que nous exposions nos vues par écrit, dans l'espoir que votre Gouvernement discutera favorablement le proposition que nous voulons faire, ce qui mettrait fin à cette difficulté qui existe depuis si longtemps entre la compagnie, ces concessionnaires et le Gouvernement.

Ainsi que vous le constaterez en lisant le décret du monseil et la convention passée entre le Gouvernement et la compagnie, celle-ci, en 1890, c'est-à-dire il y a dix ans, a obtenu une subvention en terres de 6,000 acres par mille du chemin de fer qu'elle construirait de Regina à Prince-Albert.

	Acres.
La subvention totale accordée à la compagnie était de..	1,625,334
De ce total, il fallait retrancher cette zone comprise entre Regina et l'embouchure du lac Long, soit 20 milles, ce qui a été accepté par la compagnie..	128,000 acres
Un tiers de la balance de 1,497,344 acres que le Gouvernement retenait en garantie..	499,114 acres
	627,114
Différence..	998,230

De cette quantité, indépendamment de la réserve stipulée par le décret du conseil adopté en 1890, réserve où la compagnie pouvait choisir le nombre d'acres de terre qui lui était accordé, les terrains propices à la colonisation et dont la compagnie avait le droit de s'emparer d'après son contrat avec le Gouvernement, couvrent une superficie de 224,336 acres 96, ce qui laisse un écart de 773,894 acres. Nous vous adressons une copie de la requête qui expose tous les faits, et en la lisant, vous verrez combien sincèrement nous avons cherché, depuis dix ans, à en arriver à un arrangement, et vous constaterez qu'il a fallu s'adresser en dernier ressort à la cour d'échiquier.

Au nom de la compagnie des terres Qu'Appelle-Lac-Long-Saskatchewan, de Londres, qui a droit à la plus grande partie de cette subvention, en notre propre nom et en celui d'autres cessionnaires dont les intérêts sont comparativement minimes, nous vous offrons pour combler cet écart dans la valeur des terres auxquelles nous avons droit, un règlement au comptant basé sur le prix de $1.50 par acre, chiffre minimum fixé comme représentant le prix de vente des terres composant la réserve d'un tiers détenues par le Gouvernement, laquelle somme était considérée alors comme représentant la pleine valeur des terres propres à la colonisation ; nous ajouterons l'intérêt de 6 p. 100 par année, depuis l'octroi de cette subvention, ce qui représenterait en tout $2.40 par acre.

Nous avons pleine confiance que la cour de l'échiquier nous accorderait un montant beaucoup plus considérable, pour la raison que nous

ne pouvons vendre que $1 l'acre les 224,336 acres que nous avons acceptés, tandis que le chemin de fer canadien du Pacifique vend ses terres de $3 à $5 l'acre.

Nous reconnaissons, cependant, que les délais et les dépenses d'un procès seront fastidieux pour nos clients, spécialement pour ceux de ces derniers qui demeurent en Angleterre et qui, ainsi que nous l'avons dit plus haut, sont les plus intéressés ; aussi, c'est dans le but de régler cette affaire, sans préjudice pour personne, que nous faisons cette proposition.

Si, en 1890, quand cette subvention fut accordée, le Gouvernement avait pu livrer à la compagnie les terres auxquelles elle avait droit, celle-ci se trouverait, aujourd'hui, rémunérée dans une proportion considérable des sacrifices qu'elle a faits et, grâce à la hausse rapide que l'on constate, aujourd'hui, dans la valeur des terres du Nord-Ouest ,elle retirerait bientôt des bénéfices raisonnables des capitaux qu'elle a risqués dans cette entreprise.

Si un arrangement n'est pas conclu, il serait bien compris que l'offre actuelle ne serait pas considérée comme étant une mesure pouvant préjuger la compensation que les demandeurs pourront réclamer et que ces derniers seront libres de demander à la cour le plein montant qui leur reviendra d'après la preuve qui sera faite et après qu'ils auront démontré qu'ils ont le droit d'exiger raisonnablement ce montant.

Nous ajoutons que cette offre ne peut subsister longtemps, car nous avons reçu instruction de presser la cause devant la cour d'échiquier sans délai aucun.

Nous avons l'honneur d'être,
Monsieur le ministre,
Vos obéissants serviteurs,
(Signé) OSLER ET HAMMOND.

J'ai lu cette lettre en entier, bien que certaines parties ne se rapportent pas directement à la question débattue, car je ne veux pas qu'on me soupçonne d'en avoir supprimé le moindre iota dans un but quelconque. Je veux mettre cette lettre sous les yeux de la députation, afin de faire voir à celle-ci que la société Osler & Hammond—tout le monde sait que le monsieur Osler en question est l'honorable député de Toronto-ouest—qui est connue au Nord-Ouest sous le nom de la société Osler, Hammond et Nanton, a écrit en sa qualité de représentant de cette compagnie de chemin de fer, une lettre dans laquelle elle déclare dans les termes les plus clairs, les plus précis et les plus définis possibles, que de toute cette zone de 3,000,000 d'acres de terre, il n'y avait que 200,000 acres que cette compagnie avait choisis comme étant les seuls propres à la colonisation, et que le reste de ces terrains où elle pouvait choisir à son gré, ne valait rien au point de vue de l'agriculture ; d'où il faut conclure que ce qui restait au Gouvernement ne contenait pas de terrains favorables à la colonisation. Quelques jours après que l'honorable ministre eut reçu cette lettre, l'avocat de la compagnie, M. A. R. Creelman, vint me trouver à mon bureau, au ministère de l'Intérieur ; il me déclara qu'il désirait vivement que le Gouvernement fît à la compagnie une proposition pour $1.25 l'acre, car il était convaincu que la compagnie accepterait immédiatement cette proposition. Je refusai de faire cette proposition que je ne soumis pas à la considération de mes collègues. Il va sans dire que je n'avais pas le droit de faire cette offre moi-même.

M. TURRIFF : Quand cette proposition a-t-elle été faite ?

M. SIFTON : Quelque temps après l'envoi de la lettre de MM. Osler et Hammond et l'institution de la poursuite. Je n'ai pas remarqué la date, mais il va sans dire que c'était après que cette lettre eut été envoyée. Quand ces gens-là s'aperçurent que cette poursuite ne leur réussissait pas, qu'ils ne pouvaient rien faire sous ce rapport, ils montrèrent un désir plus intense de conclure un règlement, et leur avocat vint me voir pour me faire l'offre dont j'ai parlé. Je refusai de m'occuper de cette proposition et les procédures suivirent leur cours.

On a fait allusion à maintes reprises au cours des débats qui se sont développés ici sur cette question pendant la session actuelle, à la nature de cette zone de terre vendue subséquemment à la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan. Cette région s'étend de 30 milles au nord de Regina jusqu'à 60 ou 65 milles dans la direction de Saskatoon. Elle a été arpentée depuis 1882, à l'exception d'une faible partie. Quand le contrat de vente entre le Gouvernement et la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchwan fut conclu, il n'y avait, si je ne me trompe, d'après les renseignements que j'ai pu obtenir, que trois enregistrements de homesteads valables dans toute cette région de 65 milles. On n'y trouvait aucune station de chemin de fer, pas le moindre vestige de population quelconque ; c'était un désert dans toute la force du mot. Je ne veux pas expliquer au long cet aspect de la question, parce que les députés qui connaissent parfaitement ce district ont exprimé, à différentes reprises, au cours de cette session, leur avis sur l'état de choses qui existait alors. L'honorable représentant de Winnipeg (M. Bole) a fait, hier soir, une déclaration parfaitement concluante. Il a demeuré à environ vingt-cinq ou trente milles de cette région ; il en connait l'histoire dans tous ses détails. Hier soir, il a déclaré formellement à la Chambre qu'il savait lui-même que tout ce qu'on avait dit à propos de cette zone était parfaitement vrai ; que ces terres étaient reconnues comme étant parfaitement incultes ; que cette région n'était qu'un désert où l'on ne trouvait personne, et que c'était là une expression courante parmi la population de cette partie du pays. Voilà l'état de choses qui existait jusqu'au jour où le Gouvernement conclut ce contrat avec la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan. Mon honorable ami le chef de l'opposition a dit, hier soir, que lorsque cette vente s'est opérée, on savait que ces terrains étaient fertiles. Comment cela ? Il y avait d'abord,

dit-il, le rapport de M. Speers. Or, M. Speers est un agent de colonisation du ministère de l'Intérieur. Ce n'est pas lui qui est chargé de faire l'examen des terres ; il n'est pas reconnu comme étant un expert en cela.

Il ne lui appartient pas de faire un rapport sur la valeur des terres. Il a parcouru rapidement cette région à différents temps, mais il n'a jamais fait cet examen détaillé qu'aurait poursuivi un inspecteur des terres. Il a fait une inspection plus tard, je crois, sur ce qui se rapporterait à l'exécution des conditions de ce contrat ; mais je ne me rappelle pas avoir jamais reçu ou vu un rapport de M. Speers sur un examen détaillé qu'il aurait fait des différentes sections séparément, travail qu'aurait pu accomplir un inspecteur des terres. Et voici ce que M. Speers dit dans son rapport. Il déclare qu'il y a certaines sections le long de cette zone qui sont propices à l'agriculture, et il laisse entendre qu'il croit qu'on pourrait retirer des bénéfices de cette région, si on essayait d'établir des colons. J'ai accepté ce rapport de M. Speers quand j'ai conclu ce contrat. Je croyais—je crois encore qu'il y a de bonnes terres le long de cette ligne, non pas en très grande quantité, non pas en aussi grand nombre que le croyait la compagnie et que l'imaginent mes honorables amis, mais que ces terrains étaient assez bien partagés quant à la qualité du sol ; qu'il y en avait des fertiles, des improductifs et d'autres de qualité moyenne. Mais le point sur lequel M. Speers insistait surtout dans son rapport, c'était que le Gouvernement devait tenter un effort pour coloniser ces terres ; c'est l'application de cette idée que nous avons voulu faire en concluant ce contrat avec la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan.

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

Reprise de la Séance.

M. SIFTON : Quand la séance a été suspendue, je discutais les conditions de la colonisation, ou plutôt le manque de colonisation qui existait dans ce territoire qui embrassait tous les terrains vendus à la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, et je rappelais à la Chambre que mon honorable ami le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) avait cité le rapport de M. Speers, agent de colonisation à l'emploi du ministère. L'honorable député a affirmé que ce rapport ayant été fait au mois de février qui précédait la vente en question, était bien une preuve que le ministère de l'Intérieur savait que ces terres étaient fertiles et productives. Il a lu ce rapport qu'il a commenté dans le sens que je viens d'indiquer.

Je le lirai de nouveau moi-même et je demande aux membres de cette Chambre d'écouter attentivemnt, afin de pouvoir juger de la portée que la lecture de ce rapport pouvait naturellement avoir sur mon esprit, en ma qualité de ministre de l'Intérieur à qui ce document était adressé et qui devait prendre certaines mesures nécessaires, si les conclusions de ce rapport étaient acceptées. Qu'on me permette d'établir d'abord que M. Speers n'est pas un inspecteur des terres et qu'il ne remplit que la fonction d'agent de colonisation du ministère. Son travail consiste à installer les colons sur les lots qui leur échouent, de faire rapport sur l'état où ils se trouvent et de renseigner le département de l'immigration et le ministère en général sur ce qui se rapporte aux différentes colonies fondées par des immigrants nouvellement arrivés.

M. Speers est un fonctionnaire capable, et il connaît parfaitement la valeur des terres quand il en fait spécialement l'inspection. Mais on ne peut supposer qu'il ait fait ce que nous appellerions au ministère de l'Intérieur une inspection de ces terrains.

Dans les cartons du département on trouve les rapports de gens qui ont fait l'examen de ces terrains; au point de vue du département un examen des terres par un inspecteur des terres, c'est celui qui se fait de cette façon-ci : on organise une équipe ; un homme se rend sur chaque section de la zone à explorer, et chaque fois qu'il s'élève un doute dans son esprit, il creuse des trous dans le sol dans le but de connaître l'épaisseur des différentes couches ; il fait ce qu'on appelle un examen sérieux du terrain, et alors on peut se fier à son rapport. Voilà le genre d'examen poursuivi par des personnes agissant les uns pour la compagnie du chemin de fer, les autres pour le gouvernement, et leurs rapports se trouvent dans les cartons du ministère de l'Intérieur. Ainsi que je l'ai déjà dit, le rapport de M. Speers ne modifiait pas les conclusions auxquelles en étaient arrivés et le Gouvernement et la compagnie, c'est-à-dire que ces terres ne convenaient aucunement à la colonisation, d'après l'idée qu'on se formait à cette époque de ce que devaient être les terrains propices à la colonisation. J'aurai l'occasion de dire quelques mots tout à l'heure de cette différence qu'on établissait dans les terrains. Voici ce que disait M. Speers :

> Je vous inclus une carte indiquant les terres adjacentes au chemin de fer S.-L.-L.-R., entre Lumsden, à 20 milles au nord de Régina, et Dundurn, à 135 milles de Régina.

Cela comprend le contrat en question et quelque chose de plus.

> En attirant votre attention sur les terres indiquées comme s'étendant sur une longueur de 115 milles de chaque côté du chemin de fer, je désire vous faire remarquer que cette région, s'il faut s'en rapporter à beaucoup de gens, passe pour être absolument impropre à la colonisation, et que cette opinion n'a pas peu contribué à faire de ce district un véritable épouvantail.

C'est là l'avis auquel se sont rangés MM. Osler, Hammond et Natton. Il n'y a aucun doute que cette région a été la cause de certaines difficultés entre votre département et la compagnie du chemin de fer pour ce qui concernait sa concession de terres. Je n'hésite pas cependant à déclarer que plusieurs excellentes terres se trouvent le long de ce chemin de fer, entre les points déjà mentionnés.

Cela comprend une très grande étendue de terre en dehors de cette zone dont on ne parle pas ici.

Dans un rayon de 115 milles.

Je désire faire remarquer qu'il ne se produit pas un seul minot de blé dans les limites de ces 118 milles, et je suis convaincu que si l'on mettait en culture quelques centaines d'acres à mi-chemin entre Lumsden et Dundurn, afin de démontrer que la terre est excellente, il y aurait là avant longtemps bon nombre de colons.

Je regrette que je n'aie pas eu l'occasion de causer un moment avec vous sur tout cela, et comme les représentants du chemin de fer S.-L.-L.-R. paraissent plutôt avoir peur de leur concession de terres dans ce district, je vous recommanderais de reprendre ces terres, cer je suis sûr que nous pouvons y attirer les colons et en disposer à l'avantage du département. Je vous ferai observer que la ligne du Sault à été toute une année sans colon, et d'ici un an tout sera pris.

Nous éprouvons quelques difficultés à avoir des homesteads près du chemin de fer.

Voilà une lettre d'un fonctionnaire du département qui n'a jamais fait un examen détaillé de ces terrains qu'il ne connaît que pour les avoir traversé dans ses courses en qualité d'agent d'immigration. Jamais M. Speers n'a prétendu avoir fait ce qu'on pourrait appeler un examen scientifique et pas un ministre ayant son bon sens ne décidera, sur un semblable rapport, de modifier d'une manière sensible son avis relativement à la nature d'une vaste étendue de terrain lorsque son avis est appuyé sur les rapports d'experts qui ont fait un examen soigneux et complet de chaque section de ces terrains. J'ose dire qu'on ne trouverait pas un seul homme sur les banquettes ministérielles qui n'agirait pas comme je l'ai fait et qui ne dirait pas : Mon agent de colonisation est un peu enthousiaste; aussi je n'agirai pas, quant à présent, suivant les conclusions de son rapport.

Mon honorable ami, dans le but de prouver, ainsi qu'il le disait, qu'il était bien reconnu que ces terres étaient fertiles— il admettra, je crois, que les termes qu'il a employés étaient un peu exagés—a cité une lettre de M. Thomson. Pendant un certain nombre d'années, j'ai entretenu des relations avec M. Thomson—je l'ai toujours considéré comme étant un homme très estimable. Tout ce que je connais de lui, c'est qu'ii se livre à la littérature et qu'il est journaliste. Si je ne me trompe, on le considère comme un homme excessivement bien doué au point de vue littéraire; mais

M. SIFTON.

je ne sache pas que personne ne l'ait jamais accusé d'être bon juge de la qualité des terres, ou ait même laissé entendre, avec preuve à l'appui, que M. Thomson pouvait connaître le prix qu'on attachait aux terrains en question en 1902, quand nous les avons vendus. Mais dire que, parce qu'un homme qui, apparemment, à l'heure actuelle, n'est pas en très bon termes avec mon honorable ami (M. Oliver) pour certaines raisons qu'ils connaissent probablement tous les deux, mais que tout autre ignore, du moins c'est ce qu'on me dit, a jugé à propos d'attaquer dans un journal le département de l'Intérieur, la Chambre doit accepter son témoignage sur la valeur de ces terrains en 1902, c'est avancer une proposition par trop risquée, ainsi que l'admettra l'honorable leader de l'opposition, quand il aura recouvré tout son calme. Quels sont donc les faits véritables ? Que connaissons-nous à propos de ces terres ? Ne tenons pas compte de cette théorie et de cette sagesse qu'on n'acquiert qu'après que les événements se sont développés ; ne nous préoccupons plus de ce qui s'est passé depuis, et revenons-en à cet état de choses qui existait alors que j'étais à la tête du ministère de l'Intérieur.

Nous savons ceci : d'après ce rapport que mon honorable ami a cité, sur un espace de 115 milles, il n'y avait pas un seul colon d'établi. Sur 65 milles de terrain, on ne trouvait pas un seul colon résidant. D'après ce que connaissent les fonctionnaires du ministère, ainsi que je l'ai déjà dit, il n'y avait que trois enregistrements de homesteads en bonne et due forme dans toute cette région, à cette époque-là. Quelle était la cause de cet état de choses ? Etait-ce parce que cette concession se trouvait isolée, loin des centres de commerce et que personne ne la connaissait ? Au contraire, car au sud se trouvait la ville de Regina ; au nord de celle-ci, sur un espace de vingt milles se trouvait une zone fertile qui se colonisait rapidement.

Puis venait cette bande formant un désert. Au nord se trouvait le territoire de Saskatoon et encore plus au nord, Rosthern et le Lac-aux-Canards où affluaient aussi les colons. Les immigrants s'établissaient dans les plaines qui avoisinaient Régina ; ils traversaient indifférents ce désert et se rendaient par milliers au Lac-aux-Canards, jusqu'à Rosthern ; pour s'y établir. La carte du Nord-Ouest en 1902 représente cette zone comme étant complètement déserte. Pourtant, une compagnie de chemin de fer faisait circuler trois fois par semaine des trains à travers cette région ; il y avait dix ans que cela existait, mais on ne pouvait trouver une gare de chemin de fer dans toute cette zone de soixante milles. Il n'y avait pas de place d'arrêt pour les trains afin d'accommoder les gens, parce qu'on ne trouvait pas de colon dans toute cette étendue de pays. Ce sont là des faits que personne ne peut mettre en doute ou nier.

Arriva le printemps de 1902, et les personnes qui, plus tard, formèrent la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, s'adressèrent au ministère de l'Intérieur, ou se firent représenter par une d'entre elles, je crois que c'était le colonel Davidson. Ce dernier eut une entrevue avec le sous-ministre à qui il déclara qu'il était en pourparlers avec les représentants de la compagnie du chemin de fer intéressée, pour négocier l'achat des terrains appartenant à cette dernière ; il fit une proposition au ministère de l'Intérieur pour l'achat des sections de nombres pairs dans cette zone particulière.

Le sous-ministre refusa de s'occuper de cette proposition, car il ne s'agissait que d'un achat de terrains, et le ministère de l'Intérieur ne désirait pas vendre, pour le simple plaisir de vendre, d'immenses étendues de terrains, sa politique étant plutôt, en concluant une transaction, de profiter de celle-ci pour coloniser cette partie du pays et la rendre plus productive. La compagnie revint à la charge et elle fit une proposition au sous-ministre pour l'achat de ces terres à condition de les coloniser. Cette question fut débattue entre le sous-ministre et les représentants de la compagnie, et finalement toutes les négociations me furent soumises. J'approuvai le contrat sur les stipulations duquel on s'était entendu, puis je le soumis au conseil des ministres et fis adopter le décret nécessaire pour le mettre en vigueur. Je ne me rappelle pas qu'on ait jamais lu ce décret à la Chambre. Il n'est pas bien long et je crois que si on l'avait lu, cela aurait simplifié la discussion. Je vais lire ce contrat, à l'exception de cette partie qui contient la description de ces terrains, ce qui n'est pas important pour le moment.

Extrait d'un rapport d'un comité de l'honorable conseil privé approuvé par Son Excellence, le 24 mai 1902.

Sur un rapport, en date du 9 mai 1902, du ministre de l'Intérieur, établissant qu'il avait reçu une demande de M. A. D. Davidson, de Duluth (Minnesota), en son propre nom et au nom de ses associés, MM. G. F. Piper, A. L. Warner, Geo. C. Howe, D. H. McDonald, et A. J. Adamson . . .

Je puis dire que M. Davidson et les trois autres personnes dont les noms suivent immédiatement sont des Américains, si je ne me trompe. Les deux derniers, MM. Macdonald et Adamson, sont des Canadiens.

. . . pour l'achat, au prix de $1 l'acre, des sections de nombres pairs dans un rayon s'étendant le long du chemin de fer Qu'Appelle-lac-Long-Saskatchewan, à condition d'établir un certain nombre de colons sur les terrains qui se trouvent dans chacun des cantons compris dans cette zone.

Le ministre déclare que le commissaire de l'immigration et l'agent général de colonisation recommandent fortement cette demande au bon accueil du département, vu surtout que les terrains qui en font l'objet ont été refusés par les colons qui ne trouvaient pas le sol d'assez bonne qualité pour s'y établir.

Le ministre propose, après avoir étudié très sérieusement cette question, que la demande de M. Davidson soit accordé aux conditions suivantes :

Suit une description de ces terres qui devaient être choisies dans certains cantons :

Le superficie qui pourra être aliénée à la compagnie, ne dépassera pas en tout 250,000 acres, que la compagnie devra payer $1 l'acre.

Les acheteurs devront déposer entre les mains du Gouvernement la somme de $50,000 en garantie de l'exécution des conditions de la vente ; ce montant sera retenu par le Gouvernement jusqu'à ce que la compagnie ait acquis son droit à tous les terrains ; dans ce cas, cet argent pourra servir à acquitter le paiement des derniers 50,000 acres de terre. Il est entendu que les acheteurs devront établir vingt colons sur des terres de homesteads gratuits dans chaque canton, et douze colons sur les terres que les acquéreurs pourront vendre avant d'avoir un titre à la possession du reste des sections de nombres pairs ; autrement dit, il y aura dans chaque canton vingt quarts de sections destinés à ceux qui veulent prendre des homesteads, et la compagnie retiendra douze des autres sections que les colons pourront acheter, afin de permettre aux acquéreurs d'acheter du ministère le reste des sections à numéros pairs qui sont aujourd'hui à la disposition du ministère de l'Intérieur.

Il est entendu que cette convention sera valable durant cinq ans, mais que les acheteurs seront obligés de se conformer dans une proportion d'au moinsdeux cinquièmes aux conditions exigées quant à l'établissement de colons sur ces terres, au cours des deux années qui suivront immédiatement la date à laquelle le contrat sera conclu, et dans une proportion d'un cinquième pour chaque année subséquente. Autrement, les acquéreurs perdraient leur droit d'achat et le montant qu'ils auront déposé en garantie entre les mains du gouvernement sera confisqué.

Le ministère consent à ce que, dès que certains cantons auront été colonisés conformément à la convention, les acheteurs pourront recevoir le reste des terres auxquelles ils auraient droit dans tels cantons d'après le contrat, en payant $1 de l'acre, avec intérêt de 4 p. 100 à compter de deux ans depuis cette date jusqu'à celle de tel paiement. Le ministre ne paiera pas d'intérêt aux acheteurs sur le dépôt de $50,000.

Il est convenu en outre que le ministère acceptera en paiement de ces terrains du numéraire ou des scrip, à la volonté des acheteurs.

Quant aux colons qui auraient pris des terres avec sans enregistrement de titre, et qui auraient fait des améliorations sur ces terrains, dans aucun des cantons mentionnés, leurs droits devront être protégés et maintenus ; ils pourront faire enregistrer leur homestead libre, de même qu'on maintiendra les draoits de tous les colons dont les titres seront enregistrés.

C'est là un article de la loi relative aux terres fédérales et c'est une stipulation qu'on retrouve dans tout contrat entre le Gouvernement et les compagnies de chemins de fer, que toute personne qui occupe un terrain en qualité de " squatter ' doit être protégée :

Il est de plus entendu que, dès que sera fait le dépôt relatif à cet achat, l'administration fera faire la subdivision des cantons qui ne sont pas encore arpentés.

Ces cantons n'étaient pas nombreux, je crois.

Le ministre, vu que M. Davidson a, tant en son nom personnel qu'en celui de ses associés, accepté les conditions ci-dessus et déposé le cautionnement stipulé, au montant de $50,000 en titres au porteur, propose qu'on l'autorise à exécuter la convention conformément aux clauses et conditions susdites.

Voilà le contrat qui a été conclu. La compagnie se mit immédiatement à l'œuvre. Qu'on me permette de faire observer d'abord que non seulement elle pouvait acheter ou consentir à acheter ces 200,000 acres de terre du gouvernement, mais qu'elle avait encore conclu un marché avec les représentants de cette compagnie de chemin de fer pour l'achat de 450,000 acres de terre pris sur la subvention en terres accordée à la compagnie ; elle avait acheté, en outre, d'autres terrains dans une proportion considérable. Elle pouvait donc établir ses opérations sur une base beaucoup plus efficace que si elle n'eût possédé que les terres qu'elle avait achetées du gouvernement.

Cette question a été discutée ici et l'on a beaucoup parlé de l'œuvre accomplie en vue de la colonisation par cette compagnie. La première chose qu'elle fit fut d'organiser une excursion à laquelle prirent part environ 500 hommes distingués et entreprenants; ils venaient des états américains de l'Ouest ; il y avait parmi eux des hommes d'affaires, des journalistes, des politiciens, enfin des hommes jouissant d'une grande influence dans les contrées où ils demeurent.

J'ai constaté qu'en discutant cette question, les membres de la gauche ont voulu discréditer le travail accompli par cette compagnie sous ce rapport; ils ont tenté de créer l'impression que tout cela n'avait aucune importance réelle. Ils ont ridiculisé cette tentative comme n'étant pas digne de mention quand il s'agissait d'examiner ce qu'a fait cette compagnie. Eh bien, j'ose dire à mes honorables amis que s'ils s'étaient trouvés dans la position qui m'était faite et que si quelqu'un d'entre eux avait rempli la fonction de ministre de l'Intérieur dépensant des milliers de dollars dans un effort suprême pour appeler sur l'Ouest du Canada l'attention de la population des états de l'Ouest américain, si cet homme-là s'était trouvé en face des difficultés qu'avait à surmonter le ministère de l'Intérieur, surtout dans les premières années de l'administration actuelle, il ne serait pas porté à amoindrir les efforts que nous avons faits pour attirer cette immigration des Etats-Unis. Nos adversaires croiraient plutôt, comme je l'ai cru moi-même, que cette tentative était bien le premier pas vers le succès dans notre œuvre d'immigration, le premier indice que nous avions actuellement réussi à appeler sur notre Nord-Ouest l'attention de citoyens américains qui pourraient fournir des renseignements favorables dont l'écho se répercuterait parmi le reste de la population.

C'est là ce qui est arrivé, grâce à cette compagnie. Pour donner un exemple de la façon dont les temps changent, ainsi que les discussions, et vu le genre d'attaque qu'on a adopté au cours de cette session contre le Gouvernement à propos de ce contrat, je suis tenté de rappeler à la Chambre que, lorsque cette excursion passa par Winnipeg dont la population est hospitalière et veut toujours prendre part à tout ce qui se fait, quelques représentants de cette ville embarquèrent à bord du train qui transportait les excursionnistes américains, afin de voir eux-mêmes cette région que visitaient ces étrangers. Au retour de ces citoyens importants, les journaux de Winnipeg ont-ils publié des articles condamnant l'imprévoyance et l'extravagance dont aurait fait preuve le Gouvernement en vendant ces 250,000 acres de terre à la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan ? Au contraire, l'un des journaux de Winnipeg, une feuille qui n'appuie pas le Gouvernement et qui est loin de m'être sympathique, disait que le ministère de l'Intérieur devait avoir honte d'avoir engagé ces Américains à prendre des terres qui ne valaient rien. Voilà qui fait voir l'état de choses qui existait alors. Cela se passait après que la vente eut été accomplie, que les excursionnistes avaient visité ces terrains, qu'ils les avaient examinés en partie.

Je vais maintenant citer un fait pour faire voir jusqu'à l'évidence l'état de choses qui existait alors. Quand la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan entreprit son travail de colonisation, la première chose qu'il lui fallait, c'étaient certains avantages que pouvait lui accorder la compagnie de chemin de fer qui faisait le service entre Lumsden et la partie nord de cette zone. J'ai déjà dit que cette compagnie, depuis plus de dix ans, faisait circuler ses trains trois fois par semaine dans cette région ; c'est là un fait sur lequel je veux appeler spécialement l'attention de la Chambre. Quand cette compagnie de colonisation demanda à la compagnie de chemin de fer d'établir une gare sur cette concession qu'elle voulait coloniser, quelle réponse reçut-elle ? La compagnie du chemin de fer devait connaître quelque chose de la valeur des terres de cette région et des espérances que cette dernière pouvait laisser entrevoir. Que répondit-elle, cependant ? Qu'elle ne voulait pas installer un commis de gare dans cette concession, à moins que la compagnie de colonisation ne payât le salaire de ce commis. Il est reconnu que la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan a dû payer, au cours de la première année, les gages du commis de gare et du préposé au télégraphe que la compagnie de ce chemin de fer avait installés dans cette région. Et l'on vient nous dire, aujourd'hui, que tout

le monde savait que ce terrain était fertile et qu'il se coloniserait bientôt.

Qu'est-ce que fît encore cette compagnie de colonisation ? Il n'y avait pas d'hôtellerie le long de la voie ferrée ou ailleurs dans ce district. En débarquant d'un train, le voyageur faisait aussi bien de s'asseoir à côté de la voie.

M. TURRIFF : Quelle est la compagnie de chemin de fer à qui appartient cette ligne ?

M. SIFTON : La compagnie du chemin de fer Qu'Appelle-lac-Long-Saskatchewan.

M. TURRIFF : Ce chemin de fer est exploité par le chemin de fer canadien du Pacifique ?

M. SIFTON : Oui.

M. FOSTER : Répétez-lui donc ce que vous venez de dire.

M. SIFTON : Oui, le chemin de fer Qu'Appelle-lac-Long-Saskatchewan, généralement connu sous le nom du chemin de fer de Régina au lac Long, parmi la population de l'Ouest, était exploité à cette époque par le chemin de fer canadien du Pacifique.

M. FOSTER : Et l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) ne le savait pas!

M. SIFTON : Ainsi que je le disais, l'état de choses qui existait alors dans cette partie du pays, peut se résumer ainsi : si quelqu'un débarquait d'un train de voyageurs, il pouvait s'asseoir sur la voie en attendant l'arrivée d'un autre train. Il n'y avait pas d'hôtellerie et le voyageur ne pouvait compter sur aucun secours ou le moindre confort possible. Cette compagnie de colonisation construisit un hôtel et elle fît ce qu'on n'avait jamais vu au Canada auparavant, au moins à ma connaissance : elle donna la pension à tous les arrivants, sans leur demander un sou pour la première année.

Elle fît plus. Il n'y avait pas de moyen de transport permettant aux gens d'aller visiter ces terres. Elle construisit des écuries de louage; elle fournit les chevaux et des cochers expérimentés pour faire visiter ces terrains par les voyageurs. Elle nomma des agents salariés dans tous les Etats-Unis ; à un certain moment, elle avait environ 3,000 agents à commission dans différentes parties de la république voisine. Voilà comment elle a travaillé dans le but de résoudre ce problème et d'arriver au succès.

Il y a un autre point auquel je veux faire allusion avant de quitter ce sujet. Quand il fut question de la vente de ces terrains, on discuta aussi l'opportunité qu'il y avait pour le ministère d'encourager les colons à s'établir dans cette zone. Une chose sur laquelle se sont portés surtout le soin et l'attention du ministère de l'Intérieur, c'est le colon ; le département s'est montré excessivement prudent, car il voulait conserver la bonne réputation qu'il a acquise quant à l'exactitude des détails qu'il fournit sur les avantages que certaines localités présentent aux colons. Il est évident que les fonctionnaires du ministère de l'Intérieur ou du Gouvernement ne peuvent dire que les terres de tels districts ne sont pas bonnes ; ils ne doivent pas mépriser un district au profit d'un autre ; mais ce qu'ils peuvent faire, et ce qu'ils ont fait, c'est de ne pas encourager actuellement la colonisation de certains endroits qui n'offrent pas d'avantages aux colons, d'après les renseignements fournis au département. Quant à cette zone particulière, lorsqu'on discuta la question de cette vente, on se demande si le Gouvernement ne pouvait pas assumer la responsabilité d'amener dans cette région des colons par l'intermédiare de ses propres agents qui aviseraient ces colons d'aller s'établir dans cette partie du pays. La compagnie fut avertie que le ministère ne pouvait faire ce travail. Les directeurs de la compagnie insistèrent d'une autre façon et dirent au Gouvernemnt : Eh bien, nous ne nous attendons pas à ce que vous fassiez cela et, pour être parfaitement sincères, nous allons vous dire ce que nous entendons faire de ces terrains. Vos agents n'ont pu rien faire de cette terre parce que la classe de colons qui s'y rendait n'était pas habituée à cultiver des terrains semblables. Mais il y a certains districts dans la république voisine où des hommes ont appris par l'expérience à cultiver cette espèce de terre et qui ont retiré des bénéfices de leur industrie, et nous allons nous efforcer d'en faire venir quelques-uns ici. La compagnie ajoutait : Si ces gens-là ne peuvent faire pousser le blé dans cette terre, il est probable qu'on pourra y cultiver avec succès le lin, culture qu'ils connaissent aussi. Eh bien, on a constaté qu'il n'était pas nécessaire de se livrer à cette dernière culture, puisqu'on a récolté le blé en abondance. Je veux dire ici, et cela est aussi vrai aujourd'hui qu'il l'était en 1902, que si des gens étaient arrivés sur ces terres, avec les idées qu'ont les fermiers d'Ontario sur l'agriculture et qu'ils s'efforcent de mettre en pratique, jamais ils n'auraient pu obtenir une bonne récolte.

Ceux qui se sont établis sur ces terres, les ont cultivées d'une façon tout à fait différente ; ils se sont appuyés pour cela sur l'expérience qu'ils avaient acquise dans ces parties à demi-arides des Etats d'où ils venaient la plupart d'entre eux. Après tout, il y a une raison manifeste au fond de tout cela ; c'est la raison qui a créé cet état de choses et qui est bien comprise par ceux qui se donnent le mal de s'enquérir des faits. Cette compagnie a fait un travail de colonisation très important et très précieux ; inutile pour moi d'entrer dans les détails de ce qu'elle a accompli en dehors de sa concession, mais je puis dire que son œuvre a été des plus fructueuses.

J'avoue que je n'ai pu saisir la force de l'argument invoqué par le leader de l'opposition, à maintes reprises, devant nous,

quand il dit que ce n'est pas à la louange du département de l'immigration de dire que ces colons ont été amenés ici grâce au contrat conclu par le Gouvernement avec cette compagnie de colonisation, mais grâce exclusivement à celle-ci. A mon avis, c'est là laisser planer du doute sur le travail des fonctionnaires de ce département. On a fait remarquer que lorsque les fonctionnaires de ce ministère ont fait venir des colons dans le pays en très grand nombre, ces immigrants se dirigeaient vers le sud et le nord de cette zone, et les fonctionnaires n'osaient pas leur conseiller de s'établir sur cette concession. Quand la compagnie prit possession de ces terrains, elle était bien décidée à y établir des colons et à surveiller les développements de cette colonisation. Les fonctionnaires du département de l'immigration ont fait venir assez d'immigrants pour coloniser toute cette région, mais ces derniers préféraient se diriger ailleurs ; les agents d'immigration ne pouvaient exercer aucune autorité quant à la direction que voulaient prendre ces immigrants, s'il y avait des terrains à leur disposition.

Je tiens à faire une observation à l'égard des membres de cette compagnie : on aurait tort de penser que ces messieurs sont venus au pays dans le but d'exploiter nos ressources à leur propre bénéfice, à notre détriment, quittes à déguerpir après avoir empoché l'argent. C'est tout le contraire; car, qu'on le remarque bien, c'est de l'arrivée de cette compagnie que date le grand succès qui a couronné l'œuvre de l'immigration dans l'Ouest. Ce n'est pas à dire qu'il faille lui attribuer le succès de l'œuvre; les travaux de cette compagnie font partie des résultats découlant du système d'imigration inauguré par le Gouvernement. Si ces messieurs sont venus au Nord-Ouest, c'est que les fonctionnaires du département de l'immigration avaient parcouru les Etats habités par les colons et y avaient exercé leur propagande, par la distribution de brochures mettant en relief les ressources du pays. Voyant que nos fonctionnaires encourageaient le mouvement d'immigration vers le Canada occidental, ces messieurs crurent à la stabilité de ce mouvement, et dans la conviction que l'œuvre du département de l'immigration serait couronnée de succès, ils voulurent y prêter leur coopération. Au demeurant, s'il ont visé à réaliser des profits, avouons-le, c'est là une fort légitime ambition; d'ailleurs, c'est là le mobile qui pousse la plupart de ces immigrants vers l'Ouest. Leur œuvre a donc abouti au plus entier succès. Comme je l'observerai bientôt, cette compagnie n'a pas encore rempli toutes les stipulations du traité, mais elle a réalisé une œuvre fort importante et fort utile au pays. Ajoutons que, depuis qu'ils sont venus au pays, ces messieurs ont joué le rôle de citoyens éclairés et d'hommes de progrès. Ils ont recueilli tous les profits découlant de cette transaction, si profits il y a eu; et les bénéfices qu'ils ont réalisés à même l'exploitation des terres qu'ils ont achetées de divers individus, ils les ont appliqués à certaines entreprises commerciales au Canada occidental; bref, ils figurent parmi nos citoyens les plus énergiques et doués du plus grand esprit d'initiative. Monsieur l'Orateur, disons quelques mots de l'excursion organisée par cette compagnie, au début même de ses travaux. Au nombre des excursionnistes figuraient des citoyens, propriétaires d'importantes exploitations agricoles dont voici la liste : citons, entr'autres, la propriété Deitchen, à Davidson, dont la récolte, en 1905, s'est élevée à 120,000 boisseaux de blé; une autre ferme, à Davidson, dont la récolte a été de 40,000 boisseaux de blé; la ferme O'Grady, à Hanley, qui a produit une récolte de 30,000 boisseaux de blé, et la ferme Wadell, à Girvin, dont la récolte a atteint le chiffre de 40,000 boisseaux de blé.

Au nombre de ces excursionnistes figurait un autre citoyen qui a parfaitement réussi dans son exploitation au Nord-Ouest : c'est ce colon, M. Mellicke, propriétaire d'une terre située à dix milles au nord du chemin de fer et qu'il avait achetée de cette compagnie ; or, le printemps dernier il a récolté 40,000 boisseaux de blé dur. En traversant ce territoire, il y a un an, j'ai vu sur ces terres qui, au printemps de 1902, formaient un véritable désert, sans aucune habitation et dénuées de tout moyen de subsistance, tant pour les êtres humains que pour les bêtes, j'ai vu, dis-je, l'année dernière, des villages, des élévateurs, des magasins, des hôtelleries et le plus vaste champ de blé qu'il m'ait jamais été donné de contempler. Voilà le résultat des opérations de cette compagnie. Aux yeux du commun des hommes d'affaires, ce marché signé par le ministère de l'Intérieur passerait pour une excellente affaire. Toutefois, comme certains députés de la gauche y trouvent matière à censure, si vous me le permettez, monsieur l'Orateur, je répondrai brièvement à quelques-unes des objections qu'ils ont formulées. On prétend, en premier lieu, que la vente de terres faite à cette compagnie a été désastreuse pour le pays ; c'est là l'objection formulée par le député de Toronto-nord. Voyons ce qui en est. Quand il s'agit de sections de nombres pairs, on peut faire de deux choses l'une : soit qu'on les réserve, à titre de homesteads au bénéfice du public, soit qu'on les vende. Si nous avions réservé ces terres, à titre de homesteads, il n'est guère probable, vu l'état de choses existant alors, que ces terres eussent été colonisées ; je doute fort qu'elles le fussent, à l'heure actuelle. J'en suis convaincu, un grand nombre de ces terres seraient encore incultes. Advenant que le Gouvernement les eût concédées, à titre de homesteads, il n'aurait pas bénéficié d'un seul centin, de ce chef. Sans doute, l'honorable député (M. Foster) n'entend pas qu'on vende ces terres aux spéculateurs. Loin de nous pareille pensée. Ce qui reste à faire,

c'est d'établir un prix de vente et d'offrir ces terres aux colons, ce qui revient à dire que nous demanderions au colon d'acheter à beaux deniers comptants, des terres qu'il refuserait d'accepter, à titre gratuit. Est-ce là ce que propose le député de Toronto-nord ? Eh bien ! qu'avons-nous fait ? Nous avons tout simplement, en hommes doués du sens commun, traité avec la compagnie, qui nous a versé pour ces terres un prix légitime, eu égard aux conditions existant autrefois. Nous avons pris les mesures voulues pour assurer la colonisation, et nous avons, par-dessus le marché, obtenu $250,000. Nous n'avons pas perdu un seul sou à cet égard. Au contraire, quand ce marché aura été complètement exécuté, le Gouvernement canadien aura encaissé cette somme de $250,000, sans compter la colonisation de ce territoire et en outre, le succès des opérations de la compagnie.

Voici une deuxième objection formulée ici par le député de Toronto-nord : Nous avons, s'écrie-t-il, écrasé le malheureux colon, en le forçant de verser dollars sur dollars, tantôt pour une chose tantôt pour une autre, et nous avons cédé ces terres à une société de spéculateurs rapaces. Voilà ajoute-t-il, la conséquence de l'imprudent système du Gouvernement. Examinons un instant cette objection. D'abord, il y avait vingt colons établis sur des biens de famille cédés, à titre gratuit, dans chaque township. Nous n'avons nullement lésé ces colons et nous ne les avons nullement écrasés, en exigeant d'eux des prix exagérés. En outre, la compagnie était tenue d'établir douze colons sur ces terres. Elle fit venir ces colons et leur montra ses terres.

Tout autour de cette étendue de terrains, il se trouvait des millions d'acres de terres colonisables à titre de biens de famille ; en outre, il y avait des millions et des millions d'acres de terres offertes en vente par les compagnies de chemins de fer. Ces colons, je le répète, amenés par la compagnie, jetèrent un regard sur ces terrains et bien qu'il y eût tout autour nombre de homesteads, à titre gratuit, et quantité de terres mises en vente par les compagnies de chemins de fer, ils décidèrent de prendre les terres de la compagnie. En présence de pareils faits, laissons ces colons soigner leurs propres intérêts; personne ne les a obligés à acheter ces terres; il ne faut pas les prendre en pitié. Des cultivateurs qui sont en mesure de récolter 40,000 boisseaux de blé, sont loin de mériter notre pitié. Je ne sache pas qu'il existe au sein de la classe agricole de cultivateurs qui réalisent d'aussi beaux bénéfices aujourd'hui ; ils sont en pleine voie de prospérité. Non, ils sont loin d'être dignes de pitié et la Chambre n'a point besoin de s'alarmer ou de s'apitoyer sur le sort de ces malheureux colons écrasés sous le poids des exigences de la compagnie. Au demeurant, le colon est le meilleur juge de sa propre situation et il a été en état de manifester sa pensée à cet égard. En 1904, dans le district même où sont installés ces malheureux colons, il y eût une élection et les candidats ministériels ont recueilli la pluralité des suffrages enregistrés aux bureaux de vote dans ce district. Voilà la pensée manifeste de ces colons et ils semblent passablement satisfaits.

On affirme que nous avons permis à la compagnie de parcourir une immense étendue de pays, dans le but de faire son choix. Je ne puis retrouver le texte même de quelques-unes de ces objections; j'ignore toutefois sur quelle base elles s'appuient, mais on a répété la chose à différentes reprises. Cette affirmation est dénuée de tout fondement. Nous n'avons jamais permis à la compagnie de parcourir d'autres étendues de terres que celles mentionnées au traité. Ce traité demeure encore dans sa teneur primitive. et nous n'y avons pas apporté la moindre modification, dans l'intérêt de la compagnie. Par conséquent, cette objection croule par sa base.

On affirme que la compagnie a facilement réussi à obtenir des colons. Ceux qui formulent cette objection ignorent absolument les faits établis d'une manière incontestable. A l'époque de l'élaboration du traité, la colonisation était arrêtée à la ligne frontière d'un côté, et commençait à la ligne frontière de l'autre côté.

On formule une autre accusation qui semble quelque peu insidieuse, de prime abord. Ce traité, affirme-t-on, est contraire à l'intérêt du pays, car cette compagnie, après avoir acheté de grandes étendues de terres, les a vendues par masses de cinq mille ou de dix mille acres à des spéculateurs des Etats-Unis. Eu égard à l'expérience que j'ai acquise en matière d'immigration aux Etats-Unis, je dois faire ici un aveu: c'est que, en dehors de l'œuvre même des fonctionnaires attachés au service de l'immigration, rien n'a plus puissamment contribué à développer le mouvement de l'immigration vers le Nord-Ouest que le concours apporté par les capitalistes des états de l'Ouest qui sont devenus intéressés dans les terres de notre domaine de l'Ouest. Tout esprit pratique conçoit du coup les conséquences qui en sont résultées. Voici un cultivateur habitant en dehors d'un des petits villages des états de l'Ouest, qui désire venir au Canada. Il se rend au village, afin de se renseigner à cet égard. Il s'adresse au banquier de la localité qui, tout naturellement, le dissuade de son projet. Un autre résultat découlant de l'intérêt manifesté par les capitalistes des états de l'Ouest, pour nos terres du Nord-Ouest, c'est qu'aujourd'hui, au lieu de dissuader les cultivateurs d'émigrer au Canada, on les encourage à le faire. Ces capitalistes disent aux cultivateurs de l'Ouest : "Le Canada est un beau pays ; vous feriez bien d'y aller."

Par conséquent, il est de la plus haute importance pour le pays qu'un si grand nombre de capitalistes des états de l'Ouest

soient devenus intéressés dans l'exploitation de nos terres du Nord-Ouest. Ce sont de précieux auxiliaires au point de vue du succès de notre œuvre d'immigration. Quand nous demandons à nos censeurs quelle alternative ils ont à suggérer, leur réponse est invariablement uniforme : Il aurait fallu piétiner sur place, se tenir les bras croisés. Or, je vais exposer à la Chambre la situation telle qu'elle m'a paru alors. Nous étions en train de coloniser le pays, au sud et au nord de ce district. Les immigrants le traversaient en tout sens. Les fonctionnaires du service de l'immigration, affirmaient que cette étendue de terres était une honte, un opprobre pour le pays. A titre d'homme pratique, ayant le devoir de coloniser l'Ouest du Canada, je fus appelé à donner une décision lorsque le problème se dressa devant moi et que des hommes d'affaires affirmèrent qu'ils se chargeraient volontiers de la tâche de faire disparaître cet opprobre, cette honte. En pareilles circonstances, quelle attitude le bon sens me dictait-il ? Voici ma réponse : " Messieurs, leur dis-je, je ne crois guère à la réussite de vos projets, mais je veux bien vous mettre en mesure de pouvoir prouver votre savoir-faire. A tout événement, si vous exécutez le traité, le Gouvernement y aura gagné $250,000 ".

C'est au député de Toronto-nord que revient l'honneur d'avoir formulé l'objection la plus spécieuse qui ait été énoncée contre cette entreprise. Au cours d'un débat qui eût lieu sur ce sujet, l'honorable député, pris d'un accès de compassion pour ces malheureux colons recrutés aux Etats-Unis et établis sur ces sections de nombres impairs, a trouvé des accents émus, pour nous redire les griefs de ces colons. Voici, à ses yeux, un fait qui constitue un grief très sérieux, et pour lequel le Gouvernement mérite une sévère censure :

C'est qu'en faisant ce traité, le Gouvernement a attribué à la compagnie la faculté d'établir des colons sur ses terres, et le grief en question, c'est que les sections de nombres impairs appartiennent à la compagnie de colonisation. Ainsi le député de Toronto-nord blâme le Gouvernement d'avoir passé ce marché avec la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, pour la colonisation de cette étendue de terrain, et cela, parce que les sections de nombres impairs appartiennent à la compagnie de colonisation.

Monsieur l'Orateur, je l'ai dit cet après-midi, le député de Toronto-nord ne fait guère preuve de courage à cet égard. Il faut savoir distinguer entre courage et audace, et bien que, à mon avis, l'honorable député manque de courage, je ne voudrais pas affirmer qu'il manque d'audace ; car si jamais homme a déployé de l'audace en portant la parole devant une assemblée délibérante composée d'hommes intelligents, c'est bien le député de Toronto-nord, quand il formule cette proposition et affirme qu'il ne faut pas installer de colons sur les sections de nombres pairs, parce que les sections de nombres impairs sont entre les mains d'une compagnie. Qui a donné à cette compagnie les sections de nombres impairs ? Elle les a obtenues de la compagnie du chemin de fer de Qu'Appelle-lac-Long-et-Saskatchewan qui les avait obtenues du gouvernement conservateur dont faisait partie l'honorable député. Voilà comment la compagnie a obtenu ces sections et cependant, l'ex-ministre, au cours de sa harangue, tourne ses batteries contre le Gouvernement et déclare à la Chambre qu'un point dont il faut tenir compte dans cette scandaleuse transaction, c'est que les sections de nombres impairs appartiennent aussi à la compagnie.

C'est un malheur peut-être, mais le blâme n'en saurait retomber sur le Gouvernement. Que veut donc l'honorable député? Faut-il cesser d'envoyer des colons au Nord-Ouest, parce que d'une extrémité à l'autre de cette zone fertile, les sections de nombres impairs, grâce à l'ancien gouvernement sont la propriété d'une compagnie ? Relisez ses observations consignées au compte rendu des débats à cet égard ; rappelez-vous ses accents émus, quand il a plaidé la cause de ce malheureux colon installé sur une section de nombres pairs, à côté d'une société rapace, propriétaire des sections de nombres impairs. Que penser d'un gouvernement assez inique pour créer pareil état de choses? Malheureusement pour l'honorable député, il est le vrai coupable et non pas moi. Voilà le genre d'objections qu'on a formulées. Je ne sais ce qui a poussé l'honorable député à lancer pareille assertion. Je ne sais si cela tient à ce qu'il aurait perdu tout empire sur sa langue, ou bien si, comptant sur mon absence, initié que je l'étais à tous les détails de cette transaction, il a nourri l'espoir que quelques auditeurs, non initiés à cette affaire, pourraient croire qu'il existe quelque disposition législative attribuant à la compagnie des sections de nombres impairs. Il est possible que quelques députés de la droite aient pensé que l'ex-ministre avait porté un coup terrible au Gouvernement coupable de cette scandaleuse affaire. Voilà monsieur l'Orateur, un échantillon des objections soulevées par l'honorable député et des excès de langage où l'entraîne sa loquacité, quand il perd tout empire sur lui-même.

Je pourrais peut-être m'arrêter ici et laisser à la Chambre le soin de se prononcer sur les faits; mais comme on a créé beaucoup d'agitation autour de cette affaire, je tiens à compléter ma démonstration. Je n'ai rien à dissimuler et je vais présenter un exact exposé de la question.

Ce n'est pas qu'on prétende que le traité soit entaché d'irrégularité, mais voici l'accusation qu'on porte : après avoir exécuté de grands travaux, la compagnie ayant demandé la délivrance du titre des 150,000 acres de terre qu'elle avait achetées au prix

de $150,000, on prétend qu'elle n'a pas fidèlement et scrupuleusement rempli les conditions de son contrat. Les faits ont déjà été relatés ; mais comme la Chambre, parfois, ne prête guère d'attention aux délibérations intéressant les affaires du Nord-Ouest et qu'en toute probabilité, la moitié des députés ont oublié ces faits, je puis parfaitement les relater brièvement. La demande de la compagnie fut soumise au commissaire des terres domaniales, et le député d'Assiniboïa-ouest (M. Turriff) qui remplissait alors les fonctions, y fit droit, en mon absence. Il savait que la compagnie avait droit d'obtenir son titre à ces 150,000 acres de terre, en payant le prix stipulé ; il connaissait les travaux qu'elle avait exécutés, le nombre d'immigrants qu'elle avait recrutés et amenés au pays, ainsi que l'attestaient les relevés des homesteads et les rapports des agents de colonisation. C'est sur ces rapports qu'il appuya sa décision. En outre, il savait que la colonisation de ces terres marchait rapidement et que la compagnie avait surabondamment accompli la somme de travaux qui lui donnait droit à la délivrance du titre de ces terres, bien que, peut-être, au point de vue strict de la loi, elle ne se fût pas absolument conformée à toutes les articles du contrat. Le député d'Assiniboïa-ouest (M. Turriff) alors commissaire des terres domaniales, fut entendu, en 1905, à l'égard de ce traité.

Il comparut devant le comité, qui se livra à l'enquête la plus minitieuse au sujet de ce contrat. Une observation, en passant : le député de Toronto-nord (M. Foster) s'est plaint amèrement, à diverses reprises, qu'on n'a jamais infligé le châtiment voulu à l'ex-commissaire des terres domaniales (M. Turriff), pour avoir suivi ses propres lumières, à l'égard de ce traité. Eh bien ! le député d'Assiniboïa-ouest (M. Turriff) a pensé qu'il avait fait un légitime exercice de son jugement, à titre de commissaire et il était prêt à assumer la responsabilité de ses actes.

Quant au châtiment en question, disons que, bientôt après avoir abandonné la charge de commissaire des terres domaniales, mon honorable collègue (M. Turriff) eut l'insigne honneur de se voir désigné comme candidat à la représentation pour la Chambre des communes, par ses concitoyens du grand et important district d'Assiniboïa, une des plus belles circonscriptions électorales du pays. Mon honorable collègue se rendit à la demande de ses concitoyens, et au cours de l'élection qui suivit, cette affaire fut débattue sous tous ses aspects. Les attaques de ses adversaires portèrent sur la légitimité de cette affaire, ainsi que sur le passé du gouvernement libéral. On incrimina ses actes, à titre de commissaire des terres domaniales, relativement à la délivrance des titres à cette compagnie. Qu'il suffise de dire que les électeurs d'Assiniboïa-est—le peuple, notre maître qui nous confie le mandat que nous exerçons ici—l'élurent leur représentant aux Communes, à 800 voix de pluralité. Voilà un fait qu'il faut bien retenir et que je signale surtout à l'attention du député de Toronto-nord (M. Foster). Il n'est guère de député ici qui puisse mieux apprécier que lui une pareille approbation ; car on sait toutes les tribulations qu'il lui a fallu essuyer, dans la recherche d'un comté qui consentit à lui confier son mandat.

Je tiens à relever un autre argument formulé à l'égard de cette compagnie. On prétend que le traité passé avec cette compagnie est fort peu onéreux ; que c'est un traité de facile exécution. Au dire du député de Toronto-nord (M. Foster), l'exécution des articles de ce contrat n'entraîne aucun embarras : il suffit que la compagnie profite de l'afflux des immigrants recrutés par les agents du Gouvernement, se fasse délivrer ses titres, vende ses terres $6, $7 ou $8 l'acre et empoche l'argent.

Voyons comment ces affirmations cadrent avec les faits. Nous avons fait cette vente, le 24 mai 1902. On en convient, la compagnie a déployé beaucoup d'énergie. Or, voilà quatre ans qu'elle est à l'œuvre et quels sont les résultats obtenus ? A ses yeux, aujourd'hui, le traité qu'elle a conclu est-il aussi peu onéreux qu'on le dit ? A-t-elle réussi à l'exécuter? A-t-elle obtenu les titres de 250,000 acres de terres? Aujourd'hui même, il lui reste encore 100,000 acres à gagner. Nous tenons ce renseignement du ministre de l'Intérieur (M. Oliver). Mais si cette entreprise est si peu onéreuse, et d'exécution si facile, comment se fait-il que des hommes aussi actifs, aussi intelligents, possédant pareille entente des affaires, possédant une organisation et un outillage aussi parfaits pour la vente et la colonisation des terres, n'aient pas encore réussi, après quatre années d'efforts, depuis la passation de ce marché, à gagner plus de la moitié des terres concédées? Evidemment, les conditions sont plus onéreuses que ne le pensent les membres de la gauche. La compagnie réussira-t-elle à mener à bonne fin son entreprise et à gagner les autres 100,000 acres, je ne saurais dire ; jusqu'ici, elle n'a pas encore réussi à le faire.

Les députés antiministériels goûtent fort peu cette entreprise de colonisation. Je m'étonne qu'ils persistent à la discuter. Pourquoi ramène-t-on la question sur le tapis aujourd'hui? Elle date de 1902 ; la Chambre, en 1903, en fut saisie et on la discuta quelque peu. En 1904, on la délibéra de nouveau. Au cours de cette même session, elle fut l'objet d'une enquête au sein du comité de l'agriculture. Au cours des élections générales de 1904, ce fut un des principaux sujets de discussion, dans les contrées de l'Ouest. Dans le comté de Brandon, le candidat qui me disputait le mandat et qui parcourut le comté, en mon absence, alors que je travaillais ailleurs dans l'intérêt du parti libéral, pérora partout sur cette affaire ; ce traité passé avec la société des terres de la vallée de la Saskatchewan fut son grand cheval de bataille.

A mon retour de cette expédition dans les autres parties du pays, je convoquai une assemblée à Brandon même, et là devant un auditoire de 4,000 personnes je discutai cette question avec mon adversaire, et le verdict du peuple qui m'a réélu à 400 ou 500 voix de pluralité, indique clairement ce que les électeurs de Brandon pensent de cette affaire, et l'opinion qu'ils s'en sont formée, après avoir entendu les explications voulues à cet égard.

Le député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) qui a été en butte à toutes sortes d'attaques à ce sujet, a été élu à 800 voix de majorité, et cela dans un comté où l'esprit de parti ne domine guère et qu'on ne saurait classer parmi les comtés foncièrement libéraux. Que s'est-il passé à Humbolt ? Mon honorable collègue (M. Adamson) qui était un des membres de cette compagnie, a été le point de mire des attaques de ses adversaires, à l'égard de cette affaire. L'étendue de terre, objet de cette transaction, se trouve en partie, dans le district électoral d'Humbolt ; or, l'adversaire de mon honorable collègue, à cette élection, n'a pu réunir assez de suffrages pour conserver son dépôt. Il est un autre comté qui contient une partie de cette étendue de terres, c est celui d'Assiniboïa-ouest, représenté par l'honorable Walter Scott. En 1904, l'affaire de la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan fut débattue dans cette Chambre et M. Scott la justifia. Il brigua de nouveau les suffrages des électeurs d'Assiniboïa-ouest et fut réélu à 250 voix de majorité.

M. TURRIFF : M. Scott a obtenu 800 voix de pluralité.

M. SIFTON : J'oubliais ce détail ; du reste, quelques cents voix de plus, cela importe assez peu. Voilà donc le résultat constaté dans les comtés limitrophes de la partie du pays où s'est déroulée cette transaction et où les électeurs sont parfaitement renseignés à cet égard. Il est facile, à 2000 milles de distance du théâtre de ces événements, de venir, en plein Parlement, formuler quelques affirmations, en s'appuyant sur certains auteurs et sur certains rapports ; mais comme l'a observé, jadis, un homme important : "C'est là un beau discours, sans doute, mais tout cela est bien vide de sens."

Quand on se trouve en présence de gens au courant des faits, on ne saurait facilement leur en imposer. Dans les comtés limitrophes de cette section, les gens sont parfaitement renseignés. Adressez-vous au premier citoyen venu, dans cette partie du pays, demandez-lui ce qu'il pense de cette affaire et il vous dira : "Que la compagnie vende ses terres le prix qu'elle voudra ; qu'elle réalise des profits plus ou moins considérables, je n'en ai cure. Elle a réussi à coloniser une étendue de territoire demeurée inculte jusque-là ; elle a transformé un désert en pays prospère, et c'est là une excellente affaire pour le pays." Au cours des élections c'est en ce sens que les électeurs ont voté.

Le député de Toronto-nord (M. Foster) semble avoir voué une haine implacable à cette entreprise de colonisation. Je ne veux pas m'étendre bien longuement sur le système de colonisation appliqué par l'honorable l'honorable député et ses collègues, sous l'ancien régime.

M. FOSTER : L'honorable député voudrait-il bien m'indiquer le passage de mon discours où j'aurais formulé l'argument auquel il a consacré de si longs développements, ce soir, à l'égard des sections de nombres impairs ? Je serais bien aise qu'il relût ce passage non détaché du contexte.

M. SIFTON : Ce passage se trouve au bas de la page 1082 du compte rendu des débats, édition non-revisée. Je le répète, je n'entends nullement m'attarder à discuter le système de colonisation de l'ancien gouvernement. Comme cette question a été longuement discutée, au cours d'un débat précédent, et qu'en toutes choses il faut observer une sage mesure, je ne veux pas entamer pareille discussion en ce moment, me contentant de signaler un ou deux faits que mon honorable collègue (M. Foster) pourrait utilement méditer, quand il aura fini son examen de l'article relatif à la section de nombres impairs.

L'autre jour, l'honorable député (M. Foster) a fait allusion à un article paru dans un journal français et je tiens à le désabuser d'une erreur dans laquelle il serait peut-être tombé, à l'égard de la courte harangue qu'il nous a adressée dans cette circoustance. On se le rappelle, mon honorable collègue s'est plaint de l'attaque dirigée contre lui par le journal en question. Il n'est pas convenable, sans doute, qu'un journal attaque un homme public, et moi-même, parfois, j'ai passé un mauvais quart-d'heure, en lisant les censures dirigées contre moi, mais jamais je n'ai sollicité l'aide de mes adversaires politiques, pour faire cesser ces attaques.

Vendredi dernier, l'honorable député s'est adressé au premier ministre et faisant appel à sa compassion—car j'hésiterais à dire que cet appel fût adressé à la raison—il lui a demandé de mettre fin aux attaques des journaux français. J'allais donc observer que lorsque l'honorable député s'est plaint d'être en butte à d'injustes attaques, cette plainte n'a pas réveillé le moindre écho dans cette enceinte législative. Je le crains, mon honorable collègue s'est peut-être fait illusion sur la signification de ce silence qui a accueilli sa prière. Le silence peut s'interpréter de plus d'une façon. Quelquefois il implique assentiment, suivant la formule: "qui ne dit mot, consent"; mais que mon honorable collègue veuille bien m'en croire, le silence glacial qui a accueilli sa prière n'était nullement une preuve d'acquiescement de la part de la Chambre. Non, monsieur

l'Orateur, si la Chambre a gardé un silence de tombe, c'est qu'elle était muette d'étonnement, frappée de la plus vive stupéfaction, à la vue de l'audace de cet homme se plaignant d'être la victime d'injustes attaques de la part des journaux, lui qui, de tous les hommes politiques du Canada, devrait être le dernier à ouvrir la bouche pour formuler pareille plainte; car, on le sait, de temps immémorial, il s'est surtout distingué par la violence de ses attaques contre ses adversaires politiques.

Je tiens à offrir un fait aux méditations de l'honorable député afin qu'il s'en applique, lorsqu'il prendra la parole sur cette question, ce qu'il fera, je l'espère, en temps utile. Le compte rendu des débats, page 4160, prête ces paroles à l'honorable député:

Ces journaux affirment en réalité : que dire d'un homme comme M. Foster, qui a titre de ministre des Finances, s'est rendu coupable d'exploitation des terres publiques dans l'affaire de la compagnie de Colonisation de Tempérance et celle de la compagnie des terres du Grand-Ouest.

M. Foster ajoute :

Il n'aurait pas dû échapper au journal "Le Canada" qui est bien renseigné, si le député qui m'a attaqué ici l'ignore, que la compagnie de colonisation de Tempérance a été formée, organisée, créée, avant que je fusse devenu membre de cette Chambre, et par conséquent, antérieurement à mon régime.

Ainsi, cette société, dit-il, s'est formée, organisée, créée avant que l'honorable député fût devenu membre des Communes. Qu'on prenne la peine de feuilleter le "Parliamentary Companion", publication dans laquelle les députés sont censés chanter leurs propres louanges, et on verra que, d'un certain jour de 1885 jusqu'en 1896, l'honorable député se donne (dans l'édition revisée du "Parliamentary Companion"), pour ministre des Finances. C'est un incident assez significatif que l'honorable député, en revisant cet article destiné au "Parliamentary Companion", n'ait pas eu souvenance d'un léger interrègne qui arriva sous l'administration Bowell : la chose lui a sans doute semblé indigne de son attention. Le fait à retenir ici, c'est que l'honorable député était ministre des Finances, au 21 avril 1891, et à ce titre il était président du conseil de la trésorerie. Qu'on se donne la peine de consulter les dossiers et l'on verra que la compagnie de colonisation de Tempérance était en pleine activité, le 21 avril 1891, alors que l'honorable député était président du conseil de la trésorerie et ministre des Finances ; en outre, on constatera que les paroles de l'honorable député que je viens d'emprunter du compte rendu officiel, sont absolument inexactes, pour le moins dire. Cette société de colonisation de Tempérance obtint un règlement de compte avec le gouvernement canadien, par ce décret du conseil du 21 avril 1891, l'honorable M. Geo. Foster, étant ministre des Finances, président du conseil de la trésorerie, le chien de garde, le cerbère préposé à la protection du coffre public, chargé de défendre la caisse de l'Etat contre les tentatives des pillards.

L'honorable député tient beaucoup aux pièces justificatives. Au cours de ses observations à l'égard de la compagnie commerciale de l'Atlantique-nord, il était insuffisant, à ses yeux, qu'une société commerciale transmît une pièce justificative accompagnée d'une déposition écrite. Mais quand il s'agit de la société de colonisation de Tempérance, il en va tout autrement. La pièce justificative transmise par cette compagnie pour ces $78,000 n'est qu'un simple relevé de dollars, relevé auquel est annexée une déclaration de quelques lignes tracée par un personnage attestant l'exactitude de la pièce. Ainsi voilà toute la preuve que nous avons obtenue, à l'égard de cette dépense de $78,000. Aujourd'hui qu'il s'agit d'une importante transaction commerciale, et qu'il nous est présenté des pièces probantes, accompagnées de dépositions écrites, l'honorable député s'écrie qu'il faut tenir tout cela en suspicion. Je ne connais rien de défavorable à la société de colonisation de Tempérance et j'ignore la nature des relations que l'honorable député a pu nouer avec cette société, par le passé, ou même s'il a jamais pactisé avec elle. S'il faut en juger par les paroles qu'il a prononcées, l'autre jour, à cet égard, il y aurait lieu de penser qu'à une certaine époque, il a noué des relations avec cette société. Il pourrait peut-être nous éclairer sur la raison d'être du bon vouloir qu'il a témoigné à cette compagnie lorsque s'effectua l'accord en question. Certes, ce règlement de comptes a été marqué au coin de la plus large libéralité, la chose ne saurait faire doute.

Je ne tiens pas à entrer dans les détails, vu que le ministre de l'Intérieur a donné cette statistique, hier soir. Seulement je veux que mon honorable collègue retienne bien le fait, afin de se montrer plus prudent, à l'avenir. Initié qu'il est, de vieille date, aux affaires publiques, il est tenu de bien se garder de toute inexactitude dans ses exposés de faits, lorsqu'il s'agit d'affaires importantes où la légitimité de son attitude est révoquée en doute.

Disons quelques mots d'un autre incident, afin de mettre bien en lumière les méthodes auxquelles on a recours, quand il s'agit de traiter avec les compagnies de colonisation. Je le répète, la critique formulée par l'honorable député à l'égard des sections de nombres impairs est un chef-d'œuvre en son genre ; aussi bien dois-je ajouter que le décret du conseil en question, en fait de règlement de comptes, est la besogne la mieux soignée que je sache. Ce décret du conseil n'intéresse pas la compagnie de colonisation de Tempérance. Il y a un subterfuge au fond de ce décret ; mais quant à l'autre décret il a permis aux intéressés de tout accaparer, sans subterfuge.

Cette société, dite compagnie de homesteads et de terres de la Saskatchewan, obtint un règlement de comptes avec l'ancien gouvernement, étant au nombre de ces sociétés de colonisation qui avaient fait des arrangements avec ce gouvernement. Je tiens à relever ici certains détails qui mettent bien en lumière les méthodes qu'un gouvernement peut employer dans ce genre d'affaires et les procédés auxquels ont recours, à l'occasion, les députés de la gauche ou leurs représentants ; et en présence de ces révélations, ils se montreront peut-être plus charitables, à l'avenir, envers de faibles mortels comme les députés de la droite, quand il viendra en discussion de semblables questions. Voici donc un échantillon de leur savoir-faire, en passant une convention relativement au nombre de colons à installer sur des terres. Voici le texte du décret du conseil :

D'après le dernier recensement officiel des colons établis dans la colonie "Crescent", comprenant les neuf townships gagnant l'Est, situés dans le territoire de la compagnie, recensement effectué par M. Rufus Stephenson, inspecteur des sociétés de colonisation, le 18 décembre 1885, il est établi qu'il y avait dans cette colonie 65 colons sincères installés là à dater de la convention ; et le gérant de la compagnie, M. John T. Moore, transmet au soussigné les noms de sept autres colons établis dans cette colonie, depuis l'époque de la confection de ce recensement, ce qui donne 72 colons pour lesquels la compagnie, d'après la base arrêtée pour le décret du conseil du 20 du courant, aurait droit de toucher $160 par colon, soit une totalité de $11.520.

Cette liste est confectionnée par l'agent de la compagnie fournissant au gouvernement les noms de plusieurs autres colons établis sur ce territoire. Le gouvernement étant en pénurie d'argent s'est sans doute trouvé dans l'impuissance d'envoyer un agent de colonisation, ou un inspecteur, pour confectionner le recensement des colons. Il se contenta donc du rapport de l'agent de la compagnie, au sujet du nombre des colons établis sur ces terres.

Le soussigné constate, en outre, que le traité du 19 septembre 1882 . . .

Il s'agit ici de la convention intervenue entre la compagnie de colonisation et le gouvernement, le 19 septembre 1882.

. . . intervenu entre la compagnie et le Gouvernement, déjà mentionné, réserve, à même tous les townships désignés dans ladite convention, à travers lesquels coule la rivière Saskatchewan, toutes les sections de nombres pairs.

Un mot d'éclaircissement ici. Le traité comprend certains townships, et dans la description de ces townships, les sections de nombres pairs arrosées par la Saskatchewan sont expressément soustraites de l'étendue de terres comprise dans le traité passé avec la compagnie de colonisation.

Elles furent laissées de côté, complètement omises. Il ne fut même jamais question des sections paires dans le contrat, pas plus qu'il n'a été question des terrains du parlement, à Ottawa. Qu'on veuille bien se rappeler de ce détail, qui a son importance : les sections paires ne furent jamais mentionnées dans le contrat. Ce dernier contenait une stipulation, l'article 10, je crois, stipulation fort accommodante aussi, aux termes de laquelle la compagnie avait droit, quand le Gouvernement affranchissait les sections paires de l'application du contrat, à une indemnité de $160 par quart de section pour chaque quart de section ainsi retiré. C'était un marché tout à fait charmant, comme on peut le voir, car pour se rendre agréable à la compagnie, le Gouvernement retirait tout simplement un certain nombre de quarts de section, pour chacun desquels il plaçait aussitôt $160 au crédit de la compagnie. Ce n'est pas tout, monsieur l'Orateur ; les sections paires baignées par la branche nord de la rivière Saskatchewan n'étaient pas du tout consignées au contrat et ne pouvaient pas être retirées. Que dit le décret ?

Le soussigné dit que le contrat passé le 19 septembre 1882, entre la compagnie et le Gouvernement et mentionné précédemment, fait exception pour les sections de nombres pairs situées dans les townships désignés au contrat et qui sont baignés par l'embranchement nord de la rivière Saskatchewan, ladite exception étant faite en vertu de la 10e stipulation ; il dit de plus qu'il est stipulé audit contrat que si le Gouvernement excepte une section aux termes de ladite 10e stipulation, toute section susvisée devra être considérée, pour les fins du remboursement du prix d'achat à la compagnie, comme ayant été colonisée par elle selon les prescriptions dudit contrat.

Le gouvernement conservateur allégua qu'il exceptait de l'application du contrat, en vertu de la dixième stipulation, les sections qui n'avaient jamais même été comprises dans le contrat et accorda ainsi $20,000 à la compagnie pour les avoir retirées. Naturellement l'énoncé du décret est une invention de toute pièce. Un enfant de dix ans peut découvrir, à la lecture des documents, que c'est un mensonge éhonté. Ce n'est pas mon intention en donnant ces faits, de critiquer la politique de colonisation des honorables membres de la gauche, mais simplement pour montrer quel genre de convention affectionne l'honorable député de Toronto-nord.

Je crains, monsieur l'Orateur, d'avoir parlé trop longtemps déjà. . .

Plusieurs DEPUTES : Continuez !

M. SIFTON : . . . sur cette question, mais si vous voulez me permettre de continuer, je ferai quelques observations générales, au risque de répéter ce qui a déjà été dit et peut-être mieux par mes honorables collègues de la droite. Je crois que je dois le faire, parce qu'ayant dirigé pendant plusieurs années le département dont l'administration est attaquée le devoir m'incombe d'expliquer à la Chambre la conduite du

Gouvernement comme je la comprends, vu que c'est moi qui ai conclu les marchés.

L'opposition dirige une attaque générale contre le département de l'Intérieur pour son administration des affaires de l'Ouest pendant dix ans. Le genre d'attaque est compliqué. Les honorables députés de la gauche nous reprochent de ne pas avoir colonisé les concessions de terres, de ne pas avoir réglé telle ou telle question.

Pourquoi, disent-ils, n'avez-vous pas été plus expéditifs ? Pourquoi n'avez-vous pas fait ceci ou cela ? Je demande à la Chambre de se bien pénétrer pendant quelques instants des difficultés du problème qui se présentait lorsque j'acceptai les fonctions de ministre de l'Intérieur, dans l'automne de 1896. Voici, monsieur l'Orateur, le problème que j'avais à résoudre à cette époque : toute la zone fertile comprise entre la frontière et une ligne établie à 100 milles au nord d'Edmonton et entre les frontières du Manitoba et les montagnes Rocheuses était soustraites à l'occupation et réservée aux compagnies de chemins de fer.

Comme l'honorable ministre (M. Oliver) l'a dit, hier soir, le Gouvernement avait affecté environ 40,000,000 d'acres de terre à ces fins. De ce chiffre les compagnies, après s'être conformées aux conditions requises, ont obtenu la possession de 30,000,000 d'acres, sans compter les 6,970,000 acres que le Gouvernement a rachetés du Pacifique-Canadien.

L'opposition s'excuse en disant que c'est à cette condition que le Pacifique-Canadien a été construit e que les deux partis s'étaient engagés à le faire construire au prix des terres du Nord-Ouest. Si nous exceptons les terres concédées au Pacifique-Canadien, les conservateurs ont donné encore 12,000,000 d'acres de terre dans le Nord-Ouest.

Qu'on se rappelle bien, monsieur l'Orateur, et l'opposition ne peut se soustraire à la brutalité de ce fait, que les conservateurs n'ont cessé d'aliéner le domaine public dans le Nord-Ouest que lorsqu'il n'y eût plus de terres à concéder et seulement alors. C'est la politique qu'ils ont suivie. Ce n'est pas leur faute s'il est arrivé depuis que de vastes étendues de terre ont été soustraites à l'accaparement des chemins de fer. Toutes étaient réservées d'une façon ou d'une autre aux compagnies, et lorsque je fus assermenté toute la terre censée fertile et plus ou moins adaptable à la colonisation était aliénée de cette façon. Voilà où en étaient les choses à cette époque.

Quel fut le résultat de cette politique, monsieur l'Orateur ? La construction du Pacifique-Canadien se poursuivait depuis 1881, les conservateurs avaient commencé leur administration des terres, ils avaient inauguré leur prétendu plan d'immigration et concédé des terres dont 30,000,000 d'acres avaient été jusque-là gagnées par cette compagnie, et qu'en était-il résuté ? C'est qu'en 1896 il n'y avait dans toute cette vaste contrée appelée le Nord-Ouest que 290,000 à 300,000 habitants. C'est le résultat général de leur politique. Le Pacifique-Canadien dont le succès dépendait en grande partie à cette époque du volume du trafic dans l'Ouest ne put payer de dividende en 1896, et ses actions tombèrent à 50. Et les autres chemins de fer ? Le Manitoba-Nord-Ouest faillit ; le Qu'Appelle-lac-Long-Saskatchewan tomba en banqueroute ; le Calgary-Edmonton se maintint grâce au Pacifique-Canadien qui l'exploita et le Pacifique-Nord du Manitoba ne paya jamais de dividende. Tel était l'état florissant des affaires dans cette partie du pays. Politique plus illusoire, insuccès plus déplorable, héritage plus désespéré ne pouvaient être imaginés et laissés en partage à des successeurs.

C'est le problème que le Gouvernement a eu à résoudre en 1896. L'on aurait cru que le gouvernement conservateur, ayant concédé toutes ces terres aux chemins de fer, se serait mis à l'œuvre pour donner quelque tournure pratique à sa politique et faciliter la reprise des affaires, mais point du tout. Qu'avait-il fait pour les 25,000,000 d'acres de terre environ que les compagnies avaient entièrement gagnés longtemps avant que celui-ci abandonnât le pouvoir—en effet les compagnies en avaient gagné la plus forte partie en 1885 et la totalité quatre ou cinq ans avant le changement de Gouvernement ? Eh bien, il avait émis les titres de 1,825,433 acres de terre seulement. La compagnie n'avait pas fait choix de la plus grande partie de ses terres et le département n'avait rien fait, à aucun point de vue, pour faciliter les affaires du pays.

Le ministre de l'Intérieur a montré hier soir à quoi il fallait attribuer cette négligence. Il a prouvé que c'était pour aider des compagnies de chemins de fer à se soustraire à l'impôt. Je ne cherche pas à blâmer les compagnies de chemins de fer, car elles ont tout bonnement arraché tout ce qu'elles ont pu du gouvernement. Je mentionne ces faits tout simplement pour montrer ce qui se faisait sous le régime de ces bons conservateurs dont le dernier souci était, eux qui s'apitoient aujourd'hui sur le sort des colons, la protection des intérêts des colons contre l'accaparement des syndicats. C'est ce qui explique que chaque année se passe sans que le département n'émît des titres pour plus de 1,800,000 acres, maigre total, sur une somme de 25,000,000 d'acres.

Le gouvernement libéral aborda la question et que fit-il ? Voici : Depuis le changement de gouvernement en 1896, le département de l'Intérieur à émis des titres pour 22,478,013 acres de terre: Le Pacifique-Canadien a désigné toutes les terres de ses concessions et il en a déjà reçu les titres excepté une proportion comparativement minime. Le département procède le plus expéditivement possible à l'émission du reste des titres. L'émission des titres pour les terres des autres compagnies s'opère

graduellement, à l'exception de celles dont je vais parler, ce qui concerne, c'est vrai, le ministre actuel de l'Intérieur, mais qui entre dans le plan de mon discours, ce dont je lui demande pardon. Le département n'a pas encore disposé entièrement des terres de la compagnie du chemin de fer du Sud-Est du Manitoba, mais ce n'est pas la faute du département et personne n'en souffre, car il y a un point en litige au sujet de ces terres. Celles-ci furent réservées dans une région déterminée et il se peut que ce soit en grande partie des savanes appartenant au gouvernement du Manitoba.

Dans tous les cas, cette compagnie n'a droit qu'aux terres qui sont comprises dans cette réserve, de sorte que personne n'en souffrira du délai, car ce sont des terres qui ne seront probablement jamais cultivées.

Le chemin de fer de Qu'Appelle au lac Long et à la Saskatchewan est tenu de désigner environ un demi-million d'acres de terre, comme l'a dit, hier, l'honorable ministre de l'Intérieur, et je ne crois pas qu'il soit impossible de remplir cette formalité dans le cours de l'année. Il y a maintenant la compagnie du chemin de fer canadien du Nord dont les subventions en terres ont fait le sujet de tant de critiques de la part de l'opposition. On dit aussi que des concessions quelconques ont été accordées à la compagnie des terres de la Saskatchewan ou compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan et du Manitoba ou quelque autre compagnie d'un nom à peu près semblable.

Autant que je puis m'en souvenir, et j'oserais dire depuis que le ministre (M. Oliver) m'a succédé, jamais le département de l'Intérieur n'a accordé de concession de terres à une compagnie quelconque de la Saskatchewan, excepté celle dont j'ai parlé au long ce soir. Je crois que la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan et du Manitoba est l'intermédiaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Nord, et celle-ci a déjà eu des rapports avec le département au sujet de ses concessions de terres. De sorte que nous ne devrions pas essayer à mêler les rôles et à faire croire que l'une est indépendante de l'autre et que le Gouvernement accorde des concessions à une certaine compagnie foncière quand il n'en est rien. Le Gouvernement a agi au meilleur de sa connaissance avec le chemin de fer canadien du Nord et celui-ci était tenu de choisir ses terres en entier avant le 31 décembre 1905. Maintenant le droit de la compagnie aux terres qui n'ont pas été désignées à cette date est tombé en déchéance, de sorte qu'il n'y a plus aucune entrave sur les terres réservées pour cette compagnie. Ainsi le Gouvernement actuel a resolu le difficile problème qui lui fut légué en 1896, hormis les quelques exceptions que je viens de mentionner, c'est-à-dire la désignation par la compagnie du chemin de fer de Qu'Appelle-lac-Long-Saskatchewan, d'un demi-million d'acres de terre ; les terres qui sont dues au chemin de fer canadien du Nord et qu'il a gagnées mais sur lesquelles il n'y a aucune réserve, vû qu'elles n'ont pas été désignées dans les limites de temps prescrites par le décret et enfin les terres que le Gouvernement se verra peut-être forcé de concéder au chemin de fer canadien du Nord quand il aura rempli les conditions voulues pour mériter la concession de terre que lui a accordée l'ancien gouvernement et que le Gouvernement actuel lui a renouvelé de temps à autre. De sorte qu'en comptant les engagements de l'Etat envers cette compagnie pour des travaux de construction futurs, le Gouvernement pourra se glorifier dans une dizaine de mois, peut-être un an, si les fonctionnaires du département de l'Intérieur continuent à faire diligence, d'avoir réglé tout à fait et pour toujours cette difficile question. Il pourra ensuite formuler sa politique au sujet de toutes les sections de nombres pairs des territoires du Nord-Ouest.

Personne ne peut dire—les honorables députés de la gauche moins que tout autre—que le Gouvernement a négligé son devoir, qu'il a manqué de sens pratique ou qu'il n'a pas fait toute la diligence voulue pour tâcher de tirer au clair la situation terriblement embrouillée dans laquelle le parti conservateur lui a légué la question des concessions de terres aux compagnies de chemins de fer. Nous pouvons nous glorifier d'avoir adopté à ce sujet une politique marquée au coin de l'homme d'affaires. Nous avons complètement débrouillé la situation.

Nos adversaires critiquent notre administration des terres effectuées aux homesteads. C'est un des reproches que nous lance l'opposition ; mais si nous en jugeons par l'expression de l'opinion populaire dans les territoires du Nord-Ouest depuis un an et demi, les arguments de ces honorables députés ne paraissent pas avoir été pris au sérieux. Je dirai quelques mots sur ce sujet. J'ai appliqué pendant plusieurs années la loi des terres affectées aux homesteads et sans me targuer de plus d'habilité et de savoir qu'un autre, je puis dire que je suis passablement au fait des difficultés que présente l'exécution de cette loi.

Lorsque je débutai à peine un homme dans la carrière du droit, je m'établis dans un village situé au milieu des homesteads tout récemment concédés. Les avocats de ce village n'entendaient journellement que les conversations des colons au sujet de leurs ennuis et de leurs misères et discutaient entre eux les difficultés et les termes de la loi des homesteads. Dans ces conditions personne ne pouvait pas être familier avec cette question. Pendant les années que j'ai vécu au Manitoba, j'ai eu toutes les chances possibles de me familiariser avec les détails de l'application et les dispositions de la loi des homesteads. Lorsque je devins ministre

de l'Intérieur, je m'assurai les services de M. Jas. A. Smart comme sous-ministre. M. Smart est un homme qui avait occupé la plus haute position de confiance que la population du Manitoba pouvait conférer à un homme—je le proclame avec plaisir en présence des attaques dont il est victime—d'une irréprochable intégrité, un homme à l'abri de tout reproche et de tout soupçon. Je croirais manquer à mon devoir si je négligeais de faire cette déclaration à la Chambre.

M. Smart entra dans le département entouré de l'estime et de la confiance de la population du Manitoba. Sa couleur politique n'est pour rien dans cette question. Questionnez qui vous voudrez au Manitoba et personne n'hésitera à proclamer les qualités d'homme pratique et la haute intégrité de M. Smart. Il connaissait la loi des homesteads aussi bien que je la connaissais moi-même. Plus tard, je m'entourai de l'aide et des connaissances de mon ami l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff), qui avait vécu longtemps dans le Nord-Ouest où il avait été dans la vie publique et qui connaissait les peines et les ennuis des colons aussi bien que l'application de la loi des terres. Il me parut tout désigné pour veiller à l'application de la loi et des règlements du ministère concernant les colons. Il fut l'homme d'action du département pendant toute la durée de son service. De sorte que nous pouvons raisonnablement nous arroger un certain degré de confiance et nous targuer d'en connaître un peu plus long de l'administration de la loi des homesteads que quelques honorables députés de la gauche qui ont fait récemment une course de deux ou trois semaines à travers le Nord-Ouest. Loin de moi l'intention de vouloir déprécier les honorables députés qui cherchent à s'instruire des conditions telles quelles existent dans l'Ouest et à connaître le fonctionnement de la loi des homesteads. Au contraire, je les en félicite. Mais ils admettront eux-mêmes qu'ils ne sont pas encore compétents, avec les connaissances superficielles qu'ils ont acquises à exprimer une opinion autorisée sur les meilleurs moyens d'appliquer cette loi. J'oserais dire, monsieur l'Orateur, qu'il n'y a jamais eu et qu'il n'y a pas dans tous les ministères publics d'affaires plus difficiles à administrer que ne l'est au ministère de l'Intérieur la loi des homesteads dans son application aux colons de l'Ouest.

Et pourquoi? Pour la raison que les affaires des autres départements sont des affaires que la plupart des gens comprennent et avec qui il est facile de traiter sur une base pratique. Mais au département de l'Intérieur, vous avez à traiter avec des gens qui ne comprennent pas les affaires, qui ne gardent pas la correspondance qu'ils reçoivent, qui négligent de prendre les précautions les plus élémentaires. La plupart du temps, c'est l'honnête homme qui est dupé et c'est celui-là que le département doit protéger, au risque d'être bien ennuyé par ceux qui sont moins honnêtes et moins sérieux. Tant que subsistera la loi des homesteads en Canada l'application de cette loi sera une source d'ennuis pour le Gouvernement. Il est absolument impossible qu'il en soit autrement, même si nous devions prescrire des règles pour l'exécution automatique des affaires du département.

Si notre collègue le député de Winnipeg (M. Bole) n'en avait pas parlé dans son discours, je me proposais de relever moi-même la proposition des honorables députés de la gauche, qui suggèrent l'adoption d'une règle invariable, automatique pour l'application de la loi des homesteads dans ses rapports avec le colon. D'après le raisonnement de l'opposition, le ministre ne doit jouir d'aucun pouvoir discrétionnaire, pas plus que ses employés, mais il doit appliquer des règlements si rigoureux que dans certaines circonstances le colon se trouvera empêché de conserver son homestead. Aucun sentiment humanitaire ne doit présider à l'application de cette loi ; il ne faut pas entendre les griefs du colon et le ministre ni ses fonctionnaires ne doivent user de discrétion pour décider de la déchéance d'un droit. Je dirai comme l'honorable député de Winnipeg que quiconque voudra accepter d'être ministre de l'Intérieur à ces conditions, fera bien de ne jamais aller au delà du lac Supérieur, car il courra grand risque de n'en jamais revenir vif. Etudions maintenant les faits. Nous avons à traiter avec des milliers d'individus dont une partie sont incapables de comprendre ou de remplir les règlements qui leur sont expliqués par les fonctionnaires du département. Celui-ci oublie une date, celui-là glisse dans sa poche un mémorandum qu'il perdra et bien d'autres détails de ce genre. Il est impossible de poser une règle immuable qui vous forcerait souvent de priver un homme de ses droits si vous ne vous réservez pas la discrétion de l'entendre. L'idée seule d'une telle règle, monsieur l'Orateur, est ridicule, est absurde. Les honorables membres de la gauche eux-mêmes lorsqu'ils étaient au pouvoir, malgré qu'ils ne se soient pas évertués à appliquer la loi des homesteads, n'ont pas osé mettre en vigueur des règlements de cette nature. Voici cependant ce qu'ils ont fait. Ils ont outrepassé la règle. Ils avaient à leur emploi des fonctionnaires qui ne connaissaient pas le pays ; ils étaient honnêtes et bien intentionnés autant qu'il est possible de l'être, mais, ignorant la situation, ils prescrivaient les règlements les plus absurdes. L'honorable ministre de l'Intérieur a montré, hier soir, comment et avec quel succès nos adversaires ont appliqué la loi des homesteads. Voulez-vous des exemples ? J'en citerai s'il le faut.

Je suppose que le témoignage le plus digne de confiance est celui du colon qui a subi les formalités de la loi. C'est lui qui sait s'il a obtenu justice ou non. Les explications et les raisonnements n'empêcheront

pas le colon qui y a passé de dire s'il a obtenu justice du Gouvernement ou si ses voisins ont été bien traités ou si les affaires ont été sagement administrées. Il est en mesure de donner un témoignage concluant sur la question. Qu'est-il arrivé? Un candidat libéral n'a jamais pu se faire élire dans le Nord-Ouest tant que le scrutin ouvert y subsista, et pourquoi? Il est oiseux de le demander. Les créatures du gouvernement se tenaient au bureau de scrutin et tout adversaire du candidat officiel était en danger. Je ne dis pas que tous les fonctionnaires du gouvernement agissaient de la sorte, mais le votant courait le risque d'être trouvé par eux en contravention à quelque règlemnt relatif aux homesteads. Impossible à un libéral de se faire élire dans les circonstances ; la position était intenable pour nous.

Et nous nous trouvions pour deux raisons dans cet état d'ostracisme, premièrement parce que nous étions en minorité dans la proportion de un libéral contre deux conservateurs dans ces circonscriptions, et deuxièmement, parce que le vote se donnait de vive voix et l'électeur n'était pas libre ainsi de voter comme il l'entendait. Survint le scrutin secret. Mon honorable collègue le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) peut dire ce qui en résulta. Il fut lui-même élu en 1896 par 700 ou 800 voix de majorité, et il dut son élection à l'inefficacité de la politique agraire du gouvernement conservateur. L'honorable ministre (M. Oliver) qui rédigeait dans le temps le " Bulletin " d'Edmonton, était connu comme critique hostile indépendant—pas comme homme de parti influent—mais adversaire vigoureux de l'administration des terres dans le Nord-Ouest. Il fut élu à une majorité de 700 voix. Et dans Assiniboïa-est ? Le sénateur Douglas fut élu à une majorité de 1,000 voix dans un château-fort conservateur. La Saskatchewan élit un libéral. Dans Assiniboïa-ouest, M. Davin, homme d'élection très habile, qui avait consacré sa vie aux intérêts de son comté et qui avait l'appui du ban et de l'arrière-ban de la gente officielle ne fut élu que par la voix prépondérante du président de l'élection, mais il ne put jamais se faire élire ensuite. Qu'arriva-t-il après que nous fûmes au pouvior ? Je consacrai tout le temps dont je pus disposer, pendant les deux premières années de mon passage au ministère à me renseigner sur les abus qui n'avaient pas été réformés sous le régime précédent. S'ils n'avaient pas été réformés, ce n'est pas que les fonctionnaires y mettaient de la mauvaise volonté, mais parce que le système péchait par la base. Je défie qui que ce soit dans cette Chambre de me citer des griefs au sujet des terres auxquels je n'avais pas fait droit dans la dernière année de mon administration.

Oui, je me rappelle un seul cas, un cas qui me fut soumis par l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) et il s'agissait d'une simple négligence de la part d'un agent, et encore cet agent était-il une créature de l'ancien régime. Le changement fut radical.

Les plaintes si nombreuses, interminables, qui s'élevaient de toutes les parties de l'Ouest en 1896, n'existent plus à présent. Je parcourus toute cette contrée pendant la campagne de 1900 dans les intérêts du parti libéral et je tiens à déclarer à la Chambre, après tout ce que nous avons entendu à cette session au sujet des griefs des colons, que dans cette tournée un seul grief a été porté à mon attention dans une assemblée publique, au sujet de l'administration des terres. Et il s'agissait d'une bagatelle touchant un petit morceau de terre appartenant au fonds des écoles. J'ai eu l'honneur en 1904 de porter la parole en faveur du parti libéral dans un grand nombre d'assemblées publiques dans l'Ouest. A l'exception de l'affaire de la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, je n'ai pas entendu proférer une seule plainte contre l'application de la loi des terres. Vous direz peut-être que les abus n'en existaient pas moins pour n'avoir pas été dénoncés par les candidats du Gouvernement. Alors, que ne l'ont pas fait nos adversaires ? Feu M. Davin représenta ici la circonscription d'Assiniboïa-ouest pendant quatre ans après que je fus nommé ministre, et à ma connaissance, il n'a cité à l'attention du Parlement qu'un seul cas pendant ces quatre ans, où il a prétendu que l'administration des terres était en défaut. C'était un ca qui intéressait le voisinage de Winnipeg, mais l'enquête n'a pas réussi à incriminer les fonctionnaires du département.

La seule plainte que M. Davin a jamais soumise au département fut celle d'un colon de son comité au sujet de sa terre et M. Davin admit lui-même que j'avais traité son électeur avec beaucoup de générosité et d'impartialité. Cet homme était de fait un de ses plus chauds partisans. L'honorable député de Marquette (M. Roche) est un homme de beaucoup d'expérience et très versé dans les affaires publiques. Il prendra peut-être la parole sur cette question pendant le cours du débat. Je ne doute pas même qu'il prenne part à la discussion et il prononcera certainement un bon discours car il en est capable. Il a été huit ans membre de la Chambre pendant que j'étais ministre et combien de fois, pendant cette période de temps, a-t-il eu à se plaindre de l'administration des terres? Combien de plaintes a-t-il portées à ma connaissance? Une seule dont je me rappelle. L'honorable député est un conservateur en vue, un membre militant de la Chambre et très capable de défendre les opprimés. Cependant il n'a soumis à la Chambre qu'un seul exemple où l'administration des terres a paru causer un tort. Il s'agissait d'un colon établi sans titre sur une réserve forestière. Je ne me rappelle pas d'autres exemples. Je ne me souviens pas avoir jamais reçu de lettre de l'honorable député, excepté une et qui avait trait,

je crois, à ce cas particulier. Je m'en rapporte entièrement au jugement de la Chambre en lui soumettant que pendant les huit années de mon administration des vastes étendues territoriales du Nord-Ouest, les honorables députés de la gauche, des hommes comme M. le député de Marquette (M. Roche) surtout, tous parfaitement habiles à traiter de cette question, n'ont découvert que deux sujets d eplaintes dignes d'être cités au Parlement. Le département peut-il obtenir une plus éclatante justification de son administration des terres ? Inutile pour eux de prétendre maintenant qu'il y avait beaucoup de choses qui n'allaient pas, car il savent très bien que s'il eussent pu découvrir des abus ils auraient été trop empressés d'en saisir la Chambre.

Je vais terminer, car je m'aperçois que j'abuse de votre patience. J'ajouterai quelques remarques cependant.

Plusieurs DEPUTES : Continuez !

M. SIFTON : Je vais citer des faits sur cette question de la terre au colon et lorsqu'ils les auront pesés, les honorables députés de la gauche pourront les savourer à satiété. Ils nous ont reproché avec sarcasme que nous n'avons pas rempli cet article de notre programme qui consiste à garder la terre pour le colon. Voici des faits qui seront la complète justification devant la Chambre de cette politique, dont nous réclamons la paternité. Des terres que les conservateurs ont concédées aux syndicats, 30,622,444 d'acres ont été gagnés jusqu'ici—je ne parle pas des terres pour la possession desquelles les compagnies continuent annuellement à remplir les formalités de leur contrat. Ils ont fait d'autres concessions qui portent ce total à 31,500,000 acres. D'un autre côté le total des concessions qu'ils ont faites en 18 ans aux colons comme homesteads et préemptions n'est que de 8,500,000 acres, c'est-à-dire que leur administration des terres pendant 18 ans se solde par un chiffre de près de 32,000,000 d'acres de terre en faveur des compagnies et des spéculateurs contre 8,500,000 acres sous toute forme en faveur du colon.

Mais le bilan du parti libéral est celui-ci. Nous avons concédé de toute façon à d'autres qu'aux colons au plus 2,000,000 d'acres de terre et ce chiffre comprend 500,000 acres qui ont été vendus à la compagnie d'irrigation ; mais cette compagnie n'a pas encore rempli les conditions de son contrat et ne les remplira peut-être pas. Pour moi j'espère qu'elle se conformera à ses engagements, car l'Ouest en retirera des avantages. Ce chiffre comprend encore 250,000 acres de terre que nous avons vendus à la compagnie de terres de la vallée de la Saskatchewan et dont elle n'a gagné jusqu'ici que 150,000 acres ; aussi toutes les terres échangées contre le scrip des métis et quelques autres petites ventes par ci par là et qui n'en sont pas en réalité à des colons. De ces différentes sources nous pouvons dire que nous avons concédé environ 2,000,000 d'acres de terre. D'autre part nous avons concédé aux colons véritables, comme homesteads, des lots séparés de 160 acres au total de 20,000,000 environ. Il est inutile d'en parler davantage ; il suffit de placer les faits devant la Chambre pour triompher de l'accusation portée par les conservateurs contre le gouvernement libéral de ne pas garder la terre pour le colon.

Je ne veux pas blesser inutilement les honorables députés de la gauche, mais lorsque je les entends se récrier contre les sept ou huit années d'administration des terres par le gouvernement libéral, lorsque je les entends dire que cette politique ne se recommande pas à leur approbation qu'elle n'est pas conforme à leurs idées ; je me prends à croire qu'ils disent la vérité. Je crois en effet que cette politique est bien différente de celle qu'ils affectionnaient quand ils étaient au pouvoir, et j'irai plus loin : la dernière des choses que j'aurais eu l'intention ou le désir de faire eut été d'inaugurer et de poursuivre une politique agraire qui eut ressemblé à celle qu'ils ont fait passer dans la pratique sous leur régime. Nous n'avons par formulé un programme dans l'intention de plaire à nos honorables amis de la gauche. Notre politique agraire a été inaugurée et exécutée dans le but d'abord de développer l'Ouest, dans le but ensuite de favoriser les intérêts du pays en général et dans le but enfin de plaire à la population de l'Ouest du Canada, avec laquelle nous étions en rapport. Tels sont les objets que nous avions en vue et j'en appelle à l'opinion impartiale du pays représentée au Parlement pour décider si la politique agraire du Gouvernement pendant mon ministère n'a pas amené le développement du Nord-Ouest, et du pays en général. Quand au troisième objet que nous avions en vue, le bonheur de la population du Nord-Ouest, les resultats sont là pour prouver à l'évidence que nous l'avons atteint. Dans l'origine le Nord-Ouest fut colonisé en grande partie par les conservateurs. Tous ceux qui sont familiers avec l'histoire du Nord-Ouest savent que la population était composée dans une forte proportion de conservateurs. Les libéraux étaient clairsemés. Telle était la situation lors de notre accession au pouvoir. Notre programme était devant le public, devant une population qui nous était hostile, à cause de ses attaches de parti. Les conservateurs étaient tellement convaincus de la profonde prédilection des électeurs pour leur politique, qu'on se rappellera la vigoureuse déclaration que fit le vénérable chef du parti à cette époque, sir Charles Tupper et quelques-uns de ses lieutenants. On se rappellera qu'ils ont déclaré qu'il ne resterait pas, après les élections de 1900, un seul député libéral à l'ouest du lac Supérieur et que moi-même j'étais pour être enterré sous l'oubli.

Qu'est-il arrivé ? Ce n'est certainement pas ce que l'honorable député avait promis. Nous nous sommes présentés devant les électeurs et ceux du Nord-Ouest, en particulier, nous ont accordé leur appui. Les territoires du Nord-Ouest ont élu, je crois, quatre partisans du Gouvernement. Nous avons continué la même politique, et en 1904, il y eut une nouvelle élection.

Celui qui prétend que la population des territoires du Nord-Ouest est susceptible de subir certaines influences et être amenée à voter contrairement à ses opinions, donne la preuve qu'il ne connaît pas ce pays. Il n'y a pas une partie du Canada où le peuple soit plus indépendant, au point de vue de la politique ; nulle part ailleurs il ne passe plus rapidement d'un parti à l'autre s'il croit avoir des raisons de se plaindre ; nulle part ailleurs, l'opinion publique n'est plus facilement affectée par tout ce qui concerne l'administration et le gouvernement ; nulle part ailleurs les électeurs n'exigent plus impérieusement que toutes les questions d'intérêt public soient débattues et discutées à fond en leur présence. Qu'en résulte-t-il ? Le résultat fut sans précédent, d'une extrémité à l'autre du Nord-Ouest ; la population à laquelle le ministère de l'Intérieur avait eu affaire depuis huit ans, lui a accordé sa confiance presque unanimement.

Je ne rappelle pas ces choses, dans le but de me réjouir de la défaite de nos adversaires. Mon but est de faire voir à ceux qui prétendent que le Nord-Ouest est mécontent de la manière dont la loi sur les homesteads est administrée sont dans l'erreur. Je rappelle ces faits pour démontrer que ceux qui habitent l'Ouest, qui sont en contact continuel avec le département des terres, qui sont au courant de toutes les circonstances des questions qui ont été soulevées ici, ont donné un appui presque unanime au Gouvernement qui était responsable de cette administration.

Jetons un coup d'œil sur les majorités. Elles atteignent des chiffres qu'on n'avait jamais vus auparavant. Voici, par exemple l'honorable ministre actuel de l'Intérieur (M. Oliver) qui a obtenu je ne sais plus combien de milliers de voix ; sa majorité a été tellement forte que nous en avons oublié le chiffre. Il en a été ainsi d'un bout à l'autre du Nord-Ouest. Et dans le Manitoba, qu'avons-nous vu? Les journaux conservateurs prétendaient que nous ne remporterions pas une seule division dans cette province et que le parti libéral y était dans un état de désorganisation complète. Le résultat a été que nous avons remporté sept sièges sur dix ; et mon honorable ami, le député de Marquette (M. Roche) a failli lui-même rester sur le carreau. Voilà le résultat d'un appel au peuple ; voilà le verdict des électeurs qui connaissent les questions, qui savent personnellement ce qui en est et qui sont en état de rendre un jugement sans appel sur la question.

M. SIFTON.

En terminant, monsieur l'Orateur, je dois dire que bien que personne ne soit plus conscient que moi des lacunes et des faiblesses de mon administration, je ne viens pas ici ce soir m'excuser des fautes que les honorables députés de la gauche me reprochent. J'ai exposé à la Chambre ma version de l'affaire, telle que je la connais ; j'ai fait connaître tous les faits à la députation, du mieux que j'ai pu et quand on viendra à écrire l'histoire de ce pays, je serai satisfait si l'on m'attribue la responsabilité des huit ou neuf dernières années de l'administration du Nord-Ouest.

L'honorable M. GEO. E. FOSTER (Toronto-nord) : C'est un spectacle qui en vaut la peine, de contempler le sourire de satisfaction qui, depuis quatre heures, s'épanouit sur la figure des honorables membres de la droite. Un Moïse ou quelqu'un offrant des traits de ressemblance avec le Moïse des temps bibliques, leur est enfin apparu pour guider le Gouvernement dans les ténèbres égyptiennes et voici que, redevenus rayonnants, ils s'imaginent être en route vers la terre promise du pouvoir perpétuel.

Cette joie est excusable et je félicite mes honorables amis d'avoir enfin trouvé un défenseur pour exposer leur cause sous ce que je considère son jour le plus favorable. Mais quel contraste ! et quelles idées ce contraste a dû faire naître dans l'esprit de ceux qui depuis des semaines assistent aux efforts impuissants de leur ministre de l'Intérieur pour les sortir de la boue et de la fange, et leur faire prendre pied sur un terrain plus ferme.

Quel contraste, dis-je, et quelles idées ce contraste a dû faire naître dans leurs esprits pendant les deux ou trois heures qu'ils ont écouté celui qui fut un jour leur ministre de l'Intérieur, mais qui, hélas ! ne l'est plus. Je ne sais pas si, en dépit des fortes antipathies de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa), un changement ne serait pas encore possible. Mais je n'ai ni l'intention ni le temps de m'aventurer sur le terrain des prophéties politiques.

Pendant quelque temps et aussi brièvement que possible, je m'appliquerai à reprendre un par un, les arguments, les allégations et aussi les fausses allégations de l'honorable préopinant ; car malgré toutes ses prétentions à l'authenticité et à la véracité, j'espère pouvoir démontrer, avant de reprendre mon siège, que la nature humaine est peccable et sujette à erreur, autant pour ceux qui siègent à droite que pour ceux qui siègent à gauche de cette Chambre.

Je n'entreprendrai pas de longues démonstrations sur chacun de ces points, mais je tâcherai d'en faire ressortir aussi clairement que possible, ce que je crois en être les traits saillants. L'ancien ministre de l'Intérieur et le nouveau ont deux traits de ressemblance frappante : ils ont une confiance illimitée en eux-mêmes, dans l'excellence de leur administration, dans la sagesse de

leur politique, et ils sont également victimes de cette étrange hallucination que c'est grâce à eux et à leur politique si le Nord-Ouest et le Canada sont prospères.

Il est parfaitement permis à un homme, qu'il soit ministre ou non, d'avoir confiance en lui, mais il s'expose à s'illusionner sur les faits et à porter cette confiance en soi au-delà des limites permises. L'ancien ministre de l'Intérieur et le nouveau ministre ont un argument en commun qu'on pourrait appeler l'argument assommoir, l'argument en dernier ressort. Messieurs de la gauche, disent-ils, toutes vos prétentions sont vaines, tous vos raisonnements sont faux, car les circonscriptions électorales de l'ouest ont été consultées et les majorités se sont prononcées contre vous.

Les circonscriptions électorales ont déjà été consultées avant aujourd'hui ; les majorités se sont déjà prononcées et il ne s'ensuit pas nécessairement que leur verdict soit toujours conforme à la logique et à la justice. Il est arrivé une fois qu'un M. Brunet avait obtenu une forte majorité dans une division de la ville de Montréal, mais je ne crois pas que même les honorables membres de la droite voudraient voir dans le résultat de cette élection une preuve irréfutable de l'excellence de leur politique dans la province de Québec et dans tout le Canada. J'ai entendu dire qu'un nommé Tyerman a été élu par une bonne majorité dans une circonscription provinciale du Nord-Ouest, mais je suis certain que même le ministre actuel de l'Intérieur n'aurait pas le courage de prétendre que l'élection de M. Tyerman, dans les circonstances où elle a eu lieu, est un argument précieux en faveur de la politique du Gouvernement. Le parti libéral a triomphé à une grande majorité dans le district de la rivière de la Paix, lors des élections de la province d'Alberta. Un nommé Dubuc a été élu, et au moment où le président d'élection le déclarait ainsi élu, ils étaient tous deux à 150 milles de la circonscription dans laquelle ils n'avaient jamais mis les pieds.

C'est étonnant comme un homme, même bien intentionné, peut abuser d'un argument jusqu'au point de dire les plus grandes absurdités.

Si j'en avais le temps, je pourrais suivre l'ancien ministre de l'Intérieur dans toutes ses pérégrinations vagabondes à travers le Nord-Ouest, dans ses visites aux différentes circonscriptions, s'efforçant de tenir sa promesse de ne pas laisser élire un seul conservateur dans les territoires du Nord-Ouest. Nous pourrions aussi exposer les moyens auxquels il a eu recours pour arriver à ses fins. Mais le temps nous manque et d'ailleurs, le jeu n'en vaudrait pas la chandelle. Je préfère me borner à discuter les questions d'administration et de politique qui divisent les deux partis.

L'honorable ministre de l'Intérieur dit que c'est un événement historique, mais que l'opposition perdit son temps et ses peines à attaquer un département d'un gouvernement qui est au couronnement de son œuvre, au sommet de ses exploits. Le superbe bilan que le département de l'Intérieur est en état de montrer rend vaines toutes les tentatives de l'opposition contre le Gouvernement.

Mais, monsieur l'Orateur, est-ce que nos adversaires ont tout fait dans le Nord-Ouest? Est-ce le ministre actuel ou l'ancien ministre de l'Intérieur qui a créé les terres du Nord-Ouest et leur a donné leur fertilité ? Ont-ils construit les chemins de fer qu'ils ont trouvés dans cette partie du pays, à leur arrivée au pouvoir ? Ont-ils fait mûrir les abondantes récoltes que nous avons eues dans le Nord-Ouest depuis cinq ou six ans, avant même leur tentative dans le Yukon pour modifier le mécanisme de l'univers et amener de la pluie ? Ont-ils été les nourriciers du Nord-Ouest ? La nature n'y est-elle pas pour quelque chose dans les énormes progrès accomplis ?

Des peuples de toutes les parties du monde, des Syriens, des Russes, des Roumains, des Doukhobors, des Allemands, des Scandinaves, des citoyens des îles Britanniques, des Etats-Unis et de l'extrême orient ont été attirés vers cette partie du Canada. Tout cela est-il l'œuvre du ministre actuel et de l'ancien ministre de l'Intérieur ? Ont-ils exercé cette influence universelle qui a dirigé toutes les nations de la terre, en quête de territoire et de liberté vers notre immense Nord-Ouest qui est le seul endroit du monde tempéré et habitable où il y ait encore des terres gratuites ? N'y a-t-il pas eu d'autres causes naturelles ou occultes à cela? Il suffit de se le demander pour comprendre toute l'absurdité d'une pareille prétention.

Mais, répond l'honorable ministre de l'Intérieur, vous avez été défaits aux élections. Le peuple a refusé de vous confier l'administration des affaires du pays. Croyez-vous que nous allons remettre l'administration du ministère de l'Intérieur à un comité de la Chambre ?

Si un comité de la Chambre est formé, le Gouvernement aura la majorité dans ce comité et il pourra le diriger à son gré. Mais le cas n'en soulève pas moins une intéressante question de droit constitutionnel. Parce qu'un parti est sorti victorieux des élections aucun comité d'enquête ne sera accordé ; aucune investigation ne sera faite dans l'administration d'un département.

L'honorable premier ministre qui est un grand admirateur des institutions anglaises, sait que dans le parlement anglais, le modèle de tous les parlements, presque tous les mois le parti victorieux nomme des commissions pour s'enquérir d'irrégularités signalées par la presse, ou par l'opposition, ou de toute autre manière, et que ces commissions font leur rapport à la Chambre. C'est de cette manière qu'on assure le bon fonstionnement du gouvernement dans le modèle des parlements ; depuis de longues années c'est

au moyen de commissions ou de comités qu'on fait la lumière sur les méthodes et les procédés d'administration, car dans tout gouvernement il peut se glisser, avec le temps, des abus, dont les conséquences seraient funestes pour le pays.

La commission chargée de faire une enquête sur l'achat des chevaux pendant la guerre des Boërs n'a-t-elle pas été nommée par un gouvernement victorieux, du moment qu'on a soupçonné que des irrégularités avaient été commises ? Le parlement impérial a agi de la même manière dans des centaines d'autres cas.

Aujourd'hui nous signalons des irrégularités, nous les prouvons, mais le ministre de l'Intérieur s'en moque et nous répond d'un air de défi : Mais, pas du tout ; vous avez été vaincus aux élections et nous n'allons pas vous confier le gouvernement du pays en nommant un comité dans lequel nos partisans seront en majorité, vu que nous sommes la majorité dans cette Chambre.

Que dit-on encore ? L'ancien ministre de l'Intérieur (M. Sifton) nous reproche de vouloir jeter du discrédit sur le département de l'Intérieur, et il nous avertit que cette conduite ne nous attirera pas les sympathies de la population du Nord-Ouest. Notre intention, monsieur l'Orateur n'est pas de jeter du discrédit sur le département de l'Intérieur, mais de le purifier. Pour les gouvernements, comme pour les particuliers ou pour les associations, le principe le plus sûr et le plus salutaire, c'est d'exercer une surveillance constante en mettant sous les yeux du public les méthodes administratives de tous les départements d'un gouvernement, quelque bon qu'il soit, quelle qu'ait pu être sa majorité aux élections. C'est ce que nous voulons faire. Nous ne prétendons pas que toute la sagesse soit de notre côté. Nous croyons que dans les circonstances, sachant ce que nous savons et soumettant à la Chambre ce que nous lui avons soumis, on assurerait davantage une bonne administration du département, et un bon gouvernement, si un comité composé d'hommes capables, énergiques et droits était chargé de poursuivre une enquête sur les méthodes administratives du département et sur leurs conséquences et de faire connaître le résultat de l'enquête par un rapport à la Chambre. C'est ce que nous demandons et c'est tout ce que nous demandons.

L'ex-ministre de l'Intérieur dit que c'est la politique inepte du gouvernement précédent et dont l'opposition offre aujourd'hui un échantillon, qui a amené l'anéantissement du parti conservateur, au Canada, mais surtout dans le Nord-Ouest. J'ai déjà dit un mot de cette question de la majorité aux élections et je répète que cette majorité quels que soient les moyens employés pour l'obtenir, n'est pas du tout un argument concluant. Ce n'est pas uniquement l'ineptie de notre politique qui a amené ce résultat. Deux causes y ont concouru et l'ex-ministre de l'Intérieur était l'une de ces causes. Le

gouvernement libéral-conservateur y a contribué, mais il n'y aurait pas réussi si l'ex-ministre de l'Intérieur n'avait pas mis l'épaule à la roue et n'avait pas prêté main forte à l'ineptie conservatrice pour amener le résultat des dernières élections.

L'ex-ministre dit aussi qu'il est consolant de voir l'opposition s'intéresser aux choses du Nord-Ouest. L'opposition s'est toujours intéressée au Nord-Ouest. Le parti libéral-conservateur lui a légué dans les choses du Nord-Ouest un intérêt intelligent et inspiré par les meilleurs sentiments politiques, car c'est ce parti qui autrefois, alors qu'il était plus difficile de prévoir l'avenir qu'aujourd'hui, maintenant qu'on peut regarder le chemin parcouru, c'est ce parti, dis-je, qui, malgré les fautes de détail qu'il a pu commettre, a introduit dans les larges mailles de sa politique les éléments de la grandeur future de cette partie du pays.

Quelle insigne folie de venir dire dans cette Chambre que le gouvernement libéral-conservateur a aliéné 30,000,000 d'acres de terre dans le Nord-Ouest et que le gouvernement actuel n'en a aliéné que 2,000,000 d'acres et de demander à des gens intelligents d'en conclure à la supériorité du parti libéral sur l'autre !

Le Gouvernement libéral-conservateur a aliéné 30,000,000 d'acres de terre dans le Nord-Ouest mais qu'est-ce que cela a rapporté ? L'honorable M. Alexander Mackenzie le chef des libéraux, qui a été premier ministre de ce pays, était d'accord avec le parti libéral-conservateur pour dire que ce qu'il fallait au Nord-Ouest c'étaient des chemins de fer et que les terres de l'ouest devaient servir, en grande partie, à en solder la construction.

Trente millions d'acres de terre aliénés ! Oui ; et 2,000 milles du chemin de fer canadien du Pacifique dont les rails d'acier brillent au soleil, entre l'est et l'océan Pacifique; 2,000 milles de chemins de fer sur lesquels passent et repassent sans discontinuer ce trafic et ce progrès dont on parle tant et qui n'existeraient pas sans cette voie ferrée.

Trente millions d'acres de terre aliénés et des chemins de fer allant jusqu'à Edmonton, jusqu'à Calgary, au sud de Calgary, jusqu'à Regina, vers le nord-est, et d'autres encore, qui établissent un réseau complet de voies ferrées dans une grande partie de ce vaste territoire de l'est. Trente millions d'acres de terre; oui, et cela nous a valu les superbes facilités de transports sans lesquelles tout progrès serait impossible dans le Nord-Ouest. Un enfant saisirait l'inanité d'un pareil argument. Quant au Gouvernement libéral, il a aliéné deux millions d'acres de terre et quelle ligne de chemin de fer ou de transport peut-il montrer en échange ?

Passons à autre chose. L'ex-ministre de l'Intérieur combat la prétention de l'opposition que c'est une faute d'enlever au Parlement et au Gouverneur général en conseil

des ministres le droit de faire des règlements pour la bonne administration des terres du Nord-Ouest. L'honorable député (M. Sifton) a été habile mais il n'a pas été franc. Il nous a fait un tableau lamentable d'honnêtes colons ayant perdu leurs droits à une concession gratuite par suite de circonstances incontrôlables et ensuite il demande: Voudrait-on que je répondisse à ces gens qu'ils n'ont pas de recours, ou exigerait-on que pour chaque cas individuel, je fusse obligé de m'adresser au conseil des ministres ou au Parlement ?

L'absurdité de cette prétention est trop évidente. Personne n'aurait rien à dire si le ministre avait une grande latitude à cet égard, mais la question est bien différente quand on invoque le cas isolé de quelques colons pour enlever au Gouverneur général en conseil des ministres et remettre au ministre de l'Intérieur le pouvoir de vendre des millions et des millions d'acres de terre, aux prix qu'il jugera à propos, entre $1 et $3 l'acre, sans obtenir au préalable l'assentiment du conseil des ministre ou celui du Parlement. A-t-il fait à ses collègues du ministère le récit des malheurs du pauvre colon et a-t-il réussi à les attendrir au point de se faire conférer les pouvoirs d'un autocrate, ou d'un czar qui pourrait aller trouver qui bon lui semblerait et lui dire confidentiellement: Je suis autorisé à vous vendre un quart de millions d'acres de terre au prix que je voudrai, pourvu qu'il ne soit pas inférieur à $1 l'acre et je suis prêt à faire un marché avec vous, sur le champ, si vos conditions me conviennent.

Un homme doit-il être investi de pareils pouvoirs ? Doit-on les lui conférer sur le simple prétexte qu'il doit être en état de rendre prompte justice à quelques colons dans le malheur, quand tout le monde s'accorde à reconnaître que ces colons doivent être traités avec la plus grande libéralité ?

Mais l'ex-ministre va encore plus loin,—ici encore on constate une étonnante parité d'idées entre l'ex-ministre et le ministre actuel—il déclare que la politique de son parti n'est pas de faire de l'argent pour le pays. Non. Tous deux sont contents quand d'autres font de l'argent, même si c'est le Gouvernement qui doit en payer la façon.

Le ministre de l'Intérieur dit: Ce n'est pas un article du programme du Gouvernement de réaliser des bénéfices de la vente des terres. Je suppose qu'on réserve les bénéfices pour les favoris auxquels ces terres sont vendues. J'avais toujours compris que le Gouvernement n'était que le gardien et le dépositaire de ces terres et que son premier devoir consistait à tirer le meilleur parti possible, dans l'intérêt du peuple, de l'héritage qui lui était confié. La politique du Gouvernement n'est pas de faire de l'argent avec ces terres, dit le ministre, et c'est pour cela, qu'on les cède par centaines de milliers d'acres à des spéculateurs qui, eux, réalisent des bénéfices au grand contentement de l'ex-ministre et du ministre actuel de l'Intérieur. Ils aiment à vivre dans un pays où les gens ont des occasions de s'enrichir, et écartant le colon de leurs préoccupations, ils s'efforcent de faire naître ces occasions.

Avant de reprendre mon siège, monsieur l'Orateur, je citerai plusieurs cas où ils ont fourni à leurs amis des occasions de s'enrichir facilement et plus que facilement. Le secret ! le huis clos ! ces seuls mots m'horripilent, dit l'honorable ministre de l'Intérieur ; rien ne se fait secrètement dans mon département ; tout se fait au grand jour ; il n'y a pas de travail de nuit chez moi ; dans quel département fait-on les choses plus ouvertement, plus sous les yeux du public, que dans le mien ?

Très bien ! nous allons voir. C'est au grand jour et sous les yeux du public que vous, M. le député de Brandon, lorsque vous étiez ministre de l'Intérieur, vous vous êtes claquemuré dans votre cabinet pour conclure un marché secret relatif à la construction d'un bout de chemin de fer dans le Yukon où dans une partie du Yukon, et cela sept ou huit jours à peine avant l'ouverture du Parlement. C'est aussi au grand jour que vous avez conclu un arrangement avec la compagnie de colonisation de la vallée de la Saskatchewan et que vous lui avez livré 250,000 acres de désert aride.

A l'avenir, nous aurons une meilleure idée des capacités de l'honorable député de Brandon. Il a trouvé l'occasion de passer la brique d'or au public. Il prétend que ce territoire était un désert et cependant il trouve des capitalistes confiants, obtus, à demi-idiots et il réussit à leur vendre 250,000 acres de ce désert, à raison de $1 l'acre et à s'en faire remettre le prix.

M. R. L. BORDEN : En scrip.

M. FOSTER : En scrip s'il le faut, en argent s'il le peut. Jamais un ministre canadien n'a commis un pareil filoutage. Si l'on doit croire l'honorable député de Brandon quand il affirme qu'en 1902 tout ce district n'était qu'un vaste désert, quelle honte pour l'honorable premier ministre d'avoir dans son cabinet un collègue capable de leurrer de pareille façon les trop confiants capitalistes des Etats-Unis.

Mais, quelle a été l'âme de la compagnie? Ce n'est certainement pas les financiers américains. Ils ont bien acheté 250,000 acres de désert à $1 l'acre, mais ils n'étaient pas seuls. Ils avaient avec eux des gens avisés qui n'étaient pas banquiers aux Etats-Unis, mais de simples citoyens du Nord-Ouest dont le front avait été caressé par la brise sèche et altérante qui soufflait de ce désert aride. Mais ils ne s'y laissaient pas prendre. Ils savaient bien que ce n'était pas un vrai désert. Ils persistaient à croire que c'était un simple mirage, et qu'en réalité ce territoire était un jardin d'une merveilleuse fertilité.

Pendant que les crédules capitalistes américains s'empressaient, à la demande du ministre de l'Intérieur, d'acheter ces 250,000 acres de désert à $1 l'acre, ces gens du Nord-Ouest savaient ce qu'ils faisaient et encourageaient leurs associés à acquérir un territoire qui, deux ou trois mois plus tard, devait s'épanouir comme une fleur sous la rosée et devenir la partie la plus fertile du pays. Il n'y a pas eu de secret dans cette affaire? Ils n'étaient pas dans le secret, ces habiles citoyens du Nord-Ouest qui savaient que le désert devait se changer en jardin ? Il agissait au grand jour le ministre qui fit cette vente à l'insu du pays, à l'insu du Parlement, et de sa propre autorité ?

Il ose cependant comparer les méthodes et les projets de colonisation de l'ancien régime avec ceux du régime actuel. Il y a un fait qui ressort bien clairement. Au début, alors que tout était à créer et à inventer, que les richesses du Nord-Ouest n'étaient pas connues, le gouvernement libéral-conservateur adopta un plan de colonisation, et comment s'y prit-il? Le plan après avoir été discuté, fut adopté par le conseil des ministres et rendu public. Tout individu, toute association d'individus étaient libres de l'étudier et de s'en prévaloir.

Mais quand les génies administratifs du Gouvernement actuel, entreprirent de faire de la colonisation, qu'arriva-t-il? Le conseil des ministres n'adopta aucun plan dont les citoyens du Nouveau-Brunswick, de l'île du Prince-Edouard, d'Ontario ou de Québec pussent profiter aux mêmes conditions que les autres. Un seul homme fut chargé d'imaginer un plan connu d'une douzaine de favoris, à peine, sur une population de cinq à six millions d'habitants.

Hier, monsieur l'Orateur, on nous a fait dans cette Chambre l'historique d'un autre projet de colonisation. L'avez-vous entendu, monsieur l'Orateur ? En connaissiez-vous l'existence, auparavant? Vous, monsieur l'Orateur, qui êtes un esprit éveillé, un observateur intelligent, qui habitez la province d'Ontario et qui depuis nombre d'années êtes intimement mêlé aux choses du Gouvernement, saviez-vous qu'il existait une organisation comme la compagnie de colonisation de la région de la rivière de la Paix, fondée en 1899, et donnant signe de vie, par intermittence, jusqu'à ce jour? Le Parlement le savait-il? Le pays le savait-il? Fit-on jamais savoir au public que le Gouvernement était prêt à donner 24 milles carrés de territoire à toute association qui s'engageait à établir cinquante colons sur ces terres dans un délai de cinq ans et qui, après avoir rempli cette condition, serait autorisée à acheter 250,000 acres de terre à $1 l'acre, payable 25 cents comptant, 25 dans cinq ans et 50 cents dans dix ans ? Quelqu'un dans le pays savait-il que des négociations avaient été entamées, qu'un décret ministériel déterminant l'arrangement avait été adopté, que ce décret donna lieu à des objections, que des modifications y furent apportées au mois de mai 1904, que le Gouvernement, en gardien sévère et inflexible du domaine national avertit les solliciteurs qu'il ne pouvait faire aucune nouvelle concession, mais qu'un mois plus tard, à l'approche des élections, ce même gouvernement consentit aux nouveaux arrangements qu'on exigeait de lui, et que par un décret du conseil des ministres, il céda à une association privilégiée 368,000 acres de terre, avec un privilège de 20 années, et que tout cela a été fait dans le secret le plus absolu.

L'ex-ministre de l'Intérieur reproche aux membres de l'opposition de manquer de précision et d'exactitude. Un orateur est excusable de manquer d'exactitude et de précision quand, en l'absence de tout document, il doit se fier à sa mémoire.

Mais lui n'a pas d'excuse puisqu'il avait le document entre les mains, qu'il l'a eu à la Chambre, et que la Chambre l'a entendu; et c'est après cela qu'il m'accuse d'avoir faussé la vérité. Au sujet de cette "Temperance Colonization Company", j'ai dit l'autre jour que je n'étais pas membre de cette Chambre quand elle fut fondée, quand elle obtint la charte qui la constituait civilement. C'est exactement ce que j'ai dit et c'est absolument ce que l'honorable député a cité. Et cependant, il cherche à me faire passer pour un falsificateur, parce qu'en 1891, alors que j'étais ministre, cette compagnie fut définitivement enterrée dans la salle du conseil.

Sur un autre point encore, l'honorable député a manqué de franchise. Il avait en main un document qui contenait tous les faits et c'est en s'appuyant sur ce document qu'il déclara que la compagnie présenta un compte de $78,000 qui lui fut payé, sans vérification, par le gouvernement dont je faisais partie.

S'il avait rapporté les faits tels qu'ils se trouvent dans ce document, il aurait dit que le compte de la compagnie était de $224,000. Il aurait dit que la compagnie avait payé au Gouvernement, en espèces sonnantes, $100,000 ; qu'elle avait établi un certain nombre de colons sur les terres qui, aux termes du contrat devaient lui revenir et que le compte détaillé et complet de ses dépenses qu'elle remit au Gouvernement, s'élevait à $224,000, si je me rappelle bien. Le Gouvernement, après avoir minutieusement examiné ce compte, accorda à la compagnie $78,000 qui furent ajoutés aux remises et aux $100,000 ; et la somme fut remboursée à la compagnie, non en argent, mais en terres, à raison de $2 l'acre.

L'honorable député de Brandon (M Sifton) n'a pas fait de secret, non plus, de l'affaire des scrips. Très peu de temps avant l'élection générale, il eut assez d'influence sur ses collègues pour amener le conseil des ministres à défaire ce qui avait été décidé par le Gouvernement et le Parlement relativement au scrip de certains métis résidant en dehors du Canada. Il obtint un nouveau

décret et grâce à ses méthodes administratives et à son horreur du secret, il lui fallut près de trois mois pour le faire paraître dans la "Gazette Officielle", pour que le public en prit connaissance. Mais la signature du Gouverneur général était à peine apposée à ce nouveau décret, qu'un ami du ministre, à Winnipeg, un courtier en scrips, en était mystérieusement informé, en même temps que quelques autres privilégiés, et des agents de confiance furent immédiatement mis en campagne pour découvrir les métis qui avaient droit à ce scrip. Son horreur du secret eut un tel succès que ces favoris purent acheter du scrip donnant droit à 30,000 ou 36,000 acres de terrain, en payant de $100 à $200 pour chaque scrip donnant droit à 240 acres. Et l'ex-ministre eut la satisfaction de voir ce courtier et ses associés faire une fortune de centaines de mille dollars.

Passons maintenant à l'affaire de la "North Atlantic Trading Co." (Protestations).

Ce même ex-ministre de l'Intérieur, toujours avec son horreur du secret, prit trois de ses lieutenants de confiance, dressés à ses méthodes, et conclut avec eux un arrangement secret, sans qu'aucun crédit à cette fin n'eut été voté par le Parlement. Bien que l'honorable premier ministre ait cherché à établir le contraire, je répète qu'il n'y avait ni autorisation ni crédit du Parlement permettant de lier le pays à cette dépense, pendant douze ans, d'une somme indéterminée, mais pouvant atteindre $50,000 ou $100,000 par année.

L'horreur du secret ! L'ex-ministre a-t-il fait le jour sur cette compagnie qu'il représentait à ses collègues comme régulièrement constituée et ayant un sceau à elle, mais qui en réalité n'était qu'une association fictive, sans constitution régulière ?

Mais voici le plus beau de l'histoire. Il déclare qu'il prend toute la responsabilité de l'affaire. Il contemple tour à tour la figure satisfaite de l'honorable premier ministre, la mine joyeuse de l'honorable ministre des Douanes, la prestance impassible du ministre de l'Intérieur et leur dit : Soyez sans inquiétude, mes amis ; cette affaire ne vous regarde pas ; c'est moi qui l'ai faite et et j'en prends la responsabilité. Malheureusement, l'honorable député s'est mis ou a été mis dans une situation où il ne peut plus prendre aucune responsabilité. Cette dernière retombe sur les épaules de ceux qui font partie du cabinet à présent et qui en faisaient partie à cette époque. L'honorable député de Brandon (M. Sifton) n'est plus dans l'engrenage.

De même sur la question des baux à perpétuité. De cela, non plus, ses amis n'ont à s'inquiéter. Avec beaucoup de courage... ou de toupet, il en prend la responsabilité. Un jour il se laissa entraîner dans une discussion à propos des éleveurs, des propriétaires de pâturages et des cultivateurs, et après s'être suffisamment renseigné, il décida que les terrains à pâturage devaient être déclarés terrains à pâturage ; et toujours plein de confiance en lui-même, il décida aussi, que c'est lui qui dirait si un terrain doit être considéré ou non comme un terrain à pâturage. Il proclama ce dogme et s'y conforma courageusement, que les terrains à pâturage doivent être traités comme tels.

Mais si quelqu'un arrivait à découvrir dans les limites de ces terrains à pâturage, des terres arables faciles à irriguer et dont la valeur, après l'irrigation, serait de $20 à $40 l'acre ? Supposons que dans ces formules de baux pour l'affermage de ces terrains à pâturage, on ait intercalé—secrètement, peut-être—une modeste petite clause stipulant que le locataire peut acheter jusqu'à concurrence d'un dixième de ce terrain à pâturage, à raison de $1 l'acre.

L'honorable député de Brandon a cherché à passer légèrement sur ce point. Pourquoi, dit-il, ces gens ne pourraient-ils pas acheter du terrain sur lequel ils pourraient récolter du fourrage pour les animaux? On ne voudrait assurément pas les obliger à récolter du fourrage sur leurs terres à pâturage ? Ils choisiraient de préférence des terrains arables, fertiles, faciles à irriguer pour y cultiver des produits afin de nourrir leurs immenses troupeaux. Mais le décret ministériel disait qu'ils ne pourraient acquérir que jusqu'à concurrence d'un dixième du tout pour y établir une ferme et un enclos à bestiaux. Le cultivateur d'Ontario ou l'"habitant" de la province de Québec qui achète une ferme, veut qu'elle forme un tout aggloméré ; il ne prend pas deux arpents ici, deux arpents là et deux arpents à quelques milles plus loin, et encore deux arpents à une centaine de milles.

Une ferme, au sens générique et au sens ordinaire du mot, est une pièce de terre qui se tient, et c'est ainsi qu'on l'entendait en parlant d'une ferme à bestiaux. Mais le mot a acquis une merveilleuse élasticité dans la bouche de l'ex-ministre de l'Intérieur. Il en a étendu la signification jusqu'à lui faire dire que le locataire de 40,000 ou 60,000 acres de terre à pâturage pourra choisir tous les meilleurs terrains de ce territoire et en faire l'acquisition. Quel mal y a-t-il, dit-il, à ce que le locataire d'une terre à pâturage possède du terrain où il puisse cultiver des produits pour nourrir ses animaux ?

"Terre à vendre—18,000 acres, 20,000 acres", dit-il encore, en brandissant une feuille de papier sur laquelle ces mots étaient probablement écrits ; "Voilà ce que le gouvernement conservateur distribuait par lots de 20,000 ou 40,000 acres". Il s'est bien donné garde de spécifier quoi que ce soit, de donner le moindre détail. Quand lui ou le ministre actuel de l'Intérieur parlent de la quantité de terre à pâturage ou de terre boisée concédée par le gouvernement conservateur, je leur demande si ces terres ont

été cédées gratuitement, ou s'il s'agit simplement de la liste des terres pour lesquelles des demandes avaient été faites et dont la dixième partie n'a pas été affermée. Au commencement, des demandes furent faites pour des dizaines et des dizaines de milliers d'acres de terre boisées et le demandes furent accordées ou prises en considération. Mais lorsque les conditions à remplir furent connues, lorsqu'on sut qu'il fallait construire une scierie, abattre une certaine quantité de bois tous les ans, payer une certaine redevance à l'Etat, les choses changèrent d'aspect et la quantité de terre réellement concédée dans ces conditions par le gouvernement conservateur se réduisit à bien peu de chose.

Pourquoi n'a-t-on pas dit la vérité, sur ce point ? On parle sans cesse de concession forestières et l'ex-ministre de l'Intérieur et le ministre actuel s'imaginent avoir tout dit quand ils ont répété que sous le régime conservateur plus de concessions ont été accordées que sous le régime libéral, et que les redevances payées à l'Etat ont été moins considérables dans le premier cas que dans le second.

Il y avait un personnage du nom de Ross qui était chef d'un gouvernement qu'on appelait le gouvernement Ross et ce gouvernement avait détenu le pouvoir pendant 33 ans et demi, dans la province d'Ontario. Il avait pour habitude, comme mon honorable ami, ce soir, de se vanter continuellement de sa majorité, chaque fois qu'il avait un mauvais coup à faire dans l'administration des terres, des concessions forestières ou des forêts pour la fabrication de la pâte de bois. Dans une certaine région boisée, il permit la coupe du bois à papier moyennant un certain droit et une redevance nominale et il dit ensuite : Voyez comme nous administrons les terres d'Ontario dans l'intérêt du peuple. Or ce gouvernement a été remplacé par un autre et dans la même région, mais avec d'autres conditions la maison Booth a signé un contrat avec le nouveau gouvernement et s'est engagé à payer une redevance de $300,000 et un droit de coupe annuel, pour la coupe du bois à papier.

L'honorable député de Brandon me reproche d'avoir eu peur de lui et de m'être sauvé, parce qu'il est allé en Floride pendant que je suis resté ici. Gonflé de sa propre importance, même après son expulsion du cabinet, il s'imaginait que personne dans cette Chambre n'oserait ouvrir la bouche tant qu'il se pavanait sur les côtes de la Floride et de l'île de Cuba ; et parce que moi, humble député de Toronto-nord, en m'efforçant de remplir de mon mieux mes devoirs publics, j'ose parler du ministère de l'Intérieur, et de l'homme distingué qui en était le chef, il me traite de lâche, il dit que j'ai de l'effronterie, mais pas de courage et que peu lui importe que je parle avant ou après lui. Je ne m'en inquiète pas non plus. Mais il me semble que le simple bon sens veut

que l'homme réellement brave, le prouve autrement qu'en accusant son adversaire de lâcheté, surtout si c'est lui qui a fui et que c'est son adversaire qui est resté.

Il a cependant fait une remarque très sensée lorsqu'il a dit: On ne peut pas espérer avoir des scieries en exploitation, tant que des hommes pratiques, des hommes du métier ne seront pas engagés dans cette industrie et tant que nous n'aurons pas de chemins allant jusqu'à ces concessions forestières. Je suis absolument de cet avis.

Je sais qu'avant de recueillir les fruits de l'exploitation forestière, il faut mettre à l'œuvre des hommes d'expérience et ouvrir des routes. Pour l'instant, tout ce que je vous demande, monsieur l'Orateur, c'est de vouloir bien noter ce point-là ; j'y reviendrai un peu plus tard.

L'honorable député prétend qu'il est impossible de prouver que la concussion se soit pratiquée au ministère de l'Intérieur tant que l'administration lui en a été confiée. S'il est très difficile, la plupart du temps, d'établir l'existence de la concussion, cela est loin de prouver qu'elle ne fleurit pas. L'un des devoirs de l'opposition—il n'est pas toujours agréable à remplir—consiste à scruter de très près l'administration jusque dans ces moindres détails, afin de veiller à ce que la pratique du grapillage ne soit pas poussée à l'excès et à ce qu'on ne néglige pas les intérêts du public. Ce devoir, l'opposition est tenue de le remplir.

Comme toutes les autorités en matière de droit constitutionnel, Todd estime que, eu égard aux difficultés de la situation et à ses devoirs envers le peuple, le membre du Parlement a droit à la plus grande liberté de parole. Aussi, le devoir nous incombe-t-il, de temps à autre, de nous livrer aux plus minutieuses recherches, et il se passe souvent de longues années avant que l'on puisse démasquer les ruses qui couvrent parfois une mauvaise administration des affaires publiques. Il n'est pas d'honnête homme, de quelque côté qu'il siège, qui puisse trouver à redire à ce qu'un membre de l'opposition surveille consciencieusement les méthodes administratives d'un gouvernement tout puissant.

Il est un autre point sur lequel mon honorable ami semble avoir manqué d'exactitude. Comme il lui fallait s'attribuer une paternité quelconque, il s'est permis d'affirmer que c'est à lui que le Canada est redevable de l'établissement de l'industrie forestière. Je ne lui en fais pas de reproche ; je veux bien qu'il s'arroge quelque mérite, mais je ne permettrai pas qu'il vienne se vanter ici d'avoir implanté cette industrie pour reprocher ensuite à l'opposition de l'avoir combattue sans trêve.

Mon honorable ami ayant tout autant de loisirs que moi-même, je lui conseillerai de consulter les " Débats " de 1903 ; il y verra, page 6986, l'exposé absolument erroné de la situation qu'il a faite à l'occasion de la mise à l'étude du crédit destiné à l'arboriculture. Il est assez intelligent, malgré son apparente

lourdeur, pour comprendre que le Gouvernement ou le ministre qui présentent une mesure quelconque doit essuyer le feu de la critique de l'opposition ; bien que le principe sur lequel repose la mesure puisse être agréé de tous, les méthodes auxquelles on aura recours pour en assurer la mise en pratique servent invariablement de cible aux traits de la gauche. En cette affaire de l'arboriculture, le principe ne reçut pas seulement l'assentiment des députés de la gauche, mais ces derniers s'empressèrent de donner des conseils susceptibles de faciliter la réalisation du projet. Ils firent naturellement certaines réserves quant aux arbres à planter, aux amis politiques que l'on voulait favoriser et aux méthodes que l'on projetait de suivre. Il y avait là matière à critique, mais l'opposition s'est abstenue de combattre le principe fondamental du projet.

M. SIFTON : L'honorable député entend-il répondre par là à l'accusation que, à ses yeux, j'aurais formulée contre lui d'avoir combattu le crédit destiné à l'arboriculture?

M. FOSTER: Non ; l'honorable député me semble avoir accusé la gauche en général d'avoir cherché à empêcher l'adoption du crédit. J'espère que mon honorable ami ne permettra pas que la fertilité de son imagination le fasse retomber dans l'erreur qu'il a commise dans l'affaire de la Temperance Colonization Company. Il a fait entendre des doléances au sujet de son beau-frère, député de Dauphin (M. Burrows). C'est mon beau-frère a-t-il dit—pas d'objection. Il exploite une scierie—c'est bien. Le gouvernement conservateur lui a accordé une concession forestière pour qu'il pût exploiter sa scierie—mais c'est très bien. Lorsque je pris la direction du ministère, devais-je ruiner son commerce ? Non, pas cela, par exemple. Mais, je le déclare, lorsqu'il s'agit d'accorder des privilèges à des particuliers, il est certaines limites qu'un ministre prudent ne doit pas dépasser. Aussi, quand je vois que de 1901 à 1904 on a cédé à M. Burrows, moyennant le paiement d'une modeste prime, environ 305,000 acres de terres boisées, je me demande si une telle manière d'agir est sage. A en croire l'honorable député, le simple bon sens exigeait que l'on exploitât ces forêts afin de fournir le bois d'œuvre indispensable aux colons. M. Burrows n'exploite que la dixième partie des 475 milles carrés de forêt qui lui ont été concédés et dont la valeur s'est augmentée du double. Lorsqu'il fit sa demande, pouvait-il alléguer les besoins du public ? Combien y a-t-il de scieries et quel est le chiffre de la population qu'elles desservent ? En vertu de ce principe, le ministre de l'Intérieur pourrait céder toutes les forêts du Nord-Ouest à une seule et même personne, sans que la Chambre y pût rien.

Il prétend qu'il ne pouvait rien se faire de mal au ministère de l'Intérieur ; mais si l'on mettait au jour tout ce qui s'y est passé, mon honorable ami éprouverait peut-être quelque surprise, et bien des gens regretteraient d'avoir gobé ce qu'il s'est appliqué à leur faire croire. Il est aussi honteux que peu pratique de céder à une seule et même personne, en l'absence de toute concurrence, des millions d'acres de terres forestières. Cette assertion, que l'on a faite au cours du présent débat, le ministre de l'Intérieur ne l'a pas réfutée ; il a plutôt donné à entendre qu'il est impossible de faire mieux que cela, que tout est parfait. Les lettres arrivent, on les range, on les classe et les apparences sont sauves. Mais certain rapport que l'on a déposé m'apprend que lorsque la demande de concession forestière est faite par une seule personne on peut recevoir une dizaine de soumissions. Qu'arrive-t-il alors ? La lettre du postulant est mise en liasse, elle est enregistrée : elle ne peut pas se perdre. La soumission peut être faite cinq minutes, de minutes ou même une minute et demie avant l'expiration du délai fixé pour la réception des soumissions. Qu'arrive-t-il alors? Où se trouve l'inscription ? Le fonctionnaire pourrait être tenté de mal faire. Nulle banque, nulle maison de commerce, nul gouvernement de pays britannique autre que celui-ci n'oserait agir de la sorte. Ce qui pourrait arriver à celui qui se trouve ainsi le maître à peu près absolu de plusieurs millions d'acres de terre forestière, c'est qu'au moment où expire le délai fixé pour la réception des soumissions, quelqu'un lui envoie un messager ou vient lui remettre sa soumission qu'il met avec les autres, puis il passe dans son cabinet où il est libre de prendre connaissance de la teneur des soumissions. S'il lui plaît de trafiquer de sa situation—on trouve dans toutes les classes de la société des gens qui font ce commerce-là —combien il lui est aisé de soustraire la plus haute soumission pour y substituer une offre un peu plus élevée. Tout cela est du domaine des choses possibles. Au Manitoba, sous le régime si pur de l'honorable député et de ses amis, et sous le régime encore plus pur de leurs successeurs, ne s'est-on pas servi des boîtes de scrutin, des greffiers de bureaux de vote, d'agents de toute sorte pour dépouiller, au mépris de la loi, les particuliers de leurs droits et réduire à néant les prérogatives du peuple ? Agir de la sorte n'est ni convenable ni juste, et la confiance ne saurait renaître qu'à la condition que les réformes soient effectuées.

Parlons un peu des baux de pâturage. Je m'abstiendrai de donner lecture des différents décrets rendus par l'exécutif pour faire voir quels changements ont été faits ; ces décrets ayant été déposés sur le bureau de la Chambre chacun peut les lire et les étudier à loisir. Je me contenterai donc d'appeler un instant l'attention de la Chambre sur les terrains à pâturage donnés à bail non susceptible de résiliation. Voici un rapport officiel relatif à neuf de ces baux ; il a

été déposé en vertu d'un ordre émané de la Chambre, le 14 mars 1906, et demandant :

Le dépôt d'un état indiquant le nom et l'adresse de chaque personne ou compagnie possédant des terres à pâturages en vertu d'un bail exclusif de plus de trois années consenti par le ministère de l'Intérieur.

Il a été consenti neuf de ces baux ; les voici :

A. T. Mackie obtient 41,280 acres.

Geo. Lane en obtient 42,777½. Ces deux personnes ne sont pas des adversaires du Gouvernement.

C. E. Hall—c'est du moins le nom qui figure ici—obtient 60,000 acres. Ce M. C. E. Hall n'est qu'un prête-nom derrière lequel se cache un personnage autrement important.

La compagnie de Glengarry débute modestement avec 13,794 acres.

A MM. Brown et Bedingfield on a accordé 55,747 acres.

James D. McGregor—ce nom doit éveiller d'anciens et bien chers souvenirs dans l'esprit de l'ex-ministre de l'Intérieur—James D. McGregor s'est fait attribuer 47,615 acres.

A. Hitchcock a obtenu 48,867 acres. M. Hitchcock et M. McGregor composent la compagnie de Grand-Forks dont il a déjà été question.

A M. Duncan Cameron on s'est contenté d'accorder la très modeste part de 1,280 acres.

H. P. Brown a obtenu 60,381 acres. Je ne saurais dire si l'évocation de ce nom à l'heur d'éveiller de chers souvenirs dans l'âme de mon honorable ami de Humboldt (M. Adamson). Si ce personnage a jamais existé, il a eu la complaisance de s'effacer pour faire place à la Galway Horse and Cattle Company. Galway ! Quel nom suggestif ! La compagnie de Galway ! Procédons par voie d'analyse.

Le n° 5 fut accordé le 12 novembre 1902 ; les nos 9 à 15 furent consentis entre le 26 avril et le 17 juillet 1905. L'ex-ministre de l'Intérieur avait eu assez de flair pour ne pas prendre sur lui d'accorder ces derniers baux qui furent tous consentis par son successeur. Il est bien certain que la trame ourdie par son prédécesseur ne lui permettait pas d'agir autrement, mais c'est néanmoins sur lui que retombe toute la responsabilité.

Un autre bail fut consenti le 10 mars 1906. Notez bien la date. Pour avoir été consenti le 10 mars 1906, ce bail n'en commence pas moins à courir le 1er août 1905. Pourquoi l'a-t-on antidaté? Parceque, dans l'intervalle, le ministre actuel de l'Intérieur, qui, dans un accès de mauvaise humeur, avait juré ses grands dieux de mettre fin une fois pour toutes à ces sortes de baux, avait vu son prédécesseur vanter ses majorités et sa valeur, lui décerner un brevet d'honnêteté et l'accabler de flatteries de toute sorte. Etait-ce fait avec intention ? Il est peut-être encore assez tôt pour que le ministre se reprenne et qu'il obtienne la révocation du dernier décret en conseil par lequel il fit dénoncer impitoyablement l'attitude prise par son prédécesseur relativement à ces sortes de baux irrévocables dont il ne voulait plus entendre parler.

La Chambre aimerait-elle à savoir un peu ce que sont ces compagnies-là ? J'ai par devers moi des notes descriptives et une carte géographique. Je vais donner lecture des notes.

N°5.—A. T. Mackie, 41,280 acres ; irrévocable. La concession Mackie comprend deux townships entiers situés le long de la frontière américaine et arrosés par la branche sud de la rivière au Lait ; à dix milles de la ligne de l'Alberta Railway and Coal Company ; pourrait acquérir de la valeur, étant facile à arroser. Au nord et au sud se trouvent des terres arrosées où l'on récolte la betterave à sucre et le blé en abondance. Au sud, est entièrement bornée par la clôture-frontière établie par les soins de l'Etat.

C'est à cela que pensait l'ex-ministre—mais il s'était gardé d'en souffler mot à ses collègues et au Parlement—quand il parlait de la construction d'une clôture entre le Canada et les Etats-Unis pour empêcher les intrus de passer, de la construction d'une clôture qui devait tout naturellement servir à empêcher les bestiaux des éleveurs d'aller s'égarer sur le territoire de l'Oncle Sam. Il n'est pas dit que ces terres ont été cédées à quelque compagnie.

Vient ensuite le n° 9. Cette concession comprend 42,777½ acres ; le bail, consenti à Geo. Lane, de Calgary, est irrévocable.

La concession comprend deux étendues de terrain situées à 10 milles l'une de l'autre ; à la source du creek du Saule, 6 ou 10 milles à l'ouest de Staveley, le long de l'embranchement sur Macleod du Pacifique-Canadien ; et près de la source de la rivière Highwood, à 20 milles au sud de la rivière Haute. Toute en ressauts. Les deux townships comptent déjà un nombre considérable de colons. Concession irrévocable dans une région qui se peuple rapidement. Une circulaire annonce que l'administration consentira des baux aux petits éleveurs.

Lane a évidemment fait preuve d'activité ; il a obtenu une concession importante.

La concession suivante porte le n° 10 et comprend 60,000 acres. Le concessionnaire est M. C. E. Hall, mais, je l'ai déjà dit, ce n'est qu'un prête-nom.

Nul ne le connait par ici. Ne fait pas l'élevage des bestiaux. La Milk River Cattle Company est maîtresse de toutes les terres des trois cantons, à l'exception de celles des écoles et de la compagnie de la baie d'Hudson. Toutes ces terres ont été arpentées et sont prêtes à être colonisées ; s'étendent sur les deux côtés de la rivière au Lait ; inscriptions d'établissement prises dans les townships, à l'est et à l'ouest ; à 25 milles de la station de Milk-River, ligne de l'Alberta Railway and Coal Company ; à 6 milles de la frontière américaine, au nord des collines Sweet-Grass.

J'ai dit que M. Hall a disparu et qu'il n'a guère été question de lui en cette affaire. Quels sont donc ceux qui organisèrent ce ranche ?

Les personnes qui s'associèrent en 1900 pour organiser ce ranche comme susdit sont : A.-D. Philip . . .

Ce nom éveille-t-il quelque souvenir chez le ministre de l'Intérieur ?

. . . A. Fenwick, C. E. Hall et Joseph Allock, ce dernier étant le gérant de l'entreprise. J'ai appris que les trois premières personnes mentionnées plus haut ont, il y a six ou huit mois, vendu leur part respective de la concession à certain personnage. Allock a toujours des intérêts dans l'exploitation, il en est le gérant. La concession a une grande valeur, l'administration ayant cessé d'accorder des baux de cette sorte.

On lit, dans une note annexée :

Un personnage important, qui n'est autre que M. Sifton, est venu visiter le ranche au cours de l'année dernière.

Vient ensuite le n° 11 :

Le bail n° 2010 se rapporte à une étendue de 13,794 acres de terre ; fut consenti à A. B. Macdonald qui fit la dernière campagne électorale en faveur des libéraux. La concession est située au nord et à l'est des col- à une étendue de 13,794 acres de terre ; fut consenti à A.-B. Macdonald qui fit la dernière campagne électorale en faveur des libéraux. La concession est située au nord et à l'est des collines du Port-Erie, à l'ouest de Claresholm, le long de l'embranchement sur Macleod du Pacifique-Canadien, et contiguë à la concession George Lane—au centre des établissements de colons. Connue sous le nom de ranche Glengarry ; se serait certainement colonisée rapidement ; arrosée par les creeks de la Truite et du Saule. Les avant-monts sont partiellement boisés. On dit que la compagnie du ranche Glengarry se compose uniquement de M. Mackenzie dont il est question, parait-il, comme candidat ministériel à la prochaine élection qui se tiendra dans l'Alberta. Avant de se rendre dans l'Ouest, on le comptait au nombre des libéraux influents du comté de Glengarry, et l'on rapporte que le juge a dénoncé les menées corruptrices dont il s'est autrefois rendu coupable.

Passons au n° 12 :

Le bail n° 2013 fut consenti à M. Brown, Beddenfield et autres ; il se rapporte à 55,747 acres et ne semble pas avoir été transporté à une compagnie quelconque.

Suivent les numéros 13 et 14 :

Bail n° 2013.—Consenti à M. James D. McGregor.

Vieux collaborateur électoral du district de Brandon, M. James D. McGregor fut au nombre des premiers que l'ex-ministre de l'Intérieur pourvut d'un emploi ; loueur de chevaux de son état, on l'envoya d'abord au Yukon à titre d'inspecteur de l'or ou quelque chose comme cela. A son retour de cette région inhospitalière, il se trouva pourvu d'une gentille concession irrévocable de 60,000 acres qui appartient aujourd'hui à la " Grand Forks Cattle Company ".

Les baux nos. 2013 et 2014 ne constituent en réalité qu'une seule concession qui, pour avoir été accordée à différentes personnes, n'en appartient pas moins aujourd'hui à des gens ayant des intérêts communes. Les terres comprises dans les deux concessions réunies ont une superficie de 96,000 acres ; elles sont situées dans la courbure que décrit la Saskatchewan, à cinq milles de la station de l'île de l'Arc, sur le chemin du Nid-de-Corbeau (embranchement du Pacifique Canadien); sont bornées au nord par la ceinture d'irrigation du Pacifique-Canadien et au nord-ouest par les terres de colonisation. Il serait facile de les arroser des deux côtés et de les rendre propres à la culture ; cela fait, elles vauraient $15 ou $20 l'acre, peut-être même davantage. Cette compagnie se compose surtout de M. J.-D. McGregor, de Brandon. On dit parfois que d'autres personnes y ont des intérêts.

Je m'abstiendrai de faire des commentaires sur ces concessions-là.

Passons maintenant au n° 26, au bail n° 2059 consenti à H. P. Brown. Il s'agit d'une concession de 60,381 acres. Le bail porte la date du 10 janvier 1906, mais il est censé courir depuis le 1er août 1905. On a fait cela pour le rendre irrésiliable ; en effet, s'il n'eût commencé à courir qu'en 1906, il serait évidemment tombé sous le coup du décret par lequel le ministre entendait mettre fin une fois pour toutes à la location des terres à pâturage aux conditions qui avaient prévalu jusque-là.

Quels renseignements a-t-on sur le nommé H. P. Brown ? On dit qu'il habite au Montana. Il s'est fait consentir ce bail dans un but de spéculation. C'était un étranger qui ne possédait pas de bestiaux ; mais il avait des amis. La concession est aujourd'hui en la possession de la Galway Horse and Cattle Company ; elle fut faite le 1er août 1905 et transportée à la compagnie dont l'autorisation date du 11 mars 1904. Et quels étaient les signataires de la demande d'autorisation ? Pourquoi a-t-on choisi ce nom de Galway ? Pourquoi n'a-t-on pas donné à la compagnie un nom emprunté à la localité ? Galway ! c'est un emprunt fait à la vieille Europe. Mon honorable ami de Humboldt (M. Adamson) serait-il par hasard né à Galway ? Serait-il le représentant de Galway ?

Les signataires de la demande d'autorisation furent MM. A. J. Bell, A. J. Adamson et J. M. Adamson. L'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) pourrait peut-être nous dire ce que signifient les initiales J. M.", mais je ne voudrais pas trop exiger de cet honnête homme. A en juger par les questions qu'il a posées ce soir à l'ex-ministre de l'Intérieur, les renseignements ne l'étouffent pas ; aussi me garderai-je de le questionner outre mesure sur ce point.

Voilà les faits saillants de l'affaire. Je les soumets à l'appréciation de la Chambre; je les oppose aux assertions du ministre de l'Intérieur et de son prédécesseur qui prétendent tous deux vouloir que le peuple bénéficie de la plus-value des terres et que le sol doit appartenir aux colons et non aux spéculateurs. Un mois ou deux après que ces concessions extraordinaires eurent été

faites, tous ces spéculateurs se firent transporter les baux irrésiliables avec privilège de racheter la dixième partie des terres quand et comme on voudra. Qui aura le courage ou plutôt l'audace de prétendre que ce sont là des transactions honnêtes ?

Le premier ministre est tenu de permettre ces investigations. Se rendra-t-il à la demande qui lui est faite ? N'existe-t-il pas déjà une preuve probable qui justifie l'administrateur probre et prudent de faire scruter l'affaire à fond ? Si elle est irréprochable, qui donc pourrait en souffrir ? Si l'on a mis le domaine public au pillage, qu'on punisse les pillards—bien que, suivant l'ex-ministre de l'Intérieur, ce soit toujours l'innocent que l'on accuse.

A la date du 1er janvier 1899, c'est-à-dire trois ans après l'avènement des libéraux au pouvoir, le Gouvernement avait donné à bail 333,470 acres de terres à pâturage et de terres fédérales autres que celles qui sont affectées aux écoles. Le 1er juillet 1905, il y avait 745 concessions comprenant 2,328,113 acres, dont une grande partie avait été accordée en vertu de baux irrésiliables consentis à des amis et à des partisans du Gouvernement, pour ne pas dire plus. Si je pouvais mettre cette carte géographique sous les yeux de chaque député, on verrait que les nos 26, 14 et 13 se touchent, qu'il passe une ligne à un jet de pierre, pour ainsi dire, de ce côté-ci, et qu'il en passe encore une autre tout près de ce côté-la ; que la fameuse concession Galway se trouve enclavée entre les nos 13 et 14 qui semblent étendre leur protection bienveillante sur l'autre. On me dit que les terres de ces trois concessions pourraient facilement s'irriguer et qu'elles vaudraient alors $15, $20 ou même $30 l'acre.

On a laissé les terrains houillers dans l'oubli ; je vais en dire quelques mots.

Sur ma demande, il a été déposé un état indiquant les ventes et les concessions de terrains houillers depuis le 1er janvier 1896 jusqu'au 31 décembre 1905. En voici la liste : comme elle est démesurément longue, je n'entreprendrai pas de la lire en entier. A entendre l'ex-ministre de l'Intérieur, les terrains houillers devraient être concédés aux mineurs véritables, à ceux qui exploitent les mines et en tirent la houille, ce principe de chaleur et de force motrice dont le pays a un si grand besoin. De combien de ces terres a-t-on disposé ? De 72,651 acres, si je ne me trompe, à $7 l'un, les droits de surface non compris ; et de 37,067 acres à $10 chacun, droit de surface compris, soit, en tout, de 109,716 acres. Ceci ne comprend pas les concessions houillères des montagnes Rocheuses. D'après les règlements, chaque particulier n'a droit qu'à 320 acres de terrain houiller, mais il est facile de tourner la difficulté : le document que voici va le faire voir. Qu'un particulier obtienne 320 acres, il trouvera aisément une foule de complaisants pour lui transporter les baux qu'ils se sont fait consentir, et au bout de quelques temps notre homme sera en possession de 1,000, de 2,000, de 3,000, de 5,000, de 8,000 ou peut-être même de 9,000 acres de terrain houiller.

Il existe dans les environs de Brandon une nombreuse famille de Leitch dont tous les membres, je n'en doute pas, sont, du premier au dernier, de très braves gens. Ces gens sont concessionnaires de 8,340 acres de terrain houiller. Je crois que les principaux intéressés dans l'affaire sont des meuniers qui habitent à Oak-Lake. Les concessions appartiennent-elles encore aux Leitch ? Pas du tout. Ces terrains, dont une bonne partie n'ont pas été exploités depuis deux, trois et même cinq ans qu'on les a donnés à bail, en ont-ils payé le prix lorsqu'ils se les ont fait attribuer ? J'aimerais beaucoup avoir une réponse du ministre sur ce point ; mais je doute qu'il connaisse ces détails-là. A-t-il été d'usage dans ce ministère si parfaitement administré, dans cet Eden de bon ordre et de paix, d'accorder, moyennant le dépôt de quelques dollars, les concessions houillères de 320 acres à ceux qui en faisaient la demande, et d'attendre, pour en toucher le paiement entier, qu'elles fussent revendues à d'autres, c'est-à-dire d'attendre un an, deux ans, trois ans, quatre ans ou même cinq ans ? Je le crois, et je crois aussi que lorsque le ministre actuel de l'Intérieur est entré dans l'exercice de sa charge, il a dû constater que cet état de choses prévalait au ministère grâce à la complaisance de son prédécesseur. Les spéculateurs ont revendu $50 l'acre les terres qui ne leur avaient coûté que $7 ou $10 ; et l'on pourrait établir que des ventes de cette sorte se sont effectuées jusqu'en ces dernières semaines. Le sol pour le colon et le mineur ! A bas le spéculateur ! C'est là la devise de l'ex-ministre de l'Intérieur et celle de son successeur.

Qui pourra croire que ces ventes de 9,000 ou de 10,000 acres de terre à une même personne constituent des transactions légitimes ou honnêtes ? Elles furent déterminées par la spéculation. Le spéculateur ne perdait de vue ni le concessionnaire ni celui qui se faisait transporter le bail ; c'est ainsi que les terres se sont revendues $50 l'acre à des compagnies qui les exploiteront avec un profit énorme. Nul ne conteste à l'exploitant le droit de tirer un bénéfice légitime de son placement de capitaux, mais qui donc osera prétendre ici que c'est agir avec droiture et honnêteté que de dépouiller ainsi le public de ses droits dans le but de favoriser tout particulièrement les spéculateurs ? Puisque le ministre de l'Intérieur, qui se montre si scrupuleux, voulait que le pays tirât un revenu suffisant de l'octroi de ces privilèges, rien ne l'empêchait de mettre les concessions houillères aux enchères, après avoir établi une mise à prix. En agissant de la sorte, il aurait donné le coup de mort au favoritisme

et contribué à la bonne administration des affaires du pays auquel l'octroi de ces concessions devrait rapporter un revenu raisonnable.

Je parle depuis longtemps et je pourrais parler plus longtemps encore, car je suis loin d'avoir épuisé mon sujet. Je n'ai pas encore dit un seul mot aujourd'hui de la merveilleuse affaire de la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, affaire que j'ai déjà eu l'occasion de signaler à l'attention. Mon honorable ami l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) est un orateur parlementaire à l'esprit très subtil ; mais il a poussé la subtilité un peu trop loin lorsqu'il s'est fondé sur le compte rendu des débats pour réfuter une assertion qu'il m'attribuait, savoir : que la compagnie possédant les sections impaires, les colons seraient obligés d'acheter à la compagnie les terres comprises dans ces sections-là. Les applaudissements de la droite couvrirent les paroles de l'honorable député. On crut à un argument irréfutable. Ne pouvant plus contenir sa joie, la droite se mit à applaudir à tout rompre lorsque, se tournant vers moi, l'ex-ministre de l'Intérieur s'écria : "Ce que vous objectez, c'est que la compagnie possède les sections impaires ? Mais qui donc les lui a accordées ces sections impaires ? C'est vous-mêmes !" Les membres de la droite seront tout confus d'apprendre que je me suis contenté de répliquer à un argument de certain député qui avait dit : "Mais on ne tient pas suffisamment compte des difficultés que la compagnie rencontre de tous côtés ; il lui a fallu transformer le désert en un jardin ; elle a ouvert ces sections à la colonisation, dépensé l'argent à pleines mains, érigé des hôtels et fourni gratuitement la pension, les chevaux et le reste ; elle a dû faire face à des difficultés insurmontables et vous ne lui en savez pas gré."

Alors, par ironie, j'ai dit à mon tour :

Quels malheurs, en effet, cette pauvre compagnie n'a-t-elle pas soufferts ! Mentionnons-les en détail : il lui a fallu verser la vingtième partie de son capital et attendre deux ans avant de commencer à toucher des intérêts ; il lui a fallu payer $1 l'acre les terres qu'elle a pu acquitter en scrips, et il est malheureux qu'elle soit tenue de faire encore autre chose. Mais le plus grand de ses malheurs, c'est de se voir obligée d'établir sur les homesteads des sections paires des colons qui, bon gré mal gré, devront acheter les terres des sections impaires." Voilà ce que j'ai dit. Mais si je n'avais pas traité la question à ce point de vue-là, il m'eût encore été facile de répondre à mon honorable ami.

Ces terres, nous n'en avons pas fait cadeau à la compagnie, nous les lui avons accordées à titre de subvention pour un chemin de fer ; ce chemin de fer a été construit, il est en exploitation. Le pays avait offert d'accorder une subvention de 30,000,000 d'acres de terre pour assurer l'établissement d'une voie ferrée reliant l'Est à l'Ouest. La compagnie qui construisit cette grande ligne de chemin de fer fut mise en possession des terres ; elle les a revendues à une autre compagnie le plus avantageusement qu'elle a pu.

Je n'entreprendrai pas de suivre mon honorable ami dans le dédale des arguments qu'il a entassés pour défendre la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan; mais il s'est permis de faire une assertion trop étonnante pour qu'on la laisse passer inaperçue. Que le Vésuve, vomissant la lave, répande la ruine et la désolation dans le pays qui l'entoure ; que la population de San-Francisco s'endorme paisiblement pour constater à son réveil, qu'un tremblement de terre a détruit la ville, cela se conçoit ; mais peut-on imaginer qu'en quelques mois on convertisse en plaines fertiles où le blé vient en abondance de vastes étendues de terres jusque-là stériles ? L'ex-ministre de l'Intérieur demande l'impossible quand il cherche à faire croire aux esprits non prévenus que la région était absolument stérile en 1902, qui deux ans plus tard produisait les plus abondantes récoltes de blé des territoires du Nord-Ouest. Il faudra entasser une foule d'arguments d'une excessive subtilité pour dissiper l'impression que ce seul fait crée dans les esprits.

M. Speers avait prévenu le ministre; mais, dit ce dernier, M. Speers n'était pas juge de la valeur des terres. Quelle réponse donna-t-il à ce vieux fonctionnaire qui lui demandait de mettre la fertilité du sol à l'épreuve? Tout ce qu'il trouva à dire, lui qui est constitué gardien du domaine public, qui se dit avant tout dévoué aux intérêts du pays, c'est qu'il n'avait pas le temps de s'occuper de cela, qu'il avait autre chose à faire. Mais dès que les terres furent cédées à la compagnie favorite, il s'empressa d'envoyer l'inspecteur général en examiner chaque acre.

Mon honorable ami de Humboldt (M. Adamson) et le modeste et discret représentant d'Assiniboïa-est (M. Turriff) savaient, eux, à quoi s'en tenir ; ils savaient bien que les terres n'étaient pas stériles, sans quoi ils se seraient bien gardés d'y placer des capitaux. Inutile d'insister davantage sur ce point. Le simple bon sens et un exposé limpide des faits suppléent aux meilleurs arguments. A raison de $1 l'acre, cette association de capitalistes acheta 250,000 acres de terre dont elle paya la plus grande partie en scrips, et qu'elle revendit à d'autres spéculateurs en faisant un bénéfice très considérable. En dernier lieu, ces terres furent de nouveau vendues aux colons qui durent les payer de $7 à $10 l'acre.

Mais enfin, s'est écrié l'ex-ministre de l'Intérieur, les dieux eux-mêmes se trompent parfois. Tant que la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan n'est pas venue nous montrer comment il fallait s'y prendre, l'immigration languissait ; les personnes que nous avions envoyées dans

cette région-là n'étaient pas celles qu'il fallait. Voilà ce que l'ex-ministre a avoué.

Ainsi, l'honorable député de Brandon (M. Sifton) dirigeait depuis six ans le ministère de l'Intérieur, il avait à sa disposition des millions et travaillait d'arrache-pied, et cependant les affaires de l'immigration n'allaient pas ; il fallut, pour leur donner quelque activité, que le Gouvernement vendît ces terres à des capitalistes étrangers. Après qu'on eût dépensé tant d'argent et fait tant de travaux en pure perte, après s'être trompé dans le choix de ses agents, le Gouvernement s'est vu obligé de s'adresser à un esprit profond venu des Etats de l'Ouest pour apprendre de lui ce qu'il fallait faire. Eh bien ! puisque l'affaire était si merveilleuse, puisque le ministre voulait avoir des hôtels gratuits, de grandes dépenses et des colons : puisqu'il voulait que les terres se vendissent et se revendissent, que ne chargeait-il cet homme-là, moyennant le paiement d'une commission, de vendre toutes les terres publiques? Grâce à ce personnage, les terres seraient toutes occupées à l'heure qu'il est. Je ne pousserai pas plus loin la discussion ; je veux laisser à ceux qui prendront la parole après moi le soin de discuter la multitude de points qui restent encore à aborder.

Il est dans l'intérêt du Gouvernement—mais je n'ai guère de souci pour son intérêt—il est dans l'intérêt supérieur du pays que le Parlement désigne sept de ses membres les plus marquants, choisis des deux côtés de la Chambre, pour faire l'enquête que nous demandons, recueillir les informations et faire la lumière sur cette affaire. Si le Gouvernement tient à l'honnêteté de l'administration, cette enquête ne peut lui être qu'utile ; le pays aura tout avantage à ce que ces représentants du peuple se livrent à de consciencieuses investigations. J'imagine que cela pourrait blesser la vanité du ministre de l'Intérieur (M. Oliver) ; les divisions électorales de la région se sont prononcées, et tant qu'elles n'auront pas rendu d'autre verdict, tant qu'elles n'auront pas réprouvé sa politique, il ne permettra pas qu'un comité intervienne dans ses affaires. Mais en permettant la nomination d'un autre comité, le premier ministre a donné une preuve nouvelle des divergences d'opinion qui le séparent de son collègue de l'Intérieur. Ces deux hommes ne s'entendent réellement que lorsqu'il s'agit de se cramponner au pouvoir et de combattre l'opposition.

Les associations de fonctionnaires dont l'existence a été établie ici même nous ont appris ce qui se passe dans l'Ouest. Le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) ne s'est pas fait scrupule de parcourir les divisions électorales en compagnie des fonctionnaires de son ministère qui ne se gênaient aucunement pour faire ouvertement de la propagande politique. La première fois que nous sommes allés par là, a-t-il dit, la crainte empêchait les gens de voter. Il ne se rappelle plus les dates. Il a sans doute voulu dire que tous les immigrés ayant droit de voter, ceux notamment qui attendent leur homestead, qui ont des demandes à faire ou sont établis dans les endroits fortement peuplés—tous ces gens sentent qu'il se trouve quelque part, près d'eux, un fonctionnaire quelconque avec qui il leur faudra traiter tant qu'ils n'auront pas parfait leur inscription d'établissement, et la prudence ou quelque autre raison leur conseille de voter pour le Gouvernement jusqu'à ce qu'ils aient acquitté leur dette envers le pays. C'est ainsi que les choses se passent, nous le savons ; c'est ainsi qu'elles se passent à Ottawa, à Montréal et dans la sphère où le ministre de la Marine et des Pêcheries déploie son activité. Que des conservateurs formulent des demandes : peine perdue, on fait la sourde oreille ; pour se faire adjuger une entreprise ou accorder des faveurs, il faut d'abord et par-dessus tout plaire au Gouvernement.—au point de vue politique s'entend. Si cela existe, que d'autres choses ne pourrait-on pas encore découvrir ?

On fait dire aux immigrants probables de l'Europe centrale que le gouvernement canadien tient à ce qu'ils viennent au Canada, qu'il enverra quelqu'un à leur rencontre et les établira sur des terres à certaines conditions. Lorsque ces gens arrivent au pays, ils sont pour ainsi dire comme des enfants sous la protection de leurs parents : tant qu'ils ne sont pas définitivement établis, ils se laissent conduire par les fonctionnaires du Gouvernement, ils en subissent l'influence. De quel pouvoir jouissent ces fonctionnaires à la faveur du régime qui prévaut dans l'Ouest où les terres, les forêts et les houillères sont en coupe réglée ! Ils mettent leur influence au service de leurs chefs politiques, bien que le premier ministre ait déclaré que nul fonctionnaire ne doit prendre de part active ni aux élections fédérales ni aux élections provinciales. Mais le ministre de l'Intérieur se moque bien du premier ministre, de ses principes et de la résolution qu'il a fait voter, et la prescience étonnante qu'il a des choses et sa sagesse non moins étonnante lui font estimer qu'il est loisible aux employés, à l'époque des élections, de faire valoir leurs talents oratoires et leurs facultés intellectuelles, quelque résolutions que la Chambre ait votées.

Je vous remercie, monsieur l'Orateur, d'avoir daigné m'écouter aussi longtemps, et je prie la Chambre de me pardonner d'avoir fait d'aussi longues observations.

M. J. T. SCHELL : L'honorable député n'a-t-il pas dit que le ranche Glengarry appartient à M. A. B. Macdonald, autrefois de Glengarry ?

M. FOSTER : J'ai donné lecture de l'information contenue dans la note : "A. B. Macdonald, qui fit la dernière campagne électorale en faveur des libéraux." J'ai ensuite indiqué où le ranche se trouve situé, et j'ai ajouté que la "Glengarry Ranch Com-

pany " se compose uniquement, dit-on, de M. A. B. Macdonald.

M. J. T. SCHELL : L'honorable député sait-il que ce ranche appartenait depuis près de 18 ans au colonel R. R. McLennan, de Glengarry, qui s'en était lui-même fait consentir le bail ?

M. FOSTER : Je n'en sais rien.

M. FOWLER : Ce ne peut être le même.

M. J. T. SCHELL : C'est le même. L'honorable député sait-il qu'il appartient entièrement à MM. Mackenzie et Mann, à l'exception de la faible part qui revient à M. Macdonald en sa qualité de gérant ?

M. FOSTER : Non; ce que je constate ici, c'est que la concession n° 11 fut accordée le 2 mai 1905.

M. J. T. SCHELL : Je ne vous parle pas de la date de la concession; je vous demande si vous savez qu'à l'exception de la faible part qui en revient peut-être à M. Macdonald, le ranche appartient à MM. Mackenzie et Mann.

M. FOSTER : C'est possible, mais je n'en conviens pas.

M. J. T. SCHELL : Me sera-t-il permis de demander à l'honorable député si l'insinuation. . .

M. FOSTER : Suffit ! Je m'oppose à un tel langage. J'ai donné lecture des notes que j'avais sous les yeux, et je ne crois pas que l'honorable député soit justifiable de m'accuser de faire des insinuations. Je n'en ai pas fait, et je m'en rapporte au jugement de la Chambre.

M. J. T. SCHELL : L'honorable député me permettra-t-il de lui demander. . .

Une VOIX : Retirez ce que vous avez dit.

M. J. T. SHELL : Je retire le mot.

M. L'ORATEUR : Le député qui a la parole est libre de permettre ou de refuser qu'on lui pose une question.

M. FOSTER : Mais quand j'ai la bonté de permettre la question et qu'on me remercie en m'accusant de faire des insinuations.

M. L'ORATEUR : L'honorable député a retiré son accusation.

M. FOSTER : Nul n'est infaillible.

M. J. T. SCHELL : L'honorable député pourrait-il me dire si les renseignements relatifs à toutes les autres concessions sont aussi dignes de foi que ceux qu'il a fournis par rapport au ranche Glengarry ?

M. TURRIFF propose l'ajournement de la suite du débat.

(Cette motion est adoptée.)

Sir WILFRID LAURIER : Je propose que la Chambre lève sa séance.

M. R. L. BORDEN : Que ferons-nous demain ?

Sir WILFRID LAURIER : Nous poursuivrons le débat actuel.

(La motion est adoptée.)

La Chambre lève sa séance à minuit vingt minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 1er juin 1906.

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

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. HENRI BOURASSA (Labelle) : Monsieur l'Orateur, j'ai un mot d'explication à dire sur un fait personnel. Il y a deux ou trois semaines, j'ai déclaré que le représentant de la " Presse ", dans la galerie des journalistes, avait négligé de rectifier la déclaration publiée au sujet de l'absence de l'honorable député de Montmagny (M. Armand Lavergne) lors du vote sur la motion présentée par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). On m'a fait observer hier que la " Presse " avait publié cette rectification ; mais comme celle-ci n'avait pas été insérée dans la colonne consacrée à la correspondance parlementaire, elle échappa à mon attention. Je tiens à ne pas commettre d'injustice envers ce journal, non plus qu'envers aucun autre, je m'empresse donc de déclarer que l'observation que je fis en cette circonstance n'était pas conforme aux faits.

ADOPTION D'UN BILL AUTORISANT UNE CONTRIBUTION EN FAVEUR DES SINISTRES DE SAN-FRANCISCO.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, avant que nous passions à l'ordre du jour, je prie la Chambre de me prêter son concours en vue de l'achèvement des diverses formalités requises pour l'adoption du crédit de $100,000 voté à l'unanimité comme notre contribution au fonds de secours des sinistrés de San-Francisco. La Chambre n'ignore pas que par suite de circonstances qui ont été précédemment portées à sa connaissance, nous n'étions pas très sûrs que cette contribution pourrait être transmise. Mais nous en sommes venus à la conclusion qu'il est à propos d'en faire l'envoi.

Des informations sont prises pour trouver l'adresse à laquelle il faudrait transmettre cette somme, et nous espérons que d'ici à quelques jours—d'ici à quel-

ques heures peut-être nous saurons à quoi nous en tenir à cet égard. En attendant, comme nous demandons aujourd'hui la sanction de Son Excellence le Gouverneur, pour un certain nombre de bills, je prie la Chambre de consentir à l'adoption d'une loi de finance en vue de donner effet au désir de la Chambre.

A cette fin, j'ai l'honneur de proposer :

Que la Chambre adopte le rapport du comité des subsides du 8 mai dernier, relatif à l'article 266 du projet de budget accordant une allocation de $100,000 pour venir en aide aux victimes du tremblement de terre et de l'incendie de San-Francisco.

Cet article est adopté.

M. FIELDING : Conformément à l'article 12 de l'ordre du jour, je propose à la Chambre de se former en comité général pour délibérer sur les voies et moyens du subside qui doit être voté à Sa Majesté.

Cette motion est adoptée et la Chambre se déclare en comité des voies et moyens.

M. R. L. BORDEN : Avant que la résolution soit adoptée, je prierai l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) de nous dire quelle est la situation en ce qui regarde l'envoi de cette contribution. Lorsque la Chambre fut saisie de cette affaire précédemment, il se présentait une difficulté. Notre Gouvernement n'était pas, ou ne se croyait pas, à même de transmettre cette contribution sans en avoir communiqué avec le gouvernement des Etats-Unis, et il fut fait des représentations en conséquence au gouvernement en question, par l'intermédiaire de l'ambassadeur d'Angleterre à Washington. Le président des Etats-Unis fit une certaine déclaration dont l'effet devait être, à ce qu'on pensait, d'empêcher notre Gouvernement de mettre son projet à exécution. Puis il fut fait en cette Chambre certaines propositions sur lesquelles il est inutile que j'insiste davantage. En quoi la situation a-t-elle changé depuis ? Le ministre des Finances a-t-il de plus amples renseignements à fournir à la Chambre à ce sujet ?

M. FIELDING : Le président des Etats-Unis a, en effet, naguère exprimé le désir que cette contribution ne fut pas transmise, du moins par la voie officielle ; mais nous nous sommes assurés que personne ne s'oppose à ce que le parlement canadien fasse parvenir les fonds de quelque autre manière. Nous sommes actuellement en correspondance avec des personnes en mesure de nous renseigner et de nous indiquer à quel corps aux Etats-Unis, nous devrons verser cette somme, afin qu'elle soit utilisée et distribuée suivant le désir exprimé par la Chambre. Nous comptons que d'ici à 24 heures ou moins, nous aurons de plus amples renseignements, et nous voudrions avoir cette somme à notre disposition afin d'être en mesure de la transmettre, aussitôt la question réglée.

M. R. L. BORDEN : Dois-je comprendre que le Gouvernement est convaincu que cette contribution sera utilisée du moment qu'elle aura été transmise à quelque corps reconnu ?

M. FIELDING : Oui.

M. R. L. BORDEN : Et c'est la raison pour laquelle le Gouvernement demande que ce projet de loi soit adopté ?

M. FIELDING : Parfaitement.

M. R. L. BORDEN : Nous sommes tous, j'en suis sûr, très disposés à coopérer avec le Gouvernement dans ce but.

M. FIELDING : J'ai l'honneur de proposer la résolution suivante :

Arrêté : Pour faire face au subside accordé à Sa Majesté pour les dépenses du service public durant l'exercice finissant le 30 juin 1906, la somme de $100,000 est accordée sur le fonds du revenu consolidé du Canada.

(Il est fait rapport du projet de résolution qui est lu pour la 1re et 2e fois et adopté.)

M. FIELDING : J'ai fait préparer un projet de loi en la forme ordinaire pour donner suite à l'affectation de ce crédit. En conséquence, j'ai l'honneur de déposer un projet de loi (bill n° 178) tendant à accorder à Sa Majesté un certain montant pour le service public durant l'exercice finissant le 30 juin 1906, et j'invite la Chambre à me prêter son concours pour l'achèvement réglementaire de cette loi.

(Cette motion est adoptée.)

Le projet de loi est lu successivement une 1re et une 2e fois, délibéré en comité, lu une 3e fois et définitivement adopté.

SUITE DU DEBAT SUR LA GESTION DU DOMAINE DE LA COURONNE.

La Chambre passe à la suite du débat sur la gestion des terres du domaine fédéral, provoqué par la motion de M. Fielding, invitant M. l'Orateur à quitter le fauteuil pour que la Chambre délibère en comité des subsides, et sur la contre-proposition de M. Borden offerte à titre d'amendement.

M. J. C. TURRIFF (Assiniboïa-est) : Monsieur l'Orateur, l'honorable chef de l'opposition pose la question de confiance au sujet de l'administration du département de l'Intérieur, mais entièrement en ce qui a trait à l'Ouest du Dominion. Représentant d'une des circonscriptions les plus populeuses de cette partie du Canada, circonscription entièrement agricole pour bien dire, et ancien fonctionnaire du département de l'Intérieur, au service duquel j'ai passé plusieurs années de ma vie, je dois, semble-t-il, comme mes confrères de l'Ouest, savoir à quoi m'en tenir sur l'opportunité de cette proposition, et sur l'attitude que devraient prendre le Gouvernement et la députation dans les circonstances. S'il se trouve au Canada quelqu'un sachant ce qui se passe

dans l'Ouest et en mesure de se rendre compte si les lois et règlements en vigueur sont favorables au développement et à la prospérité du pays et sont appliqués comme ils devraient l'être, les députés de l'Ouest sont sûrement de ceux-là. Or, monsieur l'Orateur, interrogez l'un après l'autre les représentants des circonscriptions du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta, ou de la Colombie-Anglaise (le département de l'Intérieur administre dans cette dernière province une zone de quarante milles de largeur le long du parcours du Canadien-du-Pacifique) et tous et chacun d'eux vous répondront que personne, pour bien dire, ne se plaint de la manière dont ces lois et règlements sont appliqués. Bien plus, monsieur l'Orateur, ces honorables députés devront tous reconnaître que ces lois et règlements sont bien inspirés, conviennent bien au pays, et qu'il n'y a aucun motif d'instituer la commission d'enquête que l'on demande. L'honorable député de Brandon (M. Sifton) a déclaré à la Chambre, hier soir, que tous les changements opérés dans l'acte du domaine fédéral avaient été délibérés par la Chambre et approuvés par elle. S'il se trouve quelqu'une de ces lois ou quelqu'un de ces règlements qui prête le flanc à la critique, ou si leur application laisse à désirer de quelque manière, tout honorable député de l'un ou l'autre parti a le droit d'aller trouver le ministre de l'Intérieur, et lui indiquer en quoi cette mesure est défectueuse et de quelle manière il est possible de l'améliorer.

L'honorable chef de l'opposition a insisté sur ce qu'il a appelé les fausses inscriptions de homesteads. J'ai été beaucoup mêlé à l'administration du département des terres et je ne voudrais pas prendre sur moi de dire qu'il n'a pas été fait de fausses inscriptions de homesteads. Mais j'ajouterai qu'il ne s'est pas écoulé un seul jour depuis l'adoption de l'acte du domaine fédéral sans qu'il ait été fait de ces fausses inscriptions. Je suis prêt à reconnaître que depuis un an ou deux elles ont pu se produire en plus grand nombre; mais cela vient de ce qu'il se fait aujourd'hui en quinze jours plus d'inscriptions de homesteads qu'il ne s'en faisait dans toute l'année sous le régime conservateur : et si le nombre des fausses inscriptions est plus grand aujourd'hui, la proportion n'en est pas augmentée. Comme je l'ai déjà déclaré à la Chambre, il nous est arrivé ces années dernières une affluence de colons des Etats-Unis qui étaient habiles à exploiter la loi de homestead de leur pays d'origine et qui ont mis en pratique chez nous les idées très larges qu'ils avaient à ce sujet, et que nos gens n'ont pas été lents à mettre en pratique pour leur propre compte. Il s'en est donc trouvé quelques-uns pour chercher à exploiter à leur profit la loi du homestead et à se faire concéder des quarts de section dans des conditions qui n'étaient pas reconnues par l'acte. Mais je déclare, en me fondant sur mon expérience des affaires du département, et sur les connaissances que j'ai acquises depuis que je représente la circonscription la plus populeuse de la province de la Saskatchewan, que ces fausses inscriptions de homesteads sont fort peu nombreuses. Quand ces messieurs de la gauche viennent affirmer que le pays tout entier est couvert d'une extrémité à l'autre de ces homesteads frauduleusement obtenus, je dis, monsieur l'Orateur, que cette accusation est fausse, qu'elle ne repose absolument sur rien.

On s'est beaucoup étendu également sur la tolérance, les délais qu'on accordait aux concessionnaires de homesteads. Or, pourquoi ne ferait-on pas du bien à ceux de ces concessionnaires qui le méritent ? Ma correspondance est aussi volumineuse, je pense que celle d'aucun député de l'Ouest ; non seulement parce que ma circonscription renferme une population nombreuse, mais parce que chacun sait dans le pays que durant nombre d'années j'ai été chargé de l'administration des terres au département de l'Intérieur, et je déclare aujourd'hui qu'il ne m'a pas été depuis nombre de mois adressé une seule plainte au sujet de l'administration du département, au sujet de fausses inscriptions de homesteads, ou au sujet de faveurs accordées et qui n'étaient pas méritées. A ce dernier égard, il m'a été adressé une ou deux plaintes ; mais je dois dire ici que le ministre de l'Intérieur n'est pas à blâmer si parfois on se montre tolérant pour des colons qui ne le méritent pas. Il est certain que dans bien des cas il est adressé au ministre ou au commissaire des terres fédérales des demandes de délais qui, bien que raisonnables, en apparence, sont mal fondées et devraient être rejetées. Il est donc arrivé, dans un petit nombre de cas, qu'on a fait une faveur lorsqu'il n'y avait pas lieu de le faire; mais est-ce à dire qu'il faille modifier ou rescinder les règlements? Ne faut-il pas laisser une certaine latitude, au ministre, au sous-ministre, au commissaire du domaine fédéral ? Je ne saurais sur ce point accepter les vues des honorables députés de la gauche. Jadis lorsqu'ils étaient chargés de l'administration du département de l'Intérieur, ils n'avaient aucun égard aux justes réclamations ; ils se contentaient d'appliquer la loi à la lettre ; et comme résultat, il est arrivé à ma connaissance qu'un colon, après avoir passé deux ans sur son homestead, et même six mois de la troisième année, à ce qu'il pensait, s'est vu refuser son titre parce qu'il avait dû quitter cette partie du pays deux jours avant l'expiration du terme légal; et ce malheureux ne reçut aucune compensation de la part du gouvernement conservateur. On lui déclara : Vous n'avez été domicilié que deux ans sur votre homestead ; la loi prescrit qu'il vous faut y avoir votre domicile pendant six mois également de la troisième année, et de ces six mois vous n'avez fait que cinq mois et vingt-neuf jours; retournez sur votre homestead et demeurez-

y six autres mois, car ce séjour de cinq mois et vingt-neuf jours ne compte pour rien. En conséquence, cet homme s'en allait s'établir peut-être dans l'Ontario. Nombre de colons ne purent obtenir leurs titres pour des raisons tout aussi futiles, et se virent obligés d'acheter des terrains ou d'aller s'établir ailleurs. C'est ainsi que nos amis de la gauche appliquaient la loi jadis, et c'est ce qui explique l'insuccès de leurs efforts durant les dix-huit longues années qu'ils furent chargés des destinées de l'ouest canadien.

L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a déclaré hier soir à plusieurs reprises, comme il l'avait fait déjà auparavant, que la raison pour laquelle le présent Gouvernement réussissait si bien à coloniser l'Ouest, c'était qu'il récoltait les fruits du travail exécuté par ses prédécesseurs, de ceux qui avaient préparé les voies, et c'était, en outre, parce qu'il n'y avait plus aux Etats-Unis, de terrains à concéder en homestead. Eh bien, franchement, je ne puis croire que l'honorable député de Toronto-nord soit convaincu de ce qu'il dit là. Il est mieux renseigné que cette déclaration nous le donnerait à penser. Il a la réputation d'être un des plus forts "debaters", un des membres les plus habiles et les plus capables de cette assemblée, un homme qui se renseigne avec soin et parle avec connaissance de cause. Et je prétends qu'il sait à quoi s'en tenir sur cette question ; impossible de supposer le contraire. Il est concédé un plus grand nombre de homesteads actuellement aux Etats-Unis qu'il n'en est concédé au Canada. Il a été concédé, aux Etats-Unis, depuis 1896, deux fois plus de homesteads qu'il n'en a été concédé au Canada durant la même période ; et il continuera d'en être ainsi d'ici à nombre d'années, car il s'y trouve des millions d'acres disponibles pour cette fin. Je suis convaincu que l'honorable député le savait ; s'il l'ignorait, je n'y comprends plus rien, car il ne lui arrive pas souvent de se tromper grossièrement. Mais s'il l'ignorait, il ne pourra plus à l'avenir invoquer cette excuse, car je m'en vais citer mes chiffres avant de passer à la question suivante. L'honorable député a déclaré, hier soir, qu'il ne se trouvait plus aux Etats-Unis de terres disponibles pour des homesteads, si ce n'est dans la zone où l'irrigation est une nécessité. Cette affirmation renferme un grain de vérité ; car il se trouve aux Etats-Unis de grandes étendues qu'il est nécessaire d'irriguer ; mais je déclare ici que des millions et des centaines de millions d'acres d'excellentes terres aux Etats-Unis sont disponibles, comme homesteads, et sont concédés en homesteads de jour en jour, de mois en mois, et d'année en année. Voyons ce que nous disent les statistiques à ce sujet. Je me suis donné la peine de les consulter, et je constate qu'il se trouve actuellement aux Etats-Unis, de disponibles comme homesteads, 473,836,412 acres, sans compter 172,873,079 acres qui ne sont pas disponibles aujourd'hui, mais qui le seront à très bref délai, ce qui donne un total de 646,709,491 acres de terres disponibles, ouvertes à la colonisation, dans ce pays. Et si nous sortons du territoires des Etats-Unis, n'avons-nous pas encore la république Argentine et celle du Brésil ? Le climat de la république Argentine est tout aussi favorable que celui du Canada, ses terres sont tout aussi fertiles; elle fait appel aux colons et paye, en vue de recrutement d'immigrants, une prime deux fois plus élevée que celle que nous payons, et les colons lui arrivent par centaines de mille. L'honorable député peut bien affirmer, comme il l'a fait, hier soir, que, si le Gouvernement réussit à coloniser l'Ouest, c'est parce qu'il n'y a plus de terres de homesteads de disponibles aux Etats-Unis, mais il ne saurait établir cette prétention. Voyons un peu ce qui s'est fait aux Etats-Unis, ces années dernières. J'ai ici à la main le rapport du bureau général des Terres aux Etats-Unis ; on y trouve un état du nombre et de la superficie des homesteads concédés depuis 1896 jusqu'à 1904. Cette superficie est de 31,739,206 acres. Maintenant, que s'est-il passé au Canada durant cette même période ? Depuis 1896 jusqu'à 1904, il a été concédé en homesteads 16,714,400 acres, c'est-à-dire à peu près la moitié de l'étendue concédée aux Etats-Unis. Ainsi donc, l'honorable député de Toronto-nord, l'honorable chef de l'opposition et tous leurs partisans devront chercher quelque autre raison pour expliquer la prospérité des territoires du Nord-Ouest et le succès qui a couronné les efforts du très honorable premier ministre et de l'honorable député de Brandon, ainsi que du ministre actuel de l'Intérieur (M. Oliver).

On nous a beaucoup entretenu hier soir de la conduite inique du Gouvernement actuel, et particulièrement de l'ex-ministre de l'Intérieur, qui aurait fait changer les règlements de manière à restreindre les attributions de l'exécutif et à augmenter les siennes. Il semblerait, à entendre l'honorable député de Toronto-nord, que le ministre de l'Intérieur s'était emparé de toutes les terres du pays quand il a été décidé qu'on laisserait une certaine superficie à sa disposition. Le ministre s'est-il écrié, pourrait fort bien distribuer à sa guise toutes les terres de l'Ouest sans consulter le conseil ni le Parlement. La vérité s'est que le règlement autorisait bien le ministre à disposer de certaines terres sans consulter le conseil, mais seulement jusqu'à concurrence de 640 acres. Dans tous les cas, où il s'agissait de concéder une étendue plus considérable à une seule personne, il fallait un décret en conseil tout comme auparavant. Cette accusation ne tient donc pas debout.

Maintenant, voyons quelle est la nature du changement opéré. Si je ne me trompe pas, c'est à ma demande qu'il a été fait. Je me rappelle avoir discuté l'affaire avec le ministre de l'Intérieur d'alors, en vue de le convaincre de sa nécessité. Nous avions des centaines de colons de la meilleure clas-

se qui étaient fort en peine de savoir comment se procurer des terres. Ces colons avaient été amenés ici par des compagnies de colonisation du temps où les honorables députés de la gauche étaient au pouvoir. Ces colons s'étaient établis sur des terres qui leur avaient été assignées par ces compagnies; ils avaient reçu d'elles des avances de fonds, et finalement, leurs terres leur avaient été enlevées par ces mêmes compagnies. Or, ils n'étaient pas dans les conditions voulues pour obtenir un second homestead; la loi le défendait. Mais comme ces colons étaient au nombre de plusieurs centaines, quelqu'un proposa au ministre de l'Intérieur de l'époque (M. Sifton) de se faire autoriser à régler l'affaire. Il accepta le conseil, et nous réglâmes ces cas en vendant à ces particuliers des quarts de section moyennant un dollar de l'acre et l'obligation de se conformer aux exigences de la loi de homestead. S'il avait été nécessaire de faire autoriser le département à vendre ces terres à moins d'un dollar de l'acre, nous n'aurions pas hésité dans les circonstances, car ces colons le méritaient. Prenez, par exemple, le cas d'un colon qui est arrivé au Canada dans les années difficiles, qui s'est fait concéder un homestead, a obtenu son titre et a ensuite hypothéqué sa terre, laquelle a été vendue plus tard pour solder l'hypothèque. Cet homme est parti pour les Etats-Unis; mais jugeant qu'il est plus avantageux de vivre au Canada, il est revenu plus tard au pays. Quand il a voulu obtenir une inscription de homestead, naturellement on a refusé d'agréer sa demande. Qu'auriez-vous fait dans un cas comme celui-là ? Auriez-vous refusé d'agréer la demande de cet homme; l'auriez-vous mis dans la nécessité de reprendre le chemin des Etats-Unis ? N'auriez-vous pas plutôt pris le même parti que le ministre et ne lui auriez-vous pas dit: Nous ne pouvons pas vous accorder un homestead mais nous allons faire tout ce que nous pouvons pour vous satisfaire; nous allons vous vendre un quart de section, 160 acres, moyennant $1 de l'acre et l'obligation de vous conformer à la loi de homestead ? Puis il y avait une autre classe: la classe de ceux qui avaient reçu en homestead des terres reconnues depuis à peu près stériles. Après avoir obtenu leurs titres, ces personnes découvrirent qu'elles ne pouvaient tirer leur subsistance de ces terres. Elles n'étaient pas dans les conditions requises pour obtenir une inscription de homestead; mais le ministre leur permit d'obtenir un quart de section moyennant $1 de l'acre et l'obligation de se conformer aux exigences de la loi de homestead. Citons encore une autre classe. Voici deux frères vivant sous le même toit. Lorsque l'acte fut changé de manière à permettre au concessionnaire d'obtenir un second homestead, un seul de ces frères était à même de tirer parti de la loi. Les deux s'étaient établis en même temps et dans des circonstances absolument semblables; mais, par suite d'un accident, l'un se trouvait à avoir droit à la concession d'un second homestead, tandis que l'autre n'avait pas ce droit. Qu'auriez-vous fait dans un cas comme celui-là ? Exactement ce qu'a fait l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton): vous auriez permis à l'individu qui n'était pas en mesure de se faire concéder un second homestead d'acheter un quart de section moyennant $1 de l'acre et l'obligation de se conformer à la loi de homestead. C'est ce qui me fait dire que l'honorable chef de l'opposition et ses partisans n'ont pas établi la vérité d'aucune de leurs accusations contre l'administration du domaine fédéral à cet égard.

On a critiqué également la pratique des inscriptions de homestead par l'intermédiaire d'agents. Nous avons autorisé cette pratique et nous nous en sommes bien trouvé. L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a fait un changement à cet égard, mais j'ose dire, d'après ce que je connais des fonctionnements de ce système, que lorsqu'il aura terminé son enquête au sujet des fausses inscriptions de homesteads, il en viendra à la conclusion qu'il est dans l'intérêt du pays de remettre ce règlement en vigueur et de permettre qu'il se fasse un certain nombre d'inscriptions par des agents. Prenez le cas d'un colon arrivant d'une autre province en compagnie de plusieurs fils. Va-t-on prétendre qu'il n'est pas à propos de lui permettre d'obtenir des inscriptions pour les membres de sa famille ? Il fait son inscription, retourne dans son ancien pays, expédie ses effets de colons et se rend sur les lieux, le printemps suivant. Quelqu'un va-t-il prétendre qu'il serait sage d'empêcher cet homme de faire des inscriptions pour ses fils? Seriez-vous d'avis qu'on forçât chacun de ces quatre ou cinq fils à se rendre dans le pays, pour y faire son inscription tandis qu'il suffit d'un seul pour remplir la formalité pour tous? Je dis que non. Je dis que ce règlement était sage et je suis d'avis qu'on le remettra en vigueur.

L'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake) s'est plaint assez vivement hier soir de l'ingérence de certains fonctionnaires dans les élections ; et il a désigné particulièrement un sous-agent de sa propre ville, la ville de Grenfell, M. R. B. Taylor. Or, il se trouve que je connais M. Taylor, et je dirai simplement ceci : Un sous-agent n'est pas un fonctionnaire du département dans le même sens qu'un agent des terres. Un agent des terres est un fonctionnaire salarié qui consacre tout son temps à ses fonctions publiques, et qui relève à tous égards du département. Mais un sous-agent peut exercer une demi-douzaine de métiers dans son intérêt particulier. Le département lui verse de $15 à $50 par mois, suivant la quantité d'ouvrage qu'il a à faire dans telle ou telle partie du pays. Le Gouvernement peut-il avoir sur lui une autorité aussi grande que sur un de ses fonctionnaires réguliers? Si l'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake) trouve tellement détestable que les

fonctionnaires prennent part aux élections, que pense-t-il d'un autre de ces employés, receveur de la poste dans une circonscription avoisinante, à qui l'Etat paie de forts appointements, suffisants pour le faire vivre, qui est un de mes bons amis et un très brave homme, mais qui, à chaque élection, se met de la partie et fait de son mieux pour assurer le triomphe des honorables députés de la gauche? Lors de la dernière élection pour la législature provinciale, il se porta candidat et fut élu. C'est là un exemple d'un fonctionnaire public se mêlant activement d'élection dans les territoires du Nord-Ouest ; et il n'a pas été destitué. Mais alors pourquoi ces honorables députés de la gauche qui ont tiré parti de l'influence de ce fonctionnaire s'opposent-ils à ce que M. Taylor se mêle d'élection, lui dont les appointements sont moitié moindre? C'est là l'attitude que j'ai toujours prise. Lorsque j'étais au service du département de l'Intérieur j'ai toujours donné à mes subordonnés le conseil, même l'ordre suivant : Vous avez peut-être fait de la politique autrefois ; mais vous en avez été récompensés ; à partir de ce moment le département de l'Intérieur désire que vous vous absteniez de prendre part aux élections. En effet, ces fonctionaires, en se mêlant d'élection, font plus de mal que de bien à leur parti. La meilleure manière dont un fonctionnaire puisse venir en aide au parti au pouvoir c'est en remplissant bien et fidèlement ses devoirs ; il l'aidera beaucoup plus en agissant ainsi qu'en se jetant dans la mêlée et cherchant à racoler des votes dans sa circonscription. Dans les territoires, il se trouve un grand nombre de fonctionnaires dans les différentes circonscriptions ; l'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake) prétend-il que le Gouvernement devrait tenir tous ses fonctionnaires sous clé tant que dure l'élection? Veut-il donc qu'ils négligent leurs devoirs d'Etat dans cet intervalle? Ce serait absurde. Il est enfantin de chercher à nous faire croire que les libéraux ont remporté la victoire par suite des manœuvres des fonctionnaires du ministère de l'Intérieur.

Je m'en vais maintenant dire un mot de la "Saskatchewan Valley Land Company."

Des honorables DEPUTES : Tant mieux !

M. TURRIFF : Je suis prêt à discuter cette question maintenant ou en toute autre occasion. L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) s'est grandement indigné hier soir, vers la fin de son discours, à la suite d'une ou deux questions que lui posa l'honorable député de Glengarry (M. Schell), et il répliqua très vivement qu'il ne tolérerait pas d'insinuations à son égard. Mais, je le demande aux députés de l'un et l'autre parti, le discours prononcé par l'honorable député— non pas tant celui d'hier soir—mais certains discours prononcés par l'honorable député sur cette question, n'étaient-ils pas tous remplis d'insinuations du commencement à la fin? J'en suis à ma seconde session; et voilà déjà plusieurs fois que des députés —non pas de ceux qui occupent des sièges sur la première rangée à la droite du chef de l'opposition—prennent la parole et font des insinuations sur mon compte. Mais il ne s'est pas encore trouvé un seul membre de la gauche qui ait eu le courage de porter contre moi une accusation directe.

J'ai été commissaire des terres du domaine fédéral durant six ans ; j'ai siégé deux ans en cette Chambre ; et si j'ai commis quelque faute, je suis prêt à en porter la peine. Mais j'ai maintenant une question à poser au chef de l'opposition : je ne suis pas sensible au point d'attacher une grande importance à beaucoup de choses qu'on a dites ici récemment ; mais le chef de l'opposition ne pense-t-il pas qu'il ne serait que juste et convenable entre collègues que lui et ses partisans, s'il ne veulent porter des accusations directes, cessassent au moins de faire des insinuations et de lancer l'insulte. L'honorable député de Toronto-nord—et je m'empresse de l'en féliciter—a fait de sensibles progrès dans ce sens, si j'en juge par son discours d'hier soir. Il se peut sans doute que ce changement de ton lui ait été inspiré par la présence en cette Chambre de l'honorable député de Brandon (M. Sifton) ; chacun est libre de tirer ses conclusions à cet égard. Et cependant, bien que le discours qu'il a prononcé hier soir soit très modéré en comparaison de ceux qu'il a faits jusqu'à présent, il n'a pu s'abstenir d'insinuer que j'avais placé des capitaux, ou l'équivalent de capitaux, dans le fonds social de cette "Saskatchewan Valley Company", et il a fait la même insinuation au sujet de l'honorable député de Brandon. Eh bien, je déclare catégoriquement qu'il n'y a rien de vrai dans tout cela. Cet honorable député (M. Foster) qui se montre tellement sensible à toute insinuation devrait prendre une dose de la médecine qu'il veut administrer aux autres. Toutefois, s'il continue à se montrer aussi attentif et modéré qu'hier soir je ne pense pas que personne se plaigne de ce côté-ci de la Chambre. Nous avons souvent entendu l'honorable député en appeler aux membres de l'assemblée qui envisagent les questions en délibération dans un esprit de justice et en dehors de tout préjugé de parti. Qu'il s'applique cette règle à lui-même, et il n'aura pas lieu de critiquer la conduite des honorables députés de la droite. J'ai confiance qu'à l'avenir il prêtera moins que par le passé le flanc à la critique sous ce rapport.

Maintenant, relativement au marché conclu avec cette "Saskatchewan Valley Land Company", l'honorable député (M. Foster) l'a condamné hier soir et a prétendu que le pays, dans cette circonstance, avait reçu des briques en guise de lingots d'or. "Brique d'or", c'est là l'expression dont il s'est servi. Maintenant je voudrais. . .

M. FOSTER : Monsieur l'Orateur, si je dois me charger de la tâche de faire entendre raison à l'honorable député (M. Turriff), autant vaut m'y mettre sur-le-champ.

M. TURRIFF : Monsieur l'Orateur, je suis un jeune membre de cette assemblée et je préférerais n'être pas interrompu.

M. FOSTER : Je désire prendre la parole pour un rappel au règlement.

M. TURRIFF : Si l'honorable député a quelque chose à dire qu'il attende que j'aie fini mon discours.

M. FOSTER : J'invoque le règlement.

M. l'ORATEUR : Quand la question du règlement est soulevée le député qui a la parole doit reprendre son siège jusqu'à ce qu'une décision ait été rendue.

M. FOSTER : L'honorable député (M. Turriff), sans le vouloir probablement, m'a attribué des paroles que je n'ai pas dites. A l'entendre, j'aurais dit que l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) avait trompé le pays en lui livrant des briques pour de l'or. Jamais je n'ai fait pareille déclaration.

Sir WILFRID LAURIER : Ce n'est point là une question de règlement.

M. L'ORATEUR : Ce n'est point là une question de règlement ; c'est une simple dénégation.

M. TURRIFF : Il me serait facile de me reporter au compte rendu des débats et de citer les propres paroles de l'honorable député.

M. FOSTER : Faites-le.

M. L'ORATEUR : L'honorable député (M. Foster) a déclaré qu'il ne s'était pas servi des expressions qu'on lui attribuait.

M. TURRIFF : J'accepte la déclaration de l'honorable député (M. Foster) mais je veux m'assurer de ce qu'il a réellement dit.

M. FOSTER : Vous auriez dû le faire avant de commencer votre discours.

M. TURRIFF : Voici ce que l'honorable député a dit :

Le premier ministre ne devrait-il pas rougir de honte en songeant qu'il a eu pour collègue dans le ministère un homme capable de faire accepter ainsi une brique en guise d'or à ces capitalistes confiants des Etats-Unis d'Amérique ?

J'allais faire observer que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) devrait être le dernier homme au Canada à parler de " brique d'or ". La seule fois de ma vie où j'aie été sur le point d'accepter des briques en guise de lingots d'or, c'est lorsqu'on m'a offert des actions dans une compagnie dont l'honorable député lui-même était président. Certaines gens vinrent me trouver dans le but de me faire acheter des actions dans une compagnie minière. Le raisonnement qu'il me firent pour me persuader que les actions avaient de la valeur, c'est que la mine produisait une brique d'or par semaine et que l'honorable M. George E. Foster, ex-ministre des Finances du Canada, était président de la compagnie. Je ne fis l'acquisition d'aucune part dans le fonds social de cette compagnie ; mais je constatai plus tard que l'honorable député de Toronto-nord lui-même a des parents. Le secrétaire de cette compagnie, à ce qu'on m'apprend, était son cousin, ou du moins un de ses parents. Et cette personne avait pris l'habitude de faire toutes les semaines le trajet depuis la mine jusqu'à Winnipeg avec une brique d'or, qui représentait le rendement de cette mine pour la semaine. Au moyen de ces déclarations on faisait gober au public des briques d'or sous forme d'actions dans le fonds social de cette compagnie minière.

SANCTION DE PROJETS DE LOI.

A ce moment, M. l'huissier de la verge noire se présente porteur d'un message qu'il communique en ces termes :

Monsieur l'Orateur,—J'ai l'honneur de vous informer que Son Honneur le suppléant de Son Excellence le Gouverneur général désire et attend la présence de votre honorable Chambre dans la salle des séances de l'honorable Sénat.

En conséquence, M. l'Orateur, suivi de la Chambre, se rend à la salle des délibérations du Sénat.

A son retour,

Monsieur l'Orateur informe la Chambre que S.H. le suppléant de S. E. le Gouverneur général a bien voulu donner, au nom de Sa Majesté, l'assentiment royal aux projets de loi suivants :

Acte modifiant l'acte concernant les juges des cours provinciales.

Acte concernant les pouvoirs des commissaires du port de Montréal.

Acte constituant en corporation la compagnie dite " Quebec Midland Railway Company ".

Acte abrogeant l'acte relatif au recueillement et à la publication de la statistique du travail.

Acte concernant certains brevets de Henry Edmunds.

Acte concernant les demandes de brevets de Henry Wurts, jeune.

Acte modifiant de nouveau l'acte de la preuve en Canada, 1893.

Acte concernant la compagnie du chemin de fer de Vancouver à l'île Lulu.

Acte concernant la compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise.

Acte concernant la compagnie du chemin de fer terminal d'Essex.

Acte concernant la compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton.

Acte concernant la compagnie dite " Puebla Light and Power Company " (à responsabilité limitée), et à l'effet de changer son nom en celui de " Puebla Tramway, Light and Power Company ".

Acte concernant la compagnie du grand chemin de fer du Nord du Canada.

Acte concernant la "Mexican Consolidated Electric Company" (à responsabilité limité), et à l'effet d'en changer le nom en celui de "Mexico Tramways Company."

Acte concernant la "Mexican Light and Power Company" (à responsabilité limitée).

Acte concernant la "Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company" (à responsabilité limitée).

Acte concernant la compagnie dite "Erie-Ontario Power Company".

Acte concernant la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique".

Acte modifiantl' acte de 1894 relatif à la conservation du gibier dans les territoires non organisés.

Acte concernant les commissaires du port de Montréal.

Acte pour accorder à Sa Majesté certaine somme pour le service public de l'année financière expirant le 30 juin 1906.

REPRISE DU DEBAT SUR LA GESTION DU DOMAINE DE LA COURONNE.

M. TURRIFF : Monsieur l'Orateur, peu de temps avant d'avoir été interrompu, j'avais reproché à l'honorable député de Toronto-nord .(M. Foster) d'avoir accusé l'ex-ministre de l'Intérieur d'avoir voulu donner le change à la compagnie, aux capitalistes qui avaient acheté des terres de la compagnie dite "Saskatchewan Valley", et l'honorable député m'a contredit. J'ai cité ses paroles, mais dans ma précipitation je n'ai pas lu le passage tout entier, j'ai lu seulement la dernière partie. Je m'en vais maintenant donner lecture à la Chambre du texte entier, et on verra, à moins que je ne comprenne pas du tout l'anglais, que mon affirmation était exacte. Voici ce que je trouve au bas de la page 4462. . .

M. FOSTER : L'honorable député voudra-t-il dire ce qu'il a déclaré d'abord ?

M. TURRIFF : Que l'honorable député a accusé l'ex-ministre de l'Intérieur d'avoir voulu livrer à la compagnie des briques en guise de lingots d'or.

M. FOSTER : La compagnie ? L'honorable député a dit "pays", et c'est à cela que j'ai trouvé à redire.

M. TURRIFF (lisant) :

C'est aussi au grand jour que vous avez conclu un arrangement avec la compagnie de colonisation de la vallée de la Saskatchewan et que vous lui avez livré 250,000 acres de désert aride. A l'avenir nous aurons une meilleure idée des capacités de l'honorable député de Brandon. Il a trouvé l'occasion de passer la brique d'or au public.

C'est là la déclaration, et si j'ai dit "pays", je voulais dire "compagnie".

M. FOSTER : Je n'ai pas à critiquer, si vous avez dit "compagnie".

M. TURRIFF : Nous nous comprenons l'un et l'autre. A tout événement, il a accusé l'honorable député de Brandon d'avoir voulu faire accepter à la compagnie et par le peuple des briques pour des lingots d'or.

M. W. J. ROCHE : Que l'honorable député souffre que je lise un passage qu'il a omis :

Si l'on doit croire l'honorable député de Brandon quand il affirme qu'en 1902 tout ce district n'était qu'un vaste désert, quelle honte pour l'honorable premier ministre d'avoir dans son cabinet un collègue capable de leurrer de pareille façon les trop confiants capitalistes des Etats-Unis.

M. TURRIFF : Je suis bien aise que le représentant de Marquette (M. W. J. Roche) ait volé à mon secours et complété la citation.

Je m'occuperai maintenant de démontrer à la députation et au public que, d'après les renseignements qui se trouvaient au département, ce territoire était une solitude, un véritable désert. J'espère qu'avant la fin de mon discours j'aurai convaincu le député de Marquette que cette contrée était absolument déserte aux yeux du public, du département de l'Intérieur, du cabinet, des habitants des territoires du Nord-Ouest et de la population entière du Canada. Nous nous attacherons à démontrer ce qu'elle était et ce qui s'y passa durant toutes ces années-là.

Ce fut au printemps de 1892, au mois de mai, que cette étendue de territoire fut vendue à la compagnie terrienne de la vallée de la Saskatchewan. L'établissement du chemin de fer remonte à douze années auparavant. Depuis onze ans, ses convois circulaient entre Regina et Prince-Albert. Deux ou trois fois par semaine, ils traversaient plus de cent milles de rase prairie et, ces onze années durant, il n'y eut que trois inscriptions de homestead sur une distance de cent et quelques milles le long de cette voie ferrée. Personne ne voulait s'établir même sur les sections où les voies de garages étaient construites ni se livrer à la culture dans l'espérance qu'une ville s'élèverait un jour à cet endroit. Pas un quart de section n'était converti en établissement de famille. On ne voyait pas un seul colon, bien que des milliers d'individus eussent traversé cette région en chemin de fer pour aller se fixer dans le pays qui s'étend au nord de Saskatoon jusqu'à Prince-Albert, ou à l'est et à l'ouest de cette étendue de territoire.

Pourquoi refusait-on de se fixer à cet endroit ? Uniquement parce qu'on considérait que c'était un désert. Tous ceux qui le voyaient déclaraient que c'était une solitude qui ne vaudrait jamais rien. En réalité, cette région ne valait rien à cette époque parce que personne ne voulait s'y fixer et y couler sa vie et que nul ne s'y établissait.

Si ces terres étaient si fertiles, que faisaient donc nos adversaires qui administraient alors les affaires publiques ? Pour-

quoi n'y amenaient-ils pas des colons ? Comment se fait-il qu'elles restaient inoccupées si elles avaient autant de valeur qu'on veut bien le dire maintenant ?

M. HERRON : Qu'a fait cette compagnie pour convertir ce désert en l'une des plus belles régions agricoles du Canada ?

M. TURRIFF : De grâce, asseyez-vous et tenez-vous coi et on vous répondra.

A cette époque, en 1902, le département de l'Intérieur avait sur cette région des renseignements plus précis que sur toute autre partie du Nord-Ouest. Pourquoi donc ? Uniquement parce que, depuis dix ans, il existait une contestation entre le Gouvernement et la compagnie du chemin de fer Qu'Appelle au lac Long et à la Saskatchewan, au sujet des terres à concéder à celle-ci en raison de l'établissement de sa voie ferrée.

La compagnie refusait les terres de cette région. Ainsi que le disait hier soir le représentant de Brandon (M. Sifton), plus de 5,000,000 d'acres avaient été réservés pour permettre à la compagnie de faire son choix. Après avoir construit les 20 premiers milles entre Regina et Lumsden, elle choisit 128,000 acres qu'elle vendit à la " Canadian Land Corporation ", une compagnie d'Angleterre.

Mais elle déclara et répéta une douzaine de fois au moins, par l'organe de MM. Osler, Hammond et Nanton, que, bien qu'elle eut choisi, reçu et accepté ces 128,000 acres, elle repoussait l'idée que ceux-ci étaient propres à la colonisation. Or, M. Osler est le représentant de Toronto-ouest ; c'est l'un de nos compatriotes les mieux renseignés sur le Nord-Ouest; c'est un homme de tact et de ressource qui sait ou est censé savoir ce qu'il fait.

La compagnie fit choix d'environ 200,000 acres de plus parmi ces 3,000,000 d'acres et déclara qu'il ne restait pas dans tout ce territoire un seul acre de terre tant soit peu propre à la colonisation. Je ne vous demanderai pas de vous en rapporter à moi; je consignerai dans les débats les rapports de ceux qui ont inspecté ces terres et nous verrons ce qu'ils disent. Si le représentant de Marquette (M. W. J. Roche) prête l'oreille à la lecture de ces rapports, il comprendra pourquoi en 1902 et auparavant, le département de l'Intérieur et le cabinet tirèrent la conclusion que ce territoire était désert.

Le député de Toronto-nord n'a pas lieu de mettre en doute la véracité du représentant de Brandon. Nous possédons les rapports des fonctionnaires, qui ont consacré leur vie entière à l'inspection des terres, qui occupent un rang distingué dans l'Ouest et dont l'opinion n'a pas été contredite. J'ai à la main le rapport de M. R. F. Dodds qui a été au service d'une compagnie de prêts du Nord-Ouest pendant plusieurs années, qui a eu des rapports avec MM. Osler, Hammond et Nanton et qui a fait l'inspection de ces terres pour le compte de la compagnie de chemin de fer. Dans la partie méridionale du territoire, il a trouvé trois sections, couvrant 1,920 acres, classées sous le numéro 3; il n'y avait pas de sections de la première classe ni de la deuxième. Onze sections, ou 7,040 acres, furent classées sous le n° 3½; 190 sections ou 121,600 acres, sous le numéro 4 ; 44 sections, ou 92,760 acres, sous le numéro 4½ et 530 sections ou 339,200 acres, sous le numéro 5. Il dit :

Les sections qui sont de la qualité n° 4 ou d'une meilleure qualité sont propres à la colonisation. Les sections désignées par le n° 4½ font partie d'une classe spéciale établie dans le but de vous permettre de faire un choix dans un moment d'embarras. Ce sont les meilleures d'un mauvais groupe. Je ne crois pas qu'on puisse les cultiver avec succès.

Puis, il inspecta une autre étendue de terrain et je vais citer son rapport vu qu'il a trait aux terres parmi lesquelles la compagnie de la vallée de la Saskatchewan avait le droit de faire son choix. Voici ce qu'il en dit :

A l'ouest du lac Long et au sud du township 35, il y a 138 sections, ou environ 83,320 acres, classés sous le n° 4 ; 270 sections, ou environ 172,000 acres, sous le n° 4½ ; 965 sections, ou environ 627,600 acres, sous le n° 5.

Ainsi, parmi 888,720 acres, il n'a trouvé que 88,000 acres appartenant à la quatrième classe. C'est la même chose par tout le territoire réservé au choix de la compagnie de chemin de fer. Au centre, il a trouvé 66 sections appartenant à la classe n° 4, 270 sections, à la classe n° 4½ et 188 section à la classe n° 5. Il dit :

Les sections classées sous le n° 5 sont certainement sans valeur. Sous une légère couche de surface il y a du sable. On n'en trouve pas qu'on pourrait cultiver avec succès. Ce sont les meilleures d'un mauvais groupe. Les sections classées sous le n° 5 sont les basses terres alcalines qui entourent le lac Buffers, des plaines et des collines sablonneuses, des bancs de sable et des éminences rocheuses entrecoupés d'étangs et de fondrières ; elles sont sans valeur.

Puis, entre les deux bras de la Saskatchewan, il n'a guère trouvé mieux. Il a classé 179 sections sous le n° 4 ou sous un meilleur numéro, 153 sections sous le n° 4½ et 291 sous le n° 5. Dans toute cette réserve, il n'y avait que 179 sections, parmi six ou sept cents, qui fussent propres à la colonisation. Cela revient à dire qu'il a trouvé un peu moins de 300,000 acres de terre arable, en tout et partout.

Les sections classées sous le n° 5 au sud du township 44 se composent de collines sablonneuses, de bancs de sable et de gravier et de terres basses alcalines.

Au nord, il y a deux sections classées sous le n° 4 ; 58 sections, sous le n° 4½ et 1,050 sections sous le n° 5.

Partout, il y a une couche de sable sous la surface. Celle-ci se compose tantôt de collines de sable pur, tantôt d'espaces recouverts de six à dix pouces de matières végétales décomposées dans les creux et les affaissements du terrain. Je ne crois pas que les sections classées

sous le n° 4½a puissent être cultivées avec succès. Elles produiront deux ou trois récoltes moyennes dans les années humides mais cela ne durera pas et elles ne produiront rien dans les années de sécheresse.

Voici un résumé de ses constatations :

Les totaux suivants des différentes classes vous donneront un aperçu de la proportion des terres propres à la colonisation comparativement aux terres sans valeur :

589 sections, ou environ 377,060 acres, sont classées sous le n° 4 ;

895 sections, ou environ 573,400 acres, sont classées sous le n° 4½ ;

3,024 sections, ou environ 1,945,460 acres, sont classées sous le n° 5.

Voilà le classement fait par l'une des personnes les mieux connues dans cette partie du pays et qui a consacré des années à l'inspection de ces terres. Telles étaient les données que possédait le départemnt.

M. LALOR: Etant commissaire des terres à cette époque, avez-vous cru que ce territoire était une solitude sans grande valeur?

M. TURRIFF : Si l'honorable député était tant soit peu au fait de l'administration du domaine fédéral, il saurait que le commissaire des terres, enfermé ici dans son bureau, ayant plus de 300 commis sous sa surveillance directe et dirigeant les inspecteurs des homesteads et 15 inspecteurs des terres dans l'Ouest, devait se fier aux rapports des fonctionnaires de son département, et ne pouvait pas se rendre sur les lieux pour examiner lui-même tous les quarts de section couvrant des millions d'acres de terre dispersés dans toute l'étendue de la province de la Saskatchewan.

Quelques VOIX : Répondez à la question.

M. LALOR : Je vais en poser une autre.

M. TURRIFF : Je donnerai sur-le-champ tous les renseignements et, lorsque j'aurai fini, l'honorable député pourra poser toutes les questions qu'il lui plaira.

M. LALOR : Je crois avoir le droit de faire une question.

M. L'ORATEUR: L'honorable député peut faire une question si celui qui a la parole y consent.

M. TURRIFF : Je vais donner des renseignements qui rendront les questions inutiles.

M. LALOR : Je m'étonne que vous ayez mis ces terres sur les bras de votre beau-frère.

M. TURRIFF : Mon beau-frère peut prendre soin de ses propres intérêts ; il peut aussi se défendre contre vous.

Tel fut le rapport de la compagnie de chemin de fer. Cependant, le Gouvernement s'est dit qu'il pouvait ne pas être fidèle et il a voulu avoir son propre rapport. Il désirait avoir un rapport indiquant un état de choses différent afin d'avoir une preuve pour démontrer, lors du procès dont on l'avait menacé, que les terres étaient de bonne qualité. A cette fin, le département de l'Intérieur, sous le régime de nos adversaires, envoya sur les lieux des personnes à sa solde chargées d'inspecter le territoire. Celles-ci consacrèrent une couple d'années à ce travail afin de constater si les rapports de MM. Osler, Hammond et Nanton, les représentants de la compagnie, étaient exacts, et si le rapport de M. Dodds dont je viens de lire des extraits faisait une peinture fidèle de la situation et si son appréciation de la valeur de ces terres était juste.

Nous examinerons le rapport présenté par l'envoyé du Gouvernement qui voulait prouver à la compagnie qu'elle devait accepter ces terres ou, au cas de refus de sa part, avoir une bonne défense à présenter au tribunal. Ce rapport a été dressé par l'employé que le Gouvernement avait envoyé sur les lieux pour inspecter cette région.

Une VOIX: Etait-ce le gouvernement conservateur qui l'avait envoyé ?

M. TURRIFF : Certainement ; c'était le gouvernement conservateur qui l'avait envoyé. Ceci se passait en 1894 avant sa chute. Ce rapport vient de son propre employé qu'il avait envoyé sur les lieux afin de démontrer à la compagnie de chemin de fer qu'elle devait accepter ces terres, ou de la mettre en mauvaise posture devant le tribunal si, au cas de refus, elle réclamait une indemnité.

Je vous le demande, puisque ces terres étaient si bonnes, pourquoi le député de Toronto-nord, qui faisait alors partie du cabinet, n'a-t-il pas insisté auprès de son ami, le représentant de Toronto-ouest (M. Osler), l'agent de la compagnie de chemin de fer, pour les faire accepter ? C'est une question raisonnable. Si ces terres valaient cinq, six, huit, dix et douze dollars l'acre, comme il l'affirme, pourquoi le gouvernement de ce temps-là n'a-t-il pas obligé la compagnie subventionnée à prendre possession de ces terres ? S'il ne l'a pas fait c'est uniquement parce qu'il ne croyait pas alors, et que personne ne croyait, que ces terres étaient de bonne qualité.

Voyons ce que dit à cet égard M. McGatchie, l'inspecteur fédéral :

Les terres ont été réparties en cinq classes, à savoir :

1re classe.—Une bonne terre noire de sable ou d'argile d'une profondeur suffisante à moitié ou entièrement cultivable.

On voit qu'on ne se montrait pas très exigeant.

La surface du sol rase, ondulée ou vallonnée et généralement exempte de pierre et de gravier tandis qu'une section renfermant une moindre proportion de terres arables contient une étendue équivalente de bonnes prairies, de bois ou de cours d'eau.

Lorsque moins de la moitié d'une section entière était d'une bonne terre noire de sable

ou d'argile, s'il y avait des prairies, l'inspecteur classait la section sous le n° 1.

2e classe.—Une assez bonne terre noire de sable ou d'argile dont 50 p. 100 ou plus cultivables. La surface du sol rase, ondulée ou vallonnée et ne renfermant pas plus de 30 p. 100 de pâturages. Une section renfermant une moindre proportion de terre s'il y a une étendue équivalente de prairies, de bois ou d'eau.

Pour la 2e classe, on se contentait d'un assez bon sol.

3e classe.—Lorsqu'il y a de 30 à 50 p. 100 de terres arables mais sur de petites étendues seulement. Le reste ne convenant pas ou trop léger pour la culture mais bon pour le pâturage.

Ainsi, une section de 160 acres était classée sous le n° 3, lorsqu'elle renfermait moins de 50 acres de terre arable.

4e classe.—Sol sablonneux, rocheux ou abondant en gravier, utile seulement comme pâturage, uni, vallonné, montueux ou accidenté, ou une terre trop légère pour la culture.

5e classe.—Terres basses alcalines et collines de sables stériles.

De plus, il y a des classes intermédiaires entre 1 et 2, 2 et 3, 3 et 4, 4 et 5.

Les classes 1, 1½ et 2 et une partie de la classe 3 comprennent les terres désignées comme suffisamment propres à la colonisation. Le reste n'est pas cultivable à l'heure qu'il est. Les terres qui ne peuvent servir qu'au pacage ne sont dans aucun cas comprises parmi les terres arables.

On voit qu'il a des vues larges, et qu'il met au rang des terres colonisables toutes celles qui sont classées sous les numéros 1, 1½, 2, 2½ et 3 ; il juge que le reste n'est pas propre à la culture.

Dans l'étendue de terrain désigné sous le n° 1, il a choisi 230,000 acres assez convenables pour la culture ; ce n'est qu'une faible partie de la superficie entière. Inutile d'en parler davantage, car il n'y a pas dans ce territoire de terres que la société de colonisation de la vallée de la Saskatchewan pourrait choisir. Sauf quatre townships environ, toute l'étendue de terrain désigné sous le n° 2 est affectée aux concessions de cette compagnie. Ce qu'il en dit s'applique aux sections de nombre impair et s'applique également aux autres cas, lorsque le sol des unes est pauvre, le sol des autres l'est aussi.

M. BENNETT : Qu'elle est la date de ce rapport ?

M. TURRIFF : Il est daté d'Ottawa, le 17 avril 1894, et l'inspection a surtout eu lieu en 1893. Voici ce qu'il dit de l'étendue de terrain n° 2 qui renferme les terres concédées à la compagnie de la vallée de la Saskatchewan :

L'étendue de terrain n° 2 dont j'ai choisi environ 282,000 acres est située à l'ouest du lac Long et au sud du township 36.

A l'ouest du lac Long sur une distance de plusieurs milles et entre les townships 24 à 29, inclusivement, il y a une lisière de terrain plat ou gracieusement vallonné dont le sol est généralement formé d'un sable riche qui est remplacé ici et là par une terre argileuse recouvrant une bonne couche de marne jaune.

On voit donc, que l'inspecteur fédéral, dont on attendait un bon rapport sur cette partie du territoire où la compagnie de la vallée de la Saskatchewan devait faire son choix, a déclaré que beaucoup moins du tiers de ces terres était assez propre à la colonisation.

Examinons maintenant en quoi cela peut affecter la compagnie. Environ 70 townships furent réservés pour permettre à la compagnie d'établir des colons et de choisir les 250,000 acres que l'Etat lui avait vendus. Ces 70 townships représentaient 725,200 acres, y compris les terres submergées et autres.

D'après le rapport de l'inspecteur fédéral, moins du tiers de ces terres, ou environ 241,733 acres, étaient propres à la colonisation. De ce chiffre, il faut défalquer 700 homesteads dont la compagnie s'était obligée à faire don aux colons (elle devait établir sur des homesteads gratuits vingt colons par township), ce qui représente 112,000 acres. Il restait donc, d'après le rapport de l'inspecteur fédéral 129,733 acres de terre à peu près colonisable. Or, la compagnie de colonisation avait à faire choix de 250,000 acres, tandis qu'il n'y en avait que 129,000 disponibles.

Mais, ce n'est pas tout, tant s'en faut. En interprétant strictement la convention intervenue entre l'Etat et la compagnie, on pourrait conclure que cette dernière était obligée d'établir des colons dans 35 townships, car il y en avait 35 dans lesquels on pouvait trouver assez de terres pour créer vingt homesteads gratuits. La compagnie aurait eu le droit de recevoir 250,000 acres de plus.

Quel aurait été le résultat d'une interprétation stricte de la convention ? Dans les 35 townships, il y aurait eu 362,600 acres de terre colonisable, au dire de l'inspecteur. Le tiers de cette superficie est de 120,866 acres. Retranchez 112,000 acres pour les 700 homesteads gratuits et il reste 8,866 acres de terres arables tandis que la compagnie avait à faire choix de 250,000 acres.

On voit donc que l'Etat a vendu ces terres à la compagnie dans la partie du territoire qui passait alors pour le moins désirable, dans une région desservie par un chemin de fer depuis dix ou douze ans et où il n'y avait eu que trois inscriptions de homestead, dans un district où personne ne voulait se fixer et que le Gouvernement n'avait pas pu peupler, où, enfin, le département craignait d'amener des colons, de l'aveu du représentant de Brandon.

Si cette région avait eu une bonne réputation, les colons n'auraient consulté ni la société de colonisation ni le Gouvernement sur l'endroit où ils devaient se fixer. Ceux d'entre nous qui viennent de cette partie du

pays savent très bien que les nouveaux venus se cherchent eux-mêmes un emplacement et, neuf fois sur dix, s'établissent où ils le jugent à propos. Pendant les deux ou trois années précédentes, les fonctionnaires de l'Etat avaient amené dans ce district 12,000 colons qui se sont tous établis plus au nord, sans qu'un seul ait consenti à se fixer sur ce territoire.

Il y a quelques jours, le député de Toronto-nord (M. Foster) a demandé : Pourquoi le commissaire des terres fédérales ne savait-il pas que ces terres étaient de bonne qualité ? Ma foi ! l'honorable député (M. Foster) fut un jour président d'une compagnie de mines d'or qui ne possédait qu'une seule petite mine, un simple trou creusé dans le roc.

Il n'avait guère d'autre occupation que de s'occuper de cette mine. Puisqu'il n'a pas connu ce qui se passait dans cette petite mine, comment peut-il exiger que les fonctionnaires soient au courant de la qualité de chaque quart de section dans toute l'étendue de cet immense territoire ? Puisqu'il n'a pas compris qu'il avait affaire à une compagnie apocryphe, comment pouvait-il s'attendre que j'eusse connaissance de chaque quart de section sur une étendue de plusieurs millions d'acres, moi qui étais alors fort occupé, qui recevais de vingt à trente mille inscriptions de homesteads par année, qui accommodais les différends auxquels elles donnaient lieu et administrais tout le service des terres ? Jamais réflexion plus ridicule n'a été faite dans cette enceinte. Si le député de Toronto-nord, l'un des plus forts spéculateurs sur les terrains du Nord-Ouest qu'il y ait au Canada, par l'entremise des compagnies auxquelles il est affilié, croyait que ces terres étaient de si bonne qualité, pourquoi ne les a-t-il pas achetées de son ami, le député de Toronto-ouest, qui les lui auraient vendues au prix de $1.25 l'acre ? Que n'importe quel homme de bon sens me dise s'il ne l'aurait pas fait?

Examinons maintenant ce que la compagnie terrienne de la vallée de la Saskatchewan a fait des concessions qu'elle a obtenues.

Le député de Toronto-nord et le chef de l'opposition ont dit et répété à satiété que le Gouvernement a manqué de prévoyance, qu'il a vendu les terres trop bon marché, que celles-ci valaient beaucoup plus et qu'il était connu qu'elles étaient d'une bonne qualité. J'ai démontré qu'on ne savait pas que ces terres fussent de bonne qualité, mais qu'elles passaient pour stériles. J'ai prouvé que pas un seul de ceux qui s'y entendaient dans l'inspection des terrains n'avait déclaré que ces terres avaient de la valeur après les avoir visitées. Autrement, pourquoi la compagnie de chemin de fer, représentée par MM. Osler, Hammond et Nanton, aurait-elle refusé de les accepter ? Elle n'en a pas voulu.

M. TURRIFF.

Toute la députation considère le représentant de Toronto-ouest (M. E. B. Osler) comme l'une des têtes les plus solides et l'un des esprits les plus clairvoyants qu'il y ait au Canada. Je connais moins M. Hammond, l'un de ses associés, mais je connais fort bien l'autre, M. A. M. Nanton, qui demeure à Winnipeg depuis ving-cinq ans, dont l'intégrité et l'habileté sont bien connues et qui peut juger de la valeur des terres de l'Ouest aussi bien que n'importe quel citoyen du pays. Pourquoi n'ont-ils pas accepté ces terres si elles avaient la valeur que l'honorable député leur attribue?

Le député de Brandon le disait hier soir, l'avocat de MM. Osler, Hammond et Nanton les offrit ces terres au Gouvernement, à raison de $1.25 l'acre, sans aucune condition. Bien plus, la compagnie de chemin de fer eut pour faire choix de ses concessions une étendue dix fois plus grande que la compagnie terrienne de la vallée de la Saskatchewan. La compagnie de chemin de fer considérait que les terres offertes au choix de l'autre compagnie étaient les plus pauvres de tout le territoire qui lui avait été concédé. En effet, elle vendit les terres avoisinantes beaucoup moins cher que le reste. Encore une fois, je le demande, si le terrain était d'aussi bonne qualité que le chef de l'opposition et le député de Toronto-nord le déclarent, pourquoi ce dernier ne l'a-t-il pas su lorsqu'il faisait partie du cabinet ? Il était membre du Gouvernement pendant toute la durée des négociations entre la compagnie de chemin de fer et l'Etat relativement au paiement de la subvention en terres. Pourquoi a-t-il permis à la compagnie de faire son choix ailleurs, puisque cette étendue de terrain était de si bonne qualité ?

La vérité, monsieur l'Orateur, c'est que le député de Toronto-nord, les autres membres du ministère et la population entière, y compris MM. Osler, Hammond et Nanton, croyaient ces terres sans valeur, et que la compagnie de chemin de fer n'a pas voulu les accepter. Telle était la situation, lorsque nous avons fait ce marché avec la compagnie terrienne de la vallée de la Saskatchewan.

Examinons un instant quel a été le sort des sections de nombre impair. Lors du marché, disait l'autre jour le représentant de Toronto-nord, toutes les compagnies de chemins de fer qui n'étaient pas insolvables vendaient leurs terres au prix de $3 et plus l'acre. Il s'est servi, j'imagine, des mots " qui n'étaient pas insolvables " afin d'excepter cette compagnie en particulier. Mais, je lui rappellerai que la compagnie n'était pas propriétaire des terres ; elle s'en était déjà dessaisie. C'est une question que je n'examinerai pas dans le moment car elle est étrangère au sujet de la discussion.

Les porteurs d'obligations du chemin de fer n'étaient pas propriétaires des terres.

Ils les avaient vendues à une compagnie de colonisation représentée par MM. Osler, Hammond et Nanton. Celle-ci refusa de les accepter et intenta un procès devant la cour d'échiquer. Ce procès était pendant depuis des années lorsqu'au printemps de 1902, vers l'époque de la vente à la compagnie terrienne de la vallée de la Saskatchewan, cette même compagnie représentée par MM. Osler, Hammond et Nanton, qui figurent parmi les hommes les plus rusés et les mieux renseignés sur les terrains du Nord-Ouest qu'il y ait au Canada, offrit ces terres au Gouvernement au prix de $1.25 l'acre. Cette offre fut faite dans les deux mois qui suivirent la vente à la compagnie terrienne de la vallée de la Saskatchewan.

Bien plus, monsieur l'Orateur, je déclare sur l'heure qu'il y a au département de l'Intérieur une note adressée par l'un des fonctionnaires au député de Brandon, alors ministre de l'Intérieur, insinuant amicalement qu'après s'être entretenu avec MM. Osler, Hammond et Nanton, il était persuadé que, si le Gouvernement offrait $1 de l'acre sans aucune condition, cette offre serait acceptée et l'affaire serait bâclée.

M. SIFTON : Pour toute la concession ?

M. TURRIFF : Non seulement pour la partie méridionale qui était censée de mauvaise qualité, mais pour toute la concession qui s'étendait presque jusqu'à Prince-Albert.

Peu de temps avant cette offre, le ministre de l'Intérieur avait réservé 4,000,000 d'acres de plus parmi lesquels la compagnie de chemin de fer avait le droit de choisir les sections de nombre pair ou impair, à l'exception de celles qui appartenaient à la compagnie de la baie d'Hudson et des terres scolaires. De plus, il avait déclaré à MM. Osler, Hammond et Nanton que, s'ils ne trouvaient pas assez de terres pour satisfaire à la subvention, ils pouvaient choisir des sections de nombre pair appartenant à l'Etat dans n'importe quelle partie du Manitoba ou des territoires du Nord-Ouest. En vue de ce choix, la compagnie offrit les terres au Gouvernement au prix de $1.25 l'acre sans aucune condition, et l'un de nos fonctionnaires laissa entendre qu'une offre de $1 l'acre serait probablement acceptée, ce qui mettrait fin au procès. Telle était la situation en 1902 lorsqu'on proposa à mon honorable ami (M. Sifton) de faire une offre et de chercher à peupler cette partie du pays.

Dans quelles circonstances a eu lieu la vente à la compagnie terrienne de la vallée de la Saskatchewan ? Le représentant de Toronto-nord (M. Foster) a dit qu'à cette époque les compagnies de chemins de fer qui n'étaient pas insolvables vendaient leurs terres au prix de $3.50 et plus l'acre. Eh bien, je lui ferai observer que le décret en conseil ratifiant la vente de 250,000 acres à la compagnie a été rendu le 24 mai et que, quelques jours auparavant, le 12 mai de la même année, MM. Osler, Hammond et Nanton avaient vendu 450,000 acres de terre dans les environs aux mêmes personnes au prix de $1.75 l'acre sans aucune condition. Les intéressés versèrent $25,000 comptant et consentirent à payer la balance en quatre ans par versements annuels avec intérêt au taux de 5 ou 6 p. 100.

Peu de temps après, M. Nanton déclara à l'honorable M. Peter Jansen, qui était député de la Saskatchewan, qu'il aurait préféré vendre les terres au Gouvernement au prix de $1.25 l'acre que de les céder à la compagnie pour $1.75. Le frère de M. Nanton m'a dit à moi-même, dans mon bureau, après que je lui eus demandé si la compagnie se trouvait mieux d'avoir vendu ses 450,000 acres à la compagnie terrienne de la vallée de la Sasktachewan, que si elle les avait cédés au Gouvernement à raison de $1.25 l'acre : Nous n'avons pas fait mieux ; nous préférerions annuler la vente à la compagnie et céder les terres au Gouvernement au prix de $1.25. Pourquoi ? Lui ai-je demandé. Parce que si nous lui avions vendu, a-t-il dit, nous retirerions notre argent, tandis que nous ne recevrons rien de ces gens-là ; ils ne paieront jamais le prix d'achat ; ce serait un crime de mettre des colons sur ces terres ; nous avons reçu un acompte, ce sera le dernier.

Afin de démontrer que ce que je dis est la vérité pure, je vous apprendrai que deux mois après cette vente et après le paiement d'un acompte de $25,000, le colonel Davidson, de la compagnie terrienne de la vallée de la Saskatchewan, a demandé à MM. Osler, Hammond et Nanton : Quel escompte nous accorderez-vous si nous payons argent comptant ? Après des pourparlers, ces derniers consentirent à accorder un escompte de 12½ pour 100, ce qui diminuait à $1.52 le prix de l'acre. La compagnie ne paya que six mois plus tard. Ainsi MM. Osler, Hammond et Nanton, aussi renseignés que n'importe qui sur la valeur de la propriété foncière, deux mois après la vente par l'Etat de 250,000 acres à raison de $1 l'acre, vente à laquelle étaient attachées des conditions rigoureuses relativement à la colonisation, vendirent 450,000 acres de terrain contigu au prix de $1.52 l'acre sans aucune condition. Le prix de vente était de $1.75 l'acre, mais, craignant de ne rien recevoir, ils avaient accordé un escompte de 12½ pour 100 au comptant.

M. R. L. BORDEN : Savaient-ils à ce moment qu'un décret rendu en conseil le 1er août 1902, avait ajouté près de 2,000,000 d'acres à la superficie du territoire où ils pouvaient faire leur choix ?

M. TURRIFF : Le territoire où, aux termes du décret en conseil, la compagnie terrienne de la vallée de la Saskatchewan devait faire choix des terres qu'elle avait achetées de MM. Osler, Hammond et Nanton n'a

pas été agrandi. On en a enlevé des millions et des millions d'acres.

M. R. L. BORDEN : Le décret rendu en conseil le 1er août 1902, n'a-t-il pas agrandi le territoire ?

M. TURRIFF : Peu m'importe le décret en conseil de 1902. J'ai ici la carte de ce territoire et je puis la passer à l'honorable député car il est toujours impartial dans la discussion. Je serai bien aise de lui montrer sur la carte quatre vastes étendues de terrain d'environ 6,000,000 d'acres mis à la disposition de MM. Osler, Hammond et Nanton par le député de Brandon, alors ministre de l'Intérieur, pour leur permettre de faire leur choix, sans compter les 3,000,000 d'acres réservés en premier lieu. Dans deux de ces étendues de terrain, ils pouvaient choisir les sections de nombre pair aussi bien que les autres.

J'ajoute que je leur ai dit, au nom du ministre, qu'ils pouvaient choisir n'importe quelles terres disponibles du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta. Après la vente faite à la compagnie par MM. Osler, Hammond et Nanton, un décret en conseil ajouta à la réserve primitive une petite étendue de terre de chaque côté mais en retrancha des millions d'acres qu'ils auraient pu, mais n'ont pas voulu, choisir pendant des mois auparavant.

M. R. L. BORDEN : Je ne connais rien de ce qui s'est passé en dehors du décret en conseil ; mais un décret rendu le 1er août 1902, ajouta près de 2,000,000 d'acres au territoire réservé. Je demande seulement si MM. Osler, Hammond et Nanton connaissaient l'existence de ce décret lorsqu'ils ont tenu ces propos à l'honorable député.

M. TURRIFF : J'apprendrai à mon honorable ami que j'ai sous la main une lettre de M. Creelman, avocat de la maison Osler, Hammond et Nanton, dans laquelle il entre dans les détails de l'affaire et décrit les unes après les autres les différentes étendues de terre ajoutées à la réserve. Dans cette lettre, M. Creelman explique pourquoi ils ne veulent pas faire choix de ces terres.

Je serai heureux de le communiquer à mon honorable ami. Ce décret du conseil en faveur de la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan augmentait la superficie des terrains mis de côté et entre lesquels la compagnie devait faire son choix, tandis qu'il diminuait de plusieurs millions d'acres les réserves où MM. Osler, Hammond et Nanton avaient le droit de choisir une certaine étendue de terre. Il n'est donc pas juste de dire que lorsque la vente fut faite à la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, la superficie des terrains accordés a été augmentée, puisque, en réalité, c'est le contraire qui est vrai ; MM. Osler, Hammond et Nanton ont été au courant de tout ce qui s'est passé relativement à cette affaire.

Je voudrais faire observer que la vente de ces terres à $1.25 l'acre représentait pour la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan une transaction beaucoup plus avantageuse que l'achat de 150,000 acres de terres du gouvernement avec l'obligation d'y établir des colons. En effet, ce dernier marché lui a coûté, d'après les renseignements qu'elle a fournis au ministère, beaucoup plus cher que les terrains qu'elle a achetés de la compagnie du chemin de fer.

Il est donc absurde de dire maintenant que ces terres avaient de la valeur à cette époque et que c'était là ce que croyait le public. Je répudie cette assertion, et la meilleure preuve que je puisse invoquer à l'appui de ma dénégation, c'est ce fait que MM. Osler, Hammond et Nanton ont vendu ces terrains, sans condition aucune, à $1.52 l'acre.

Quels ont été les résultats de ce marché ? Après que la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan eut acheté ces terrains du gouvernement, elle se mit immédiatement à l'œuvre, ainsi que l'a expliqué le ministre de l'Intérieur, et y installa un grand nombre de colons. L'honorable représentant de Brandon (M. Sifton) a décrit le système adopté par la compagnie et il serait oiseux pour moi de répéter ces détails. J'aimerais, cependant, faire remarquer qu'on avait compté seulement trois enregistrements de homesteads au cours des dix années qui avaient précédé cette vente, tandis que dans les sept mois qui ont suivi celle-ci 1,275 homesteads étaient enregistrés dans cette petite zone de terre cédée à la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan. Je veux être juste—je me suis toujours efforcé d'agir avec justice dans des questions de ce genre—je ne veux pas dire que ces terrains n'auraient jamais été colonisés si ce marché n'avait pas été conclu. Mais je dis et je crois sincèrement qu'un grand nombre d'années se serait écoulé avant que cette région eût été colonisée, n'eussent été les efforts de la compagnie en question. Qu'on me permette de signaler les avantages dont pouvait disposer la compagnie pour attirer les colons dans cette partie du pays. Quelque temps auparavant, elle avait acheté des centaines de milliers d'acres de terre, restes de la subvention en terres accordées au Pacifique du Nord ; elle avait distribué ces terrains entre les habitants des états du Nord. Subséquemment elle acheta de grandes étendues de terre de la compagnie du Grand-Nord et elle en disposa de la même façon. Elle avait trois mille agents locaux répandus dans tous les états du Nord et qui se tenaient prêts à entrer en campagne dès que la compagnie aurait acquis ces terrains.

Ils se mirent immédiatement à l'œuvre, et bientôt des milliers et des milliers de personnes vinrent s'établir sur ces terres en qualité de colons. Et, aujourd'hui, où se trouvait, hier, un désert, on voit des villes qui comptent une population de plusieurs centaines d'âmes, des établissements de cultivateurs répandus partout. Dans ces villes,

on trouve des hôtelleries, des banques, des églises et des maisons d'école. Certains de ces hôtels ont coûté $20,000, et cela dans une région où, il y a quatre ans, on ne pouvait trouver une simple chaumière. Non seulement la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan a rempli toutes les conditions de son contrat au point de vue de la colonisation, mais elle a en outre fait venir dix mille colons, travail dont en ne lui a pas assez tenu compte. Dans une seule colonie, elle a établi deux mille familles allemandes, c'est l'établissement connu aujourd'hui sous le nom de la colonie des Allemands catholiques. A un autre endroit, elle a fondé une colonie de 1,000 familles d'Allemands mennonistes—c'est la colonie des Allemands protestants. Ailleurs, elle a établi des colonies considérables. Examinons donc ce que tout cela représente pour notre pays. Qu'on prenne, par exemple, la moyenne des droits de douanes payés au Trésor, et l'on constatera que le résultat de l'œuvre poursuivie par cette compagnie, a été de rapporter à l'Etat $250,000 par année au moins. Ces gens-là ne seraient pas venus s'établir dans cette région, n'eût été le travail accompli par la compagnie en question. Je dis donc que le marché conclu par le ministre de l'Intérieur avec la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan a été des plus avantageux au point de vue de la colonisation de cette partie du pays.

On a beaucoup parlé de la hausse des prix de ces terrains. Ceux-ci ont une certaine valeur aujourd'hui. Voilà ce que nous savons tous ; il est facile d'être savant après que l'événement s'est produit. Expérience vaut mieux que prescience. Je me permettrai de signaler un ou deux faits. Dans cette partie du pays où je demeure, c'est-à-dire au sud de la montagne de l'Orignal, où les homesteads sont la propriété des cultivateurs, où un grand nombre de personnes ont vécu depuis dix ou quinze ans, je veux parler de cette époque où se conclut ce marché avec la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, le chemin de fer canadien du Pacifique qui possédait ces terres depuis 1882—je connais ce détail parce que j'ai habité cette région depuis cette année-là—le chemin de fer canadien du Pacifique a vendu 500,000 acres de terre à un seul particulier au prix de $2.50 l'acre sans condition de colonisation ; quelque temps plus tard, cette compagnie vendait 800,000 acres à une autre personne au prix de $2.80 l'acre. Si la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique avait conservé ces terres une année de plus, au lieu de vendre à $2.50 l'acre, elle aurait pu obtenir $4 ; au bout de deux ans, elle aurait vendu au prix de $6 ou $7 ; à l'expiration de trois ans, ces terrains auraient valu $10 l'acre. Mais elle croyait faire un bon marché quand elle a vendu ces terres. Quand on voit MM. Osler, Hammond et Nanton et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique faire des ventes semblables, on peut se demander si le ministère a conclu un marché désavantageux en vendant $1 l'acre ces terrains que depuis dix ans il offrait pour rien, dont il ne pouvait se défaire et qui sont aujourd'hui colonisés par des immigrants qui rapportent au Trésor environ $250,000 par année.

L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) m'a pris à partie à propos des lettres patentes se rapportant à ces terrains. On a parlé beaucoup de l'autorité qu'auraient assumée certains fonctionnaires dans l'émission de ces lettres patentes. Quand j'ai accepté de remplir la fonction de commissaire des terres fédérales, je m'attendais à être véritablement le commissaire des terres fédérales. Je l'ai été. J'ai accompli ce que je croyais être mon devoir. Je ne me suis pas adressé au ministre ou au sous-ministre quand il s'agissait de questions que je devais régler. Le ministre m'avait ordonné, non pas de laisser traîner les affaires en longueur, mais de les régler au jour le jour, ce qui n'avait pas été fait sous l'ancienne administration. C'est ce que je me suis efforcé de faire. A qui appartenait-il d'accorder des lettres patentes pour ces terres ? J'ai cru que c'était là mon devoir et j'ai agi en conséquence ; aujourd'hui, je suis prêt à accepter la responsabilité de tout ce que j'ai fait en ma qualité de commissaire des terres fédérales. Je ne suis pas pour me cacher derrière le ministre ou derrière n'importe quelle autre personne, quand il s'agit de ce que je puis avoir fait à cette époque-là. Je tiens à déclarer à la Chambre que nul autre que moi n'a accordé de lettres patentes. Chaque acre de terre concédé définitivement l'a été sur mon ordre ; l'acheteur, ou celui qui prenait un homestead n'a obtenu ses lettres patentes que sur mon certificat.

Peut-on supposer un moment que le ministre de l'Intérieur a le temps de s'occuper de tous ces détails ? J'ose dire que l'ex-ministre (M. Sifton) et que le ministre actuel, de même que ceux qui les ont précédés n'ont pas eu l'occasion de s'occuper de cinq, non, d'un cas sur mille se rapportant à l'émission de lettres patentes pour ces terres. C'était là le travail que devait accomplir nos commissaires ; sous l'ancien gouvernement, alors qu'il n'y avait pas grand chose à faire sous ce rapport, les ministres auraient eu tout le temps voulu pour faire ce travail, s'ils s'étaient occupés de ce détail ; aujourd'hui, il est impossible au ministre de l'Intérieur de s'occuper de ces détails. S'il y a quelque responsabilité à assumer sous ce rapport, je suis prêt à ne pas me dérober, parce que je sais que j'ai agi en toute justice, et qu'en accordant des lettres patentes pour un certain nombre de ces terres, j'étais convaincu que je ne dépassais pas les bornes raisonnables ; que ces gens-là nous avaient amené des immigrants qu'ils avaient établis sur des terres et qu'ils avaient droit d'obtenir des lettres patentes pour ces der-

nières ; je savais de plus qu'ils avaient fait un dépôt de $50,000 et qu'ils possédaient encore 100,000 acres de terres qui, à cette époque, valaient de $4 à $5 l'acre, et qu'ils avaient laissés en garantie de l'exécution des autres stipulations du contrat. Il est une autre question que je veux attaquer.

L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a parlé longuement, hier soir, de l'attitude prise par le ministère dans la distribution des terrains houillers ; il a dit que dans la distribution des baux de pâturage et des terrains houillers et dans la vente des terres, le ministre ou le ministère de l'Intérieur avait favorisé des amis politiques auxquels on vendait à bon marché ces terrains ; il a ajouté qu'en ce qui se rapporte aux terrains houillers, le ministère avait permis à ses partisans d'acheter des terrains ou de présenter des demandes d'achat de terrains dont ils gardaient la possession durant un, deux, trois ou quatre ans sans être obligés de payer, afin de leur donner l'avantage de vendre ces terrains. J'oserai dire que dans un grand nombre de cas, on a demandé à acheter de ces terrains houillers et que le dépôt ordinaire de $5 qui doit accompagner chaque demande a été payé ; mais ces terres n'avaient pas été arpentées et il était impossible à ces gens-là de savoir précisément si la description qu'on en faisait était exacte ou non. On ne devait donc pas s'attendre à les voir payer le plein montant de la concession tant qu'ils n'auraient pas connu exactement la propriété qu'ils voulaient acheter. Celui qui a entendu le discours de l'honorable député de Toronto-nord, hier soir, serait porté à croire que c'était là une manœuvre pour favoriser les amis du Gouvernement, que tout cela était inspiré par des préoccupations électorales et qu'on voulait obtenir des suffrages en faveur du Gouvernement.

Mon honorable ami (M. Foster) a parlé de la famille Leitch établie près de Brandon. Ce sont des gens très respectables. Cette famille possède un gros moulin à farine à Oak-Lake, près de Brandon, et des scieries importantes le long du chemin de fer du Nid-de-Corbeau ; je tiens à déclarer qu'un des membres de cette famille a appuyé pendant un certain temps le parti libéral, tout en partageant en principe les opinions des autres membres de sa famille qui sont des conservateurs déclarés qui ont toujours, en toutes occasions, en toutes circonstances, voté contre nous ; on ne pourrait donc pas prétendre que si on leur a accordé des faveurs—et ces faveurs se résument à l'octroi d'un délai de quelques jours pour acquitter le prix d'achat de terres pour lesquelles ils avaient payé des centaines et des milliers de dollars et pour lesquelles aussi ils devaient payer l'intérêt sur le prix d'achat—c'était parce que cette famille était libérale, puisque trois frères sur quatre sont les amis de nos adversaires et votent pour les candidats conservateurs quand arrive une élection. Il est donc absurde de dire que tout cela est fait en vue d'un avantage politique et pour aider les amis du Gouvernement.

Mais, si je ne me trompe, il n'y a pas que les frères Leitch qui ont reçu des faveurs sous ce rapport. S'il fallait en croire les paroles prononcées par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), hier soir, lorsqu'il a discuté ce point qui lui semblait odieux, on ne serait pas porté à penser qu'il s'est rendu coupable des manœuvres qu'il dénonce aujourd'hui. Il aime à parler de terrains houillers, de même que de terres propres à l'agriculture, car il a des intérêts dans certaines exploitations de terrains houillers du Nord-Ouest. Il décrit dans de nombreuses périodes comment, bien que les règlements ne permettent la concession que de 320 acres, les spéculateurs obtiennent 1,000, 2,000, 3,000, 4,000 et 5,000 acres. Mon honorable ami pourrait parfaitement nous expliquer tout cela, parce qu'il s'est livré à cette exploitation lui-même.

M. PATERSON : Ce n'est pas possible !

M. TURRIFF : Oui, monsieur l'Orateur, il s'est livré à cette exploitation et il connaît ce dont il parle ; j'ose affirmer qu'il y a peu d'hommes au Canada—je me demande s'il s'en trouve un—qui aient reçu autant de faveurs du Gouvernement actuel à propos de ces terrains houillers que n'en a obtenu l'honorable George E. Foster, député de Toronto-nord. Qui se serait imaginé que...

M. FOSTER : Puis-je demander à mon honorable ami où se trouvent situés ces terrains ?

M. TURRIFF : Certainement, c'est là une question bien raisonnable et bien juste, et comme je suis un homme qui entend la raison et la justice, je considérerai comme m'apportant l'une des plus grandes joies de ma vie l'occasion de répondre à l'honorable député.

M. FOSTER : J'aimerais à avoir certains renseignements sur les terrains en question.

M. TURRIFF : L'honorable député a sans doute entendu parler de la " Enderby Coal Compagny ", à responsabilité limitée.

M. FOSTER : Non, jamais.

M. TURRIFF : L'honorable député soutient-il . . .

M. FOSTER : Absolument.

M. TURRIFF : . . . qu'il n'est pas intéressé d'une façon ou d'une autre dans aucune compagnie d'exploitation houillère qui a acheté des terrains du Gouvernement actuel ?

M. FOSTER : Je nie absolument cela. Si mon honorable ami sait où se trouvent ces terrains, qu'il se hâte de me renseigner là-dessus, car je tiens à prendre tout ce qui me revient.

M. TURRIFF : On m'a informé...

M. FOSTER : Inutile pour mon honorable ami de continuer plus longtemps sur ce ton. Je ne suis intéressé dans aucune exploitation de terrain houiller compris dans ce vaste pays à l'ouest, disons, du Cap-Breton.

M. TURRIFF : N'avez-vous pas eu des intérêts communs à ceux de M. G. W. Fowler et de M. George McCormick dans les houillères d'Enderby ?

M. FOSTER : Je n'ai jamais entendu parler de cette mine, mais j'ai besoin de ce renseignement, car si elle m'appartient, je veux qu'elle me revienne.

M. TURRIFF : Je fournirai ce renseignement quand bien même l'honorable député n'aurait aucun intérêt dans cette compagnie. On m'a informé que, il y a quelques jours à peine, il assistait à une réunion des directeurs de cette compagnie, ainsi que MM. R. R. Hall, W. J. Irvine (Je ne suis pas certain si ce dernier assistait à cette assemblée) George McCormick et G. W. Fowler, et que tous avaient des intérêts dans cette compagnie; on m'a dit de plus que celle-ci avait choisi 14,080 acres de terrains houillers situés—je vais indiquer où se trouvent ces terrains, ce qui permettra à mon honorable ami...

M. FOSTER : Quelle était ma mise de fonds ? J'aimerais à connaître ce détail.

M. TURRIFF : Je l'ignore. Ces terrains se trouvent dans les cantons 18 et 19, rang 8, à l'ouest du 6e méridien. Si l'honorable député déclare qu'il n'a jamais eu et qu'il n'a pas encore d'intérêt, soit directement soit indirectement dans cette compagnie, j'accepte sa déclaration et je ne discuterai plus ce détail.

M. BORDEN : L'honorable député a dit, si je ne me trompe, que le représentant de Toronto-nord (M. Foster) en connaissait plus long que n'importe qui au Canada sur toutes ces questions.

M. TURRIFF : Oui, et c'est encore là ma conviction. Je puis avoir commis une erreur, car c'est peut-être dans l'exploitation des mines d'or que l'honorable député se trouve intéressé. Quant à cette prolongation de délai qu'on a accordé à ceux qui ont demandé des concessions de terrains houillers, la question est très simple; on a accordé cette faveur dans certains cas, alors qu'il fallait aider la population minière des districts intéressés au cours des trois ou quatre dernières années. On en trouve la preuve dans ce fait qu'on a commencé l'exportation d'autres mines dans cette partie du pays.

Il est un autre point que je voudrais discuter, mais j'ai déjà occupé assez longtemps les instants de la Chambre, je laisse cette tâche à d'autres députés qui prendront part à ce débat.

J'aurais aimé faire connaître à la Chambre et faire consigner au hansard ce qui se rattache à l'administration de nos adversaires alors qu'ils étaient au pouvoir, dans leurs rapports avec les compagnies de colonisation. Ils ont autorisé vingt-six compagnies de colonisation qui toutes ont échoué dans leur entreprise ; pour les centaines de milliers d'acres de terre qu'ils leur avaient vendus, le gouvernement conservateur a été forcé d'accepter en paiement les dépenses effectuées par ces gens-là pour amener des colons dans cette région—dépenses nécessitées par la construction de routes, de ponts, de scieries, de moulins ; dépenses de voyages en Europe, traitements des directeurs, loyer de bureaux, etc. On accorda des centaines de milliers de dollars pour acquitter ces factures. L'autre soir, nous avons vu l'honorable député de Toronto-nord s'indigner à propos d'un affidavit et d'un document certifiant que la North Atlantic Trading Company avait dépensé le montant en question. Mais le gouvernement dont il faisait partie n'a pas hésité à payer des centaines de milliers de dollars sur le simple certificat des gérants de ces compagnies. C'est ainsi qu'il a accordé à une compagnie $160 pour chaque colon qu'on pouvait trouver sur les terrains qui lui avaient été cédés. Le gérant faisait une déclaration disant que depuis la date de l'acquisition la compagnie avait installé tant de colons, et le Gouvernement lui créditait $160 pour chacun de ces derniers, en s'en rapportant à la parole du gérant. Ce dernier faisait une nouvelle déclaration établissant qu'il avait conclu un contrat pour amener sur ces terres trente nouveaux colons, et on lui accordait $160 pour chacun de ces derniers. Il ne disait pas qui étaient ces colons, s'ils venaient d'Angleterre, d'Irlande, d'Ecosse, de Russie, d'Australie ou de Chine, et nous ne savions pas alors si ces prétendus immigrants avaient même quitté leur pays pour venir s'établir au Canada. Mais le gouvernement dont mon honorable ami faisait partie, acceptait ces déclarations et payait $160 pour chacun de ces prétendus colons. J'espère que quelques-uns de mes collègues de la droite qui parleront après moi, feront consigner aux " Débats " toutes ces déclarations, afin que nos amis des provinces d'Ontario et de Québec et des Provinces maritimes sachent, lorsqu'ils discuteront les attaques de nos adversaires, ce qui s'est passé réellement. Quant à nous qui habitons le Nord-Ouest, nous nous inquiétons fort peu de toutes ces attaques contre l'administration du domaine public, parce que notre population connaît ce qui s'est passé et ce qui se produit maintenant.

L'autre soir, l'honorable député de Toronto-nord a dit que c'était grâce aux chemins de fer construits par le gouvernement conservateur, que les colons affluaient maintenant dans cette région. Eh bien, le chemin de fer canadien du Pacifique a été construit à travers la prairie jusqu'aux monta-

gnes Rocheuses en 1883 et, depuis cette année-là jusqu'à 1896, il s'est écoulé treize ans au cours desquels on n'a réellement rien fait pour coloniser cette région. Ainsi que mon honorable ami de Brandon l'a démontré l'autre soir, les actions du chemin de fer canadien du Pacifique se vendaient à cinquante cents au dollar à l'arrivée des libéraux au pouvoir. Pourquoi ? Parce que ce chemin de fer ne transportait que son matériel dans cette région, alors que les colons quittaient ces territoires, à cause de la mauvaise administration de nos adversaires. Aujourd'hui, cette compagnie réalise des millions et des millions de dollars de bénéfices en transportant des colons qui vont s'établir dans cette partie du pays, et les produits de cette région ainsi colonisée ; aussi, ses actions valent-elles 150 pour 100, alors qu'il y a dix ans elles atteignaient à peine 50 pour 100. Tant que les conservateurs continueront à blâmer l'administration du ministère de l'Intérieur de la façon qu'ils ont adoptée, tant qu'ils voudront revenir aux anciennes méthodes qui ont prévalu durant dix-huit ans et qui ont eu pour résultat de dépeupler ce pays, aussi longtemps ce Gouvernement restera au pouvoir, aussi longtemps il pourra compter sur les suffrages de la grande majorité de la population du Nord-Ouest, suffrages qui ne seront pas influencés par les fonctionnaires de l'administration. Cette majorité sera basée sur le sens commun de la population qui reconnait que le pays est bien administré ; qui sait que les lois relatives aux terres fédérales sont bien appliquées et que le parti qui est au pouvoir travaille dans l'intérêt général du pays en se plaçant uniquement au point de vue du progrès et du développement de ce dernier.

Monsieur l'Orateur, je dois m'excuser d'avoir parlé aussi longtemps pour exposer toutes ces questions à la Chambre. Mais je considérais qu'il était de mon devoir, en ma qualité de représentant d'une des divisions de l'Ouest, de faire connaître à la Chambre et au pays ce que les députés de cette région pensent des méthodes adoptées par le Gouvernement dans l'administration de ces terrains.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : Monsieur l'Orateur, si je ne me trompe, le pub'ic constatera un fait étrange qui se produit dans cette discussion, c'est de voir ceux dont on fait le procès dans la gestion du service de l'Intérieur, venir à la rescousse du Gouvernement. Ils sont impatients de gagner la faveur des libres représentants des autres parties du Canada. L'honorable député qui vient de terminer son discours a demandé spécialement aux représentants des provinces d'Ontario et de Québec de prendre part à cette discussion ou, du moins, d'ajouter foi à ce que disent les représentants du Nord-Ouest. Quelle est la proposition soumise à la Chambre et que toute la députation, il me semble, devrait être heureuse d'adopter. La motion déposée par mon honorable ami le chef de l'opposition est conçue comme suit :

Que tous les mots après " que " jusqu'à la fin de la motion proposée soient rayés et qu'on leur substitue les mots suivants :

Qu'un comité de neuf membres soit nommé pour les fins que voici :

(a) Faire enquête sur l'administration, l'aliénation dans la vente des terres domaniales au Canada (y compris les terrains forestiers, les terrains miniers et toutes les autres terres domaniales) sous la gestion et la direction du ministre de l'Intérieur.

(b) Rechercher s'il s'est fait des transactions irrégulières, non autorisées ou imprudentes à cet égard et quels sont ceux qui ont trempé dans ces transactions.

(c) Faire enquête sur l'application de la loi des terres fédérales ainsi que sur celle de ses amendements et des règlements établis sous l'empire de cette loi, et rechercher s'il s'est glissé des abus dans l'application de ces règlements et

(d) Faire rapport à la Chambre sur ces questions et sur celle de savoir s'il est nécessaire et désirable d'apporter des modifications à ces lois et règlements.

Que le comité soit autorisé à envoyer chercher personnes, documents et dossiers et d'examiner les témoins sous la foi du serment ou sur affirmation.

Que le quorum du comité soit fixé à trois membres.

Cela se résume à demander une enquête semblable à celle que nos adversaires ont instituée eux-mêmes, à plusieurs reprises, sur l'administration de ce ministère. Il est vrai que les autres départements, au cours des dix dernières années, n'ont pas été aussi en évidence que le ministère de l'Intérieur. Je puis dire en toute liberté que depuis la nomination du prédédesseur du ministère actuel (M. Oliver) on a constaté des scandales dans la gestion de ce ministère. Peut-être cela était-il dû à ce que le terrain avait été préparé avant que l'honorable député de Brandon (M. Sifton) prît la direction de ce département, de façon à fournir l'occasion à un grand nombre de partisans du Gouvernement d'avoir leur part dans ce pillage des deniers publics. Des années durant, on a porté ici et devant le public des accusations de fraudes commises dans l'administration du ministère de l'Intérieur, surtout en ce qui regarde le Yukon. Ces accusations étaient tellement sérieuses que les ministres eux-mêmes jugèrent opportun de s'en enquérir. N'avons-nous pas eu une commission d'enquête sur la concession Treadgold? Le Gouvernement n'a-t-il pas institué une autre enquête sur les faits et gestes des représentants du ministère de l'Intérieur dans ce district? On se plaignait que l'enquête n'allait pas assez loin, qu'on le limitait à une simple enquête judiciaire, ce qui n'aurait jamais dû être. Si toutes les plaintes qu'on a soulevées contre le ministre de l'Intérieur à propos du Yukon n'avaient

pas leur raison d'être, pourquoi le Gouvernement n'en a-t-il pas fait bonne justice ?

Il y a ce qu'on appelle la concession Bronson et Ray qui est un marché des plus infâmes, si on en croit les détails que nous a fournis l'honorable représentant de ce district (M. Thompson) ; cette concession fut faite par le département de l'Intérieur par l'entremise, je n'hésite pas à le proclamer, de l'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt) qui se trouvait intéressé dans cette concession.

Il ne saurait y avoir de doute là-dessus, puisque la preuve de ce que j'avance s'est faite devant les tribunaux. Grâce aux méthodes adoptées par nos adversaires, ces gens-là ne purent être mis en accusation. La discussion s'envenima à tel point et les protestations atteignirent un tel degré d'intensité que le Gouvernement dût faire une enquête sur cette affaire ; après l'enquête, il abrogea cette concession. Mais ce n'est pas là tout le mal accompli par ce ministère. Je crois fermement que si le Gouvernement accordait une enquête parlementaire, il faudrait des mois pour exposer tout ce qui se rattache à la mauvaise administration du Yukon seulement.

Le département des Affaires indiennes est sous la direction dn ministre de l'Intérieur, et je ne puis dire que si ces affaires sont administrées par tout le Dominion d'une façon aussi scandaleuse que celle que l'on constate dans les comtés qui bordent la baie Georgienne, on peut dire que cette administration est véritablement défectueuse. De Parry-Sound à Penetanguishene, il y a un labyrinthe d'îles sous la dépendance du ministère de l'Intérieur et, depuis des années, nous avons insisté auprès des différents ministres de l'Intérieur, pour les engager à vendre ces îles aux enchères publiques, système qui est des plus avantageux. On ne tint aucun compte de nos avis. Je dirai au crédit de l'honorable député de Brandon (M. Sifton) qu'au cours de son administration, il ne s'est pas, à ma connaissance, fait de vente aussi évidemment mauvaise que celle opérée par le ministre actuel (M. Oliver). J'affirme sans crainte d'être contredit que la population blanche et que les Indiens n'ont pas la moindre confiance dans l'administration de ce domaine si riche par le ministère de l'Intérieur. Il y a une île qui a beaucoup de valeur, celle désignée sous le n° 144 ; si on la mettait aux enchères publiques, elle se vendrait certainement $2,000 ou $3,000. Quand le ministre actuel de l'Intérieur est entré en fonction, il a trouvé sur son bureau une offre du frère du représentant d'Ontario-nord (M. Grant). Cet homme offrait $140 pour cette île—ce qui était dérisoire,—; une autre personne du nom de Stafford offrait $450 pour la même île. J'ai déjà dit qu'aux enchères publiques, cette île se vendrait $2,000. Que fit le ministre de l'Intérieur ? S'il mettait cette île en vente aux enchères publiques, cela ne rencontrerait pas les vœux du frère du député d'Ontario-nord, voilà pourquoi on la donna à cet homme, ou plutôt à la personne qui fournissait l'argent, parce qu'il n'avait pas l'argent pour acquitter ce montant, pour la somme de $140 ; aujourd'hui cette île est subdivisée en terrains à bâtir dont chacun se vend de $100 à $150.

Le ministre actuel de l'Intérieur est responsable de cela. Il cède ces îles à un prix insignifiant quand ce sont des amis du parti qui veulent les acquérir et quand ce M. Grant intervient auprès du ministère ; ce dernier n'oserait pas alors mettre ces îles aux enchères publiques.

Parlons maintenant du secret qu'on doit garder sur certains détails de l'administration de ce département. Je me rends rarement à ce ministère, mais je sais que lorsque le ministre a ici M. Pedley, le sous-ministre à ces côtés pour lui fournir des renseignements, M. Pedley lui raconte délibérément des mensonges, et je vais prouver ce que j'avance par les débats eux-mêmes. Je vais rappeler ce qui s'est passé à propos de l'île de la Tombe-des-Géants, qui a une grande valeur et qui se trouve située dans la baie Georgienne. Je ne crois pas que le ministre actuel de l'Intérieur soit très bien renseigné sur cette île, bien que son prédécesseur connût les négociations en cours. Toujours est-il que cette île est couverte de bois de valeur et que MM. Beck et Peter Ryan, de Toronto, ont fait des offres au ministère pour l'achat de cette île. On trouve toute une liasse de lettres de M. Ryan demandant qu'on lui vende cette île. Un soir, dans cette Chambre, alors que M. Pedley se tenait aux côtés du ministre, je posai une question à ce dernier, et l'on vit M. Pedley fournir au ministre un certain renseignement, puis le ministre déclara :

On n'a pas vendu le bois qui se trouve sur cette île à M. Peter Ryan, et l'on m'informe qu'il n'y a pas eu de pourparlers relatifs à cette vente avec M. Ryan.

Je savais parfaitement que cette déclaration n'était pas exacte, aussi ai-je insisté pour avoir une autre réponse, et voici ce que répondit le ministre, après s'être renseigné auprès de M. Pedley—je ne crois pas que le ministre soit coupable, car il a dû être mal renseigné par M. Pedley :

Il n'y a pas eu de vente de bois sur cette île consentie à M. Peter Ryan, et l'on m'a informé qu'il n'y avait pas eu de négociations relatives à cette vente avec M. Peter Ryan.

Je demandai alors au ministre de me laisser voir la liasse de documents qu'il avait entre les mains, et il y avait à peine vingt minutes qu'il m'avait donné cette réponse, que je trouvais cette lettre écrite par M. Chitty, un fonctionnaire du département, au ministre lui-même :

Quant à la lettre de M. Peter Ryan ci-incluse, offrant de payer $6,375 pour l'île de la Tombe-des-Géants dans la baie Georgienne, je vous ferai observer que M. Beck, de Penetanguishene, veut obtenir la concession du bois qui se trouve sur cette île et que cette demande date du 21 mars 1899.

Cela démontre clairement qu'il y avait une lettre de M. Ryan et que M. Pedley, alors qu'il se tenait aux côtés du ministre pour renseigner faussement ce dernier, savait parfaitement qu'il y avait eu des pourparlers avec M. Beck et avec M. Ryan, à propos de la vente de cette île. M. Pedley connaissait parfaitement cela. Il y a plus: j'accuse M. Pedley d'avoir été grandement concerné dans le marché conclu à propos de cette île avec Ryan et Beck, parce que dans la liasse qu'on a déposée dans la suite, je trouve cette lettre qui démontre qu'il a eu personnellement une entrevue, à Toronto, avec M. Beck. Cette lettre est conçue comme suit :

Monsieur Frank Pedley, Ottawa.

Cher monsieur,—J'ai attendu votre réponse relativement à l'affaire dont nous avons causé lors de votre visite à Toronto. Veuillez donc me donner de vos nouvelles.

Bien à vous,

C. BECK.

Je crois que si l'on connaissait la vérité sur cette affaire et sur une autre question que je discuterai plus tard, on saurait que M. Pedley a fait un voyage spécial à Toronto pour y rencontrer MM. Beck et Ryan à propos de cette affaire. Il est plus que temps que nous ayons une enquête sur l'administration de ce département, quand on voit son principal fonctionnaire se tenir ici dans le but, suppose-t-on, de renseigner exactement le ministre sur l'administration de ce département, mais qui raconte au ministre des choses qu'il sait ne pas être vraies.

Ce qui se passa ensuite entre le ministre et M. Pedley n'est pas raconté, mais je suis porté à croire que le langage dont le ministre s'est servi à l'endroit de son subalterne était plutôt sincère que poli. Voilà comment ce département est administré.

Pour en revenir à cette île, je dirai qu'il y a une autre lettre qui fait voir qu'on a envoyé M. Chitty sur les lieux, si j'en juge par le ton de cette lettre, après lui avoir recommandé fortement d'estimer cette île au prix le plus bas possible, et M. Chitty dit dans son rapport que son estimation est la plus basse possible. Dans ce rapport, M. Chitty déclare que le prix le plus bas auquel on pouvait vendre cette île était $9,200; et le ministre de l'Intérieur— non, pas le ministre, parce que je crois que les négociations avec M.Beck ont été menées à son insu par M. Pedley—toujours est-il que, quelqu'un offrit cette île avec tout le bois qui s'y trouvait pour $9,000.

Assurément il est temps que le pays sache quelle espèce de fonctionnaires le Gouvernement emploie, s'ils se cachent derrière les ministres responsables pour faire les transactions qu'il leur plait d'opérer.

Je parlerai d'une autre affaire qui a surgi dans cette partie du pays et qui se rapporte à une réserve indienne. On a vendu une chute d'eau d'une grande valeur à Sturgeon-Falls où se trouve une immense papeterie. Il semble que chaque fois qu'on découvre une de ces transactions, il y a un membre du Parlement qui agit en qualité de promoteur de ces différentes transactions. Je regrette l'absence de l'honorable député qui se trouve concerné dans cette affaire, je veux parler de l'honorable représentant de Simcoe-nord (M. Leighton McCarthy). On m'a adressé un grand nombre de lettres au cours de cette session pour me demander de rappeler devant la Chambre la vente qu'on a faite pour une bagatelle de cette chute d'eau appartenant à la réserve indienne ; malheureusement pour les Indiens, la transaction est terminée. La société dont l'honorable député de Simcoe-nord fait partie a agi au nom de la compagnie de papier et de pulpe de Sturgeon-Falls qui a acquis cette puissance hydraulique pour une bagatelle, et l'on m'informe que les Indiens n'ont pu obtenir une opinion désintéressée. Il en a été ainsi de la réserve des Indiens du Sang où des hommes très en vue dans la politique canadienne ont figuré plus que de raison.

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

Reprise de la Séance.

BILLS D'INTERET PRIVE.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion sur le projet de loi (n° 81), déposé par M. Bureau, relatif à la compagnie des téléphones Bell du Canada.

M. FIELDING : Ajourné.

M. W. F. MACLEAN : Le Gouvernement voudra-t-il nous faire connaître ce que sera l'entente relative à ce projet de loi ?

M. FIELDING : Je ne puis fournir ce renseignement en l'absence du premier ministre. J'ai compris qu'il avait manifesté le désir qu'on ajournât la discussion sur ce bill pour une couple de jours.

RENVOI D'UN PROJET DE LOI.

L'ordre du jour appelle la discussion, en comité, du bill (n° 131) concernant la "Banque Royale du Canada", déposé par M. A. K. Maclean (Lunenburg).

M. A. K. MACLEAN: Si je ne me trompe, le député d'Halifax a donné avis d'un projet de proposition tendant à l'amendement du bill. Comme l'honorable député est absent, il est préférable que ce bill soit réservé jusqu'à lundi.

ADOPTION DU BILL RELATIF A LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE TORONTO A L'OUEST DE NIAGARA.

La Chambre se forme en comité afin d'examiner le bill (n° 134) concernant la compagnie du chemin de fer de Toronto à Hamilton et tendant à substituer à ce nom celui de compagnie du chemin de fer de Toronto à l'ouest de Niagara—M. Guthrie.

Sur l'article 6 :

La compagnie peut conclure avec la compagnie de force de Toronto à Niagara des traités dans le but d'utiliser, louer ou acheter pour fins de chemin de fer des emplacements de voie de ladite compagnie de force de Toronto à Niagara ; pourvu que telles demandes soient subordonnées au consentement, à la sanction, à la proposition, aux avis et au dépôt ainsi qu'exigé par les articles 281, 282 et 283 de la loi des chemins de fer de 1903, relativement aux traités avec les compagnies de chemins de fer, et ladite compagnie de force de Toronto à Niagara est par le présent autorisée à conclure pareil traité.

Sur l'article 6a :

Si la compagnie de force de Toronto à Niagara conclut le traité prévu dans l'article 6 de la présente loi, nulle disposition contenue dans cette loi ne portera préjudice à toute réclamation fondée en droit ou en équité, formulée par toute personne qui à l'époque de l'adoption de la présente loi, aurait vendu des terrains à ladite compagnie de force de Toronto à Niagara comme emplacements de voie, pour la transmission de la force et de l'énergie.

M. GUTHRIE : J'ai donné avis d'une motion tendant à amender l'article 6 et l'article 6*a*. La question a été discutée au sein du comité des chemins de fer et le président a annoncé qu'il ferait rapport sur la proposition de loi. Après mon départ de la salle des séances du comité, il a été conclu un arrangement dans le but de faire rédiger un article supplémentaire désigné comme article 6*a*. L'avis d'amendement que j'ai donné tend à fusionner l'article 6 et l'article 6*a* et en voici le texte :

La compagnie, dans le but d'obtenir en totalité ou en partie, son emplacement de voie, pour les fins de chemins de fer, peut utiliser, acheter ou louer, en totalité ou en partie, l'emplacement de voie de la compagnie de force de Toronto à Niagara ; et la compagnie de force de Toronto à Niagara est par les présentes autorisée à louer ou à vendre en totalité ou en partie pour telles fins ; pourvu que nulle disposition contenue dans le présent article ne porte préjudice à toute réclamation fondée en droit ou en équité que toute personne peut faire valoir, à raison du fait que le terrain ainsi utilisé, acheté ou loué pour fins de chemin de fer a été acquis, au début, par la compagnie de force de Toronto à Niagara, uniquement pour le transmission de l'énergie.

M. SPROULE : Ce texte concorde avec celui de l'article primitif.

M. GUTHRIE : C'est la refonte des deux articles. Le comité des chemins de fer a décidé que dans l'intérêt du public et dans leur propre intérêt la compagnie du chemin de fer et la compagnie de force, doivent occuper le même emplacement de voie. La compagnie de force a passé un bail de quatre-vingts ans pour la transmission de l'énergie et la compagnie du chemin de fer se propose d'utiliser ce terrain.

Ma proposition semble rallier les suffrages, parce qu'elle s'inspire des intérêts du public et des compagnies. Les députés représentant les comtés que traverse le chemin de fer en question, le député de Wentworth et le député de Welland (MM. Smith et German) se sont prononcés en faveur de cette proposition. Reste à savoir si ceux qui ont fait le transport de leurs terrains pour la transmission de la force de l'énergie, auraient droit à quelque indemnité, si le chemin de fer passe à travers ces propriétés. La pensée qui a présidé à l'élaboration de cet article est la protection de leurs droits, advenant qu'ils pourraient réclamer certains dommages-intérêts à cet égard.

M. EMMERSON : L'inconvénient, à mon avis, c'est que cet article consacre le pouvoir d'expropriation. Il porte " que la compagnie peut prendre, utiliser, acheter ou louer."

M. GUTHRIE : C'est le texte de la loi des chemins de fer.

M. EMMERSON : C'est précisément l'inconvénient auquel nous voulons parer. Nous tenons à protéger les droits de ceux qui ont aliéné leurs terres, pour les usages d'une ligne de transmission et non pour les fins d'un chemin de fer.

M. GUTHRIE : La dernière partie de l'article y pourvoit.

M. LANCASTER : A mon avis, le texte du bill que nous a renvoyé le comité, est parfait et les promoteurs de cette mesure ont obtenu tout ce qu'ils étaient légitimement en lieu d'exiger. Cette proposition de loi a été soigneusement débattue et rédigée sous la forme arrêtée par le comité. L'amendement en discussion tend à accorder à la compagnie de plus vastes pouvoirs. Ainsi, l'amendement autorise d'une façon absolue l'utilisation de cet emplacement de voie, appartenant à la compagnie de force de Toronto à Niagara, pour les usages du chemin de fer, et cela, sans consulter la commission des chemins de fer, ni suivre les formalités exigées d'une compagnie de chemin de fer qui veut emprunter ou utiliser la propriété d'une autre compagnie de chemin de fer. La loi en vigueur décrète que, lorsqu'une compagnie de chemin de fer désire utiliser l'emplacement de voie d'un autre chemin de fer, elle doit observer certaines formalités visant à la protection, non-seulement des compagnies de chemins de fer, mais du public en général. Le ministre des chemins de fer et des canaux a aussi approuvé cette proposition de loi dans la rédaction que lui a donnée le comité des chemins de fer en la présentant à la Chambre.

L'adoption de ce bill, dans la teneur que lui a donnée le comité, ne saurait causer de préjudice à la compagnie du chemin de fer. La modification proposée pourrait porter préjudice au public et donner lieu à des litiges naissant de la violation de leurs droits. L'honorable député (M. Guthrie) affirme que l'amendement se fait remarquer par plus de concision. Effectivement, mais cet amendement est trop absolu, et il ne contient pas assez de restrictions. Il se borne à déclarer que la compagnie peut " prendre, utiliser, acheter et louer " l'emplacement de voie de la compagnie de force de Toronto à Niagara. Il n'y est énoncé ni conditions ni réserves, comme celles qu'on exige des autres compagnies de chemins de fer ; la compagnie n'est tenue de s'adresser ni à la commission des chemins de fer ou à toute autre autorité ayant mission de veiller à ce qu'elle fasse un légitime usage de ce privilège. Nous autorisons la compagnie à utiliser une propriété que personne n'a jamais eu l'intention d'utiliser pour autre chose que pour la transmission de la force, sauf, peut-être, les promoteurs du bill à l'étude, et dans une certaine mesure, ils ont tenu la chose secrète. Il faut apporter ici encore plus de prudence que lorsqu'il s'agit de deux compagnies de chemins de fer. S'il s'agissait de deux compagnies de chemins de fer demandant pareille autorisation, force leur serait d'observer les conditions que le ministre des Chemins de fer et des Canaux a approuvées, à titre d'amendement au bill à l'étude.

Pourquoi la concession de ce pouvoir ne serait-elle pas subordonnée à des arrangements et à des conditions similaires à celles exigées des compagnies de chemins de fer ? Puisque la compagnie de force de Toronto à Niagara cherche à se transformer en compagnie de chemin de fer, pourquoi ne lui imposerait-on pas les conditions prescrites ou imposées aux compagnies de chemins de fer ? Pourquoi le terrain demandé pour les usages de la force motrice, serait-il utilisé pour des fins de chemin de fer ? La seule restriction légitime qu'il faille, à mon avis, imposer à la compagnie, c'est de l'obliger de s'adresser à la commission des chemins de fer et d'en obtenir l'autorisation voulue pour l'utilisation de ce terrain pour fins de chemin de fer. Ces conditions sont indispensables pour la protection du public. Ce serait établir un dangereux précédent que d'insérer dans une loi spéciale de ce genre un privilège qui n'est pas accordé à d'autres compagnies de chemins de fer.

M. GUTHRIE : J'en conviens, c'est une innovation ; c'est peut-être la première fois que pareille disposition est établie. Quoi qu'il en soit, le comité s'est rallié à cette proposition et il a voulu qu'un seul emplacement de voie répondit à tous les besoins.

M. LANCASTER : C'est ce que comporte le texte du bill transmis par le comité.

M. LANCASTER.

M. GUTHRIE : Tout ce que nous demandons dans cet article, c'est la ratification d'une convention nous autorisant à occuper. . .

M. LANCASTER : Mais le texte de l'amendement porte " prendre, utiliser ", et ainsi de suite.

M. GUTHRIE : C'est le texte même de la loi des chemins de fer. Nous pourrions rayer le mot " prendre ".

M. STOCKTON : Comment obtenez-vous le consentement de la compagnie de force?

M. GUTHRIE : La compagnie a donné son adhésion. En fait, nous avons demandé la ratification d'une convention intervenue entre la compagnie de force et la compagnie du chemin de fer ; mais le comité n'a pas voulu ratifier cette convention ; il a préféré autoriser les compagnies à faire un traité, à des conditions agréables aux deux compagnies. La véritable objection, c'est que la compagnie de force n'avait exproprié l'emplacement de la voie que pour la transmission de l'énergie, et les propriétaires de terrains pourraient légitimement réclamer, pour l'utilisation des terrains par une compagnie de chemin de fer un chiffre de dommages-intérêts supérieur à celui exigé pour l'utilisation de ces terrains par une compagnie de force.

M. STOCKTON : Et pourquoi pas ?

M. GUTHRIE : La chose est prévue ici. L'article porte que ces propriétaires de terrains auront le droit de réclamer des dommages-intérêts.

M. LANCASTER : Voilà un point élucidé.

M. GUTHRIE : L'autre argument, que l'honorable député fait valoir, c'est que cette compagnie devrait s'adresser à la commission des chemins de fer, et lui soumettre la demande en question. Lorsque deux compagnies de chemins de fer traitent ensemble, c'est cette règle qui prévaut. Le grand inconvénient ici, c'est le retard qu'entraînerait pareille procédure. Les intéressés sont prêts à se mettre à l'œuvre et à construire leur ligne. Le député de Wentworth (M. E. D. Smith) et le député de Welland (M. German) se sont carrément prononcés à cet égard ; il ont affirmé que ces populations tiennent à la construction du chemin de fer et à l'utilisation d'un seul emplacement de voie. Du moment que nous protégeons le public et que nous autorisons la compagnie de force et la compagnie du chemin de fer à conclure un traité mutuellement, rien n'autorise les retards que nécessiteraient les démarches que la compagnie devrait faire auprès de la commission des chemins de fer. Les intérêts du public et de la compagnie sont parfaitement sauvegardés.

M. SPROULE : Sauf l'intérêt du cultivateur sur le domaine duquel on a taillé l'emplacement de la voie.

M. GUTHRIE : C'est celui-là même que nous protégeons. Le cultivateur jouit ici d'une protection spéciale.

M. SPROULE : L'honorable député (M. Guthrie) se contente de décréter que rien ne saurait porter préjudice au droit que possède ce cultivateur, de s'adresser aux tribunaux, pour revendiquer ses droits. S'il n'existe pas dans les actes de stipulation portant que la terre peut être utilisée pour les frais de chemins de fer—et pareille disposition n'existe, paraît-il, dans aucun de ces actes, alors la compagnie du chemin de fer devrait être tenue de s'adresser aux propriétaires et d'obtenir ce terrain à des conditions équitables. Voici par exemple, un cultivateur qui a autorisé cette compagnie de force à utiliser son emplacement de voie sur cette terre. Cette utilisation du terrain n'est pas une source de bien graves dangers, et elle ne cause au cultivateurs que fort peu d'inconvénients. Il vendrait donc volontiers cet emplacement pour une bagatelle, s'il n'est destiné qu'à l'usage d'une compagnie de force; tandis que, la plupart du temps, s'il connaissait les conséquences découlant du passage d'un chemin de fer sur la terre, il exigerait un prix beaucoup plus élevé. Il vend sa terre dans un but spécial et voilà que le Gouvernement autorise la compagnie à s'en servir dans un autre but. Le résultat, c'est que la terre de ce cultivateur perd en valeur, et la seule compensation que vous accordiez au propriétaire ici, c'est de lui attribuer la faculté de s'adresser aux tribunaux, pour revendiquer ses droits. Le cultivateur mérite certainement plus de protection. Le comité des chemins de fer a sans doute pris une sage initiative; seulement, il s'est arrêté à mi-chemin.

M. BARKER : J'ai sous les yeux des lettres que m'ont adressées des personnes qui ont vendu à cette compagnie de force l'emplacement de la voie sur leurs terres. Si je ne me trompe, ces propriétaires ont volontiers consenti à accorder à cette compagnie de force, moyennant compensation légitime, le droit de traverser leurs terres. Ils ne voient pas d'un mauvais œil cette compagnie établir sur leurs terrains un fil métallique pour transporter l'énergie électrique. La compagnie de force n'a obtenu l'emplacement de la voie que pour la transmission de l'énergie, et à mon avis, c'est le comble de l'impudence de demander au Parlement d'autoriser la compagnie de force à transférer ses droits à une compagnie de chemin de fer. Supposons qu'un cultivateur accorde à une ligne d'omnibus le droit de traverser sa terre; est-ce que le Parlement aurait le droit d'autoriser cette compagnie d'omnibus à vendre ses droits à une compagnie de chemins de fer, sans accorder au cultivateur, pour le passage d'un chemin de fer, une indemnité d'un chiffre supérieur à celle accordée pour l'établissement d'un chemin d'omnibus sur sa terre ?

M. STOCKTON : La situation se trouve modifiée du tout au tout.

M. BARKER : En effet, c'est tout autre chose. Comme l'a fait observer, à bon droit, le député de Grey-est (M. Sproule) le texte de l'amendement ne protège pas suffisamment le cultivateur. Il y est bien déclaré que ses droits sont sauvegardés, mais cela veut dire tout simplement qu'il a le droit de s'adresser à la commission des chemins de fer, afin d'obliger la compagnie du chemin de fer à lui accorder une indemnité pour l'emplacement de la voie, tout comme si la concession primitive eût été accordée pour fins de chemins de fer.

M. GUTHRIE : La compagnie de force, en achetant cet emplacement de voie, a invariablement passé des actes pour l'utilisation de la terre, tant pour la transmission de l'énergie que pour la traversée d'un chemin de fer, c'est à peine s'il existe une exception de deux ou trois milles.

M. BARKER : Cette disposition ne figure pas dans tous les contrats,

M. GUTHRIE : Oui, elle figure partout, sauf pour quelques terres dont on avait besoin pour un chemin de ceinture gravissant la montagne.

M. LANCASTER : La chose est révoquée en doute.

M. GUTHRIE : Ces actes ont tous été soumis au comité des chemins de fer.

M. LANCASTER : L'honorable député (M. Guthrie) ne saurait affirmer pareille chose, car en séance du comité, nous avons longuement débattu cette question. Je le répète, dans mon étude, j'ai examiné, de concert avec mon confrère, bon nombre de ces actes, et sauf quelques rares exceptions, nous n'avons permis à la compagnie de prendre le terrain que pour les fins de la transmission de l'énergie et de la force.

J'ignore l'attitude que d'autres avocats ont pu prendre à cet égard ou si ceux qui ont traité avec la compagnie ont signé les actes sans consulter leurs avocats; mais je sais positivement que fort peu d'actes examinés dans mon étude contenaient d'article du genre mentionné; ces actes se bornaient aux pouvoirs de corporation appartenant à la compagnie de force de Toronto à Niagara. Il ne s'agit, sans doute, que d'un petit nombre d'individus ; mais quand bien même il n'y aurait qu'un seul individu, qu'une seule veuve qui eût cédé sa terre dans ce but, le Parlement a le devoir de les protéger. Ce n'est pas une excuse de prétendre que quelques individus seulement sont lésés, et si je ne me trompe, plusieurs personnes l'ont été ; mais advenant qu'un seul homme aurait été lésé, et quand bien même la chose serait

douteuse, il faudrait encore mûrement réfléchir, avant d'adopter cette disposition législative. Le bill, dans sa teneur actuelle, sauvegarde le propriétaire de terrain, puisque la commission des chemins de fer est tenue de sanctionner le traité ; et la commission ne saurait donner sa sanction, avant d'avoir sous les yeux la preuve que ces individus ont reçu l'indemnité voulue. La cause de tous les embarras c'est que les initiateurs de cette proposition de loi veulent se soustraire à l'obligation d'effectuer ces paiements ; ils cherchent à créer des embarras aux propriétaires de terrains, en les forçant à intenter des poursuites, pour revendiquer leurs droits devant les tribunaux ; mais, d'autre part, si la commission des chemins de fer est tenue de sanctionner, au préalable, ces traités, j'ai assez de confiance dans cette commission pour croire qu'elle ne donnera sa sanction, que lorsqu'elle aura obtenu la preuve que tous les intéressés ont reçu l'indemnité voulue.

Si je repose une confiance trop aveugle dans le zèle que peut déployer cette commission pour protéger les intérêts du public, il est possible que je mette trop d'empressement à donner mon adhésion au texte du projet de loi que le comité des chemins de fer nous a soumis ; mais, à la suite de la discussion qui s'est déroulée au sein de ce comité, je crois que la Chambre doit adopter l'article, modifié dans le sens proposé, article dont le ministre des Chemins de fer favorise l'adoption.

J'exprime ici mon avis, sous toute réserve, en présence de membres du barreau dont les lumières sont supérieures aux miennes. Vu qu'il est prescrit que la commission des chemins de fer doit sanctionner ces traités, nous devons nourrir la confiance que cette commission ne donnera sa sanction que lorsqu'elle aura obtenu la preuve évidente que tous les intéressés, sur le parcours de l'emplacement de la voie, ont reçu pleine et entière indemnité, pour les fins de chemins de fer comme pour toute autre fin. Pourquoi les initiateurs du bill à l'étude ont-ils tant à cœur l'adoption de cet amendement? Quel inconvénient y a-t-il à ce que la commission des chemins de fer sanctionne ce projet ? Cette commission ne saurait refuser arbitrairement sa sanction. Il est possible qu'elle exige l'accomplissement de nombre de conditions, en vue de la protection des particuliers. Si l'on cherche à se soustraire à ces obligations, c'est une raison de plus qui milite en faveur du rejet de l'amendement demandé par les promoteurs du bill. Il n'y a aucun inconvénient à ce que la commission des chemins de fer exprime son avis sur ce projet.

M. EMMERSON : Le comité des chemins de fer a mûrement délibéré ce bill. A titre de membre de ce comité, je ne saurais donner mon assentiment à l'amendement en question. Que le bill soit renvoyé à la commission des chemins de fer, pour plus ample délibération, je le veux bien ; mais dès qu'un comité a consacré certains principes, comme vient de le faire le comité des chemins de fer, il ne convient pas de s'en écarter ; et avant de chercher à apporter quelque modification ici même à ces principes, il importe, en toute justice pour ce comité, de lui soumettre le texte de ces modifications.

M. HENDERSON : Comme cette ligne de transmission traverse directement le comté que j'ai l'honneur de représenter, il est naturel que je prenne un vif intérêt à la question de savoir si on a suffisamment protégé les cultivateurs, et je prêterai volontiers mon appui à la proposition qui tend à accorder la protection la plus efficace aux cultivateurs. L'impression qui m'est restée d'un voyage que j'ai poussé jusqu'à la frontière du comté, c'est que l'emplacement de la voie acquis par la compagnie de force était désigné parmi les cultivateurs sous le nom de ligne de transmission de la compagnie de force, et non pas comme ligne du chemin de fer. Je n'ai jamais entendu dire parmi eux qu'un chemin de fer dût traverser ces terres.

Je n'ai examiné aucun de ces contrats dans mon comté ; mais, l'autre jour, au comité des chemins de fer, j'ai examiné un acte dont le texte m'a semblé fort ambigu. J'en conviens, dans l'exposé de l'acte, il est déclaré que les terrains ou emplacements de voie peuvent s'utiliser, soit pour la transmission de la force et de l'énergie, soit pour des fins de chemins de fer ; tandis que dans l'article " habendum ", c'est-à-dire l'article qui définit, si je ne me trompe, la fin ou l'objectif visé dans la concession du terrain, se retrouve la formule usitée d'ordinaire et il est ainsi conçu : " Pour, ladite compagnie, ses successeurs et ayants-cause, le posséder et détenir à son usage et utilité propre et à perpétuité " ; sans qu'il soit fait la moindre mention d'aucune autre fin que les fins ordinaires pour lesquelles l'acheteur ordinaire acquiert le titre absolu d'un domaine. A cet égard, il existe quelque doute sur la véritable interprétation à donner à ce contrat, et il s'agirait de savoir laquelle de ces clauses doit l'emporter. A mon avis, le contrat contenu dans l'acte, après que la concession a été consentie, doit l'emporter sur l'exposé figurant au commencement de l'acte. Sans viser à la réputation d'un juriste, je me sers des lumières du sens commun dans l'interprétation d'un titre, et à mon sens, c'est le sens que le cultivateur y attacherait. De l'avis des cultivateurs, la compagnie de force a acquis ce terrain dans le but d'établir une ligne pour la transmission de l'élergie électrique, de Niagara à Toronto, et non pas en vue de l'utiliser pour des fins de chemins de fer ; or, comme on l'a fait observer, s'il en est ainsi, ils auraient été en lieu légitime de demander un prix plus élevé pour leur terrain, à raison des grands inconvénients qu'ils éprouveraient à traverser si souvent,

d'une partie de leur terre à l'autre, sur la voie ferrée, et en outre, parce que, sur les chemins de concessions, le passage de nombreux trains de chemins de fer serait une source de bien plus graves dangers. Les cultivateurs que j'ai rencontrés s'accordent tous à penser qu'il s'agit uniquement d'une ligne de transmission d'énergie. Si on a lésé les cultivateurs et si en faisant le transport de leurs terrains pour l'établissement d'une ligne de transmission, ils n'ont reçu que l'indemnité voulue pour l'utilisation de leur terre dans ce but, le Parlement doit se faire un devoir de les protéger en veillant à ce qu'ils reçoivent une indemnité supplémentaire, à raison du tort causé à leurs domaines, s'il est constaté qu'ils ont droit à cette indemnité. Si l'article adopté par le comité des chemins de fer atteint plus sûrement ce but, j'ai le devoir de lui prêter mon appui, dans l'intérêt des cultivateurs.

M. GUTHRIE : J'ai discuté le projet d'amendement avec le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson), et comme il semble hostile à cette proposition, de concert avec un certain nombre de députés qui ont pris part au débat, je demande l'autorisation de retirer cet amendement, en laissant au bill la rédaction que lui a donnée le comité des chemins de fer.

(L'amendement est retiré.)

Sur l'article 6a.

M. LANCASTER : Voici le texte de cet article :

Si la compagnie de force de Toronto à Niagara conclut le traité prévu dans l'article 6 de la présente loi, nulle disposition contenue dans cette loi ne portera préjudice à toute réclamation fondée en droit ou en équité formulée par toute personne qui, à l'époque de l'adoption de la présente loi, aurait vendu des terrains à ladite compagnie de force de Toronto à Niagara, comme emplacements de voie, pour la transmission de la force et de l'énergie.

Je ferai observer qu'on aurait pu rédiger ce texte avec plus de clarté; mais, cela va sans dire, nous ne saurions le modifier, sans l'agrément de la Chambre. Je n'ai pas donné avis de motion et je me demandais...

M. EMMERSON : Ce texte couvre tout.

M. LANCASTER : Probablement. Je consens à l'adoption de ce bill, dans le texte même soumis à la Chambre par le comité des chemins de fer, à raison du débat qui s'est livré autour de cette question. Sans doute, le comité des chemins de fer prendra connaissance de nos observations et veillera à la protection des cultivateurs et de leurs droits.

M. SPROULE : Si ces cultivateurs avaient le privilège de se présenter devant la commission des chemins de fer, je serais moins hostile à cette proposition, et je ne consentirais à son adoption que dans la certitude qu'on leur accorderait ce droit; car c'est commettre une injustice envers tout cultivateur qui a vendu son terrain pour la transmission de la force électrique, que d'appliquer ce terrain à d'autres usages, sans leur accorder l'indemnité voulue.

(Il est fait rapport du bill qui est lu pour la 3e fois.)

M. GUTHRIE propose :

Que le bill soit adopté avec le titre que voici : Compagnie du chemin de fer de Toronto à l'ouest de Niagara.

La motion est adoptée.

ADOPTION D'UN BILL RELATIF A LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER TERMINAL DE TORONTO.

La Chambre se forme en comité pour examiner le bill (n° 138) tendant à constituer en corporation la compagnie de la gare commune de Toronto.—M. Macdonell.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Ce bill tend à substituer au titre "compagnie de la gare commune de Toronto" (Toronto Union Station Company) celui de "compagnie du chemin de fer terminal de Toronto" (Toronto Terminal Railway Company).

M. HENDERSON : Monsieur le président, le comité, je le sais, a décidé d'effectuer ce changement, mais en cela, il a commis une grave erreur au point de vue des intérêts des citoyens de Toronto. Quoi qu'il en soit, cette place sera toujours connue sous l'ancien vocable et adopter ce nom interminable, de création récente, c'est évidemment une erreur. Le vocable primitif figurait dans le bill, au début, mais le comité a adopté ce nouveau nom.

M. TISDALE : Tout le monde a approuvé la chose.

M. HENDERSON : J'ai protesté.

(Il est fait rapport du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

3e LECTURE,

Après délibération sommaire en comité, du bill (n° 139) concernant la compagnie télégraphique du Nord, à responsabilité limitée. —M. German.

ADOPTION D'UN BILL RELATIF A LA COMPAGNIE DE HOUILLE ET DE COKE ET DU CHEMIN DE FER DE HILLCREST.

La Chambre se forme en comité pour examiner le bill (n° 157) tendant à constituer en corporation la compagnie de coke et de houille et de chemin de fer de Hillcrest.—M. Galliher.

Sur l'article 8,

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : Cet article a été rayé du bill par le comité des chemins de fer.

M. GALLIHER : Si le comité des chemins de fer a rayé cet article, c'est que l'impression régnait que le pouvoir accordé par ce bill à la compagnie du chemin de fer en question, est prévu dans la loi des chemins de fer. Je suis d'un avis contraire. C'est un pouvoir que la compagnie doit posséder pour exploiter le chemin de fer, et à moins que le ministre ne puisse nous convaincre que la loi des chemins de fer prévoit le cas, je propose que la clause rayée soit rétablie.

M. EMMERSON : Ce n'est pas à ma demande qu'on a rayée cet article.

M. GALLIHER : Je n'ai pas affirmé pareille chose.

M. EMMERSON : Si je ne me trompe, c'est le secrétaire du comité qui a affirmé que cet article est inutile.

M. HENDERSON : C'est le président du comité qui a fait cette observation.

M. EMMERSON : M. Hartney prétend que la loi générale des chemins de fer confère ce pouvoir aux compagnies.

M. LEFURGEY : Le secrétaire avec qui j'ai discuté la question ne peut pas affirmer positivement, que la loi des chemins de fer consacre ce pouvoir et il ajoute que l'article peut utilement figurer dans le bill.

M. LANCASTER : Si l'article en discussion tend à faire de cette compagnie une messagerie, je suis convaincu que la loi des chemins de fer n'autorise pas la chose.

(L'article 8 est rétabli dans le bill.)

Sur l'article 15.

M. EMMERSON : La disposition touchant le pouvoir de conclure des traités avec la " compagnie du chemin de fer Great-Northern " est une erreur.

M. LEFURGEY : En séance du comité, lorsque le ministre de la Justice nous a expliqué la situation, il a été entendu que rien ne s'opposait à l'adoption de cet article.

M. GALLIHER : Voici, à mon avis, le moyen de résoudre l'objection : au lieu de dire " avec la compagnie du chemin de fer Great-Northern ", disons, relativement aux lignes exploitées par la " compagnie du chemin de fer Great-Northern au Canada."

M. LEFURGEY : C'est une excellente solution.

M. HENDERSON : Si je ne me trompe, il a été compris que le nom du chemin de fer exploité par la compagnie Great-Northern serait substitué dans le bill au nom du Great-Northern.

M. GALLIHER : En Colombie-Anglaise la Great-Northern exploite une ligne de chemins de fer portant le nom de Crow's-Nest Southern. Cependant, il peut se construire d'autre lignes d'embranchement du Great-Northern et nous voudrions être en mesure d'effectuer le raccordement.

M. EMMERSON : Alors, ce bill soulève une objection qui a été souvent formulée, au cours de la session : l'empiètement du Parlement fédéral sur les attributions des législatures provinciales. Il s'agit ici tout simplement d'une ligne provinciale.

M. LEFEURGEY : Non, c'est une ligne interprovinciale. Elle passe de la Colombie-Anglaise dans l'Alberta.

M. EMMERSON : C'est une tout autre question.

M. LEFURGEY : Je me rangerais volontiers à l'avis du député de Kootenay.

M. GALLIHER : Je propose l'insertion des mots " relativement aux lignes qu'elle exploite au Canada " après le mot " compagnie ", à la 4e ligne.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Il est fait rapport du bill à la Chambre.

M. GALLIHER propose la 3e lecture du bill.

M. LEFURGEY : Je désirerais que le titre du bill soit ainsi modifié : " Acte tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer, de coke et de houille de Hillcrest ".

M. GALLIHER : Je le veux bien.

(La motion est adoptée ; le bill est lu une 3e fois et adopté.)

ADMINISTRATION DES TERRES DOMANIALES.

La Chambre passe à la suite du débat sur la gestion des terres domaniales, provoqué par la motion de M. Fielding invitant M. l'Orateur à quitter le fauteuil, pour que la Chambre délibère en comité des subsides, et sur la contre-proposition de M. R. L. Borden présentée à titre d'amendement.

M. BENNETT : Au moment ou vous quittiez le fauteuil, monsieur l'Orateur, je critiquais la conduite du département des affaires des Indiens, relativement aux terres domaniales dans la contrée avoisinant la baie Georgienne. Mes observations s'appliquaient surtout aux îles. Comme le ministre de l'Intérieur est présent, je le prierais, dans l'intérêt du public et surtout dans l'intérêt des Indiens, d'adopter, dans la gestion de ces îles, les méthodes approuvées par les hommes d'affaires. Jadis, il était peut-être légitime de vendre ces îles à des prix qui passeraient pour fort minimes aujourd'hui, mais ce temps n'est plus. Les îles ont gagné en valeur, grâce aux belles maisons d'habitation qu'on y a construites comme résidences d'été, et pour ces pauvres Indiens du voisinage, déjà assez mal partagés sous le rapport des biens de ce monde, il n'est guère amusant de voir certains grappilleurs et pa-

rasites politiques collés aux flancs du Gouvernement afin d'obtenir pour une somme dérisoire des îles qui se vendraient un prix fort élevé, si on en faisait l'adjudication aux enchères. Le ministre, j'espère, étudiera la question, et à l'issue de la session, mettra ces îles en vente. En outre, le Gouvernement est tenu de faire enquête au sujet de quelques-unes de ces ventes. Cet après-midi, j'ai cité, entre autres, la vente d'une île payée $140 par M. Grant, tandis que si elle se vendait aujourd'hui, la vente rapporterait $2,000. Une autre île vendue à M. Spence rapporterait, aujourd'hui, sur le marché $1,000. Le ministre, j'espère, étudiera la question.

M. GRANT : Le député de Simcoe-est (M. Bennett) prétend-il que je sois intéressé dans ces ventes ?

M. BENNETT : Je n'ai jamais entendu dire que l'honorable député ait fait l'achat d'une île. Cependant, on a cédé, moyennant $140, une de ces îles au frère de l'honorable député et pareille vente est une infamie. Le ministre est pleinement éclairé à cet égard maintenant. Il a promis à la Chambre que, lorsqu'il s'agirait de vendre l'importante île connue sous le nom de Tombeau-du-Géant, le marché aurait lieu, non pas de gré à gré, mais par adjudication publique et qu'il en serait ainsi de toutes ces îles. En voilà assez sur cette question.

Il y a deux ou trois ans, dans la province d'Ontario, quand une main mystérieuse annonçait la dissolution prochaine du gouvernement Ross, l'armée des politiciens affamés qui avaient si longtemps saigné à blanc la province, tournèrent naturellement leurs regards vers Ottawa. Le seul champ resté ouvert à leurs déprédations, c'était le vaste pays de l'Ouest. Les représentants d'Ontario le savent, parmi ceux qui ont le plus largement puisé dans le trésor public de cette province, en retour de services distingués rendus au parti, figurait M. Peter Ryan, régistrateur de la partie est de Toronto. Je veux présenter, une courte observation au sujet de la réserve, connue sous le nom de réserve des Indiens-du-Sang, concédée à M. Ryan. Quand les faits seront bien connus du public, on sera frappé de stupéfaction et on refusera de croire qu'un vol aussi gigantesque ait pu se perpétrer, au grand jour, dans un ministère de l'Etat. Quelle est cette réserve dite des Gens-du-Sang ? D'après les rapports du ministère, c'est la réserve la plus considérable et de beaucoup la plus riche qui existe au Nord-Ouest. Elle est arrosée par deux grandes rivières, la rivière de l'Arc et la rivière du Ventre ; son étendue étant d'au moins 550 milles carrés, en chiffres ronds. M. Ryan n'a jamais péché par excès de modestie dans ses aspirations ; il a toujours rêvé de faire grand.

Quand ses yeux se furent repus des beautés du spectacle, il jeta la vue sur la réserve et de ce moment il décida d'en avoir la possession. Qu'on n'aille pas croire cependant qu'il était seul à jeter des regards de convoitise sur cette réserve. Il est étrange que plusieurs personnes du Nord-Ouest cherchaient également à l'acquérir et qu'elles étaient venus à Ottawa dans l'intention de s'aboucher avec le ministre pour la louer. Il est si difficile de nos jours d'arriver à connaître la vérité par les documents, vu que les affaires se font en partie de bouche à bouche, que je ne saurais dire exactement le nombre de ceux qui convoitaient cette réserve, mais il est certain que M. Ryan n'était pas seul. Un nommé McLaughlin, de Toronto, en fit la demande par lettre le 11 décembre 1902, à M. Pedley, surintendant des Affaires indiennes. Il est notoire que tous ces gens ne se souciaient pas de traiter avec le ministre, mais s'adressaient directement à M. Pedley. Il est évident, aux termes de cette lettre, que M. McLaughlin avait eu la précaution d'interviewer M. Pedley à Ottawa avant de lui soumettre sa proposition par écrit. Le premier paragraphe de sa lettre que voici en fait foi :

Ottawa, 11 décembre 1902.

Monsieur Frank Pedley,
Surintendant général des Affaires indiennes.

Cher monsieur,—Relativement à notre conversation de lundi, je voudrais avoir le privilège exclusif de mettre des animaux en pâturage pendant 21 ans, sur la réserve des Gens-du-Sang, indépendamment des pâturages que peuvent désirer ces Indiens pour leurs propres bestiaux et chevaux.

Voici les termes de ma proposition :

1° Je donnerai une allocation annuelle de 50c. par tête de bétail par an.

Suivent les conditions de son marché. La lettre est signée par J. F. McLaughlin. A en juger par cette lettre, M. McLaughlin a dû être instruit de la manière de procéder pour arriver à son but ; c'est pourquoi il a d'abord interviewé M. Pedley. S'étant fait accorder cette interview, M. Pedley lui donna à entendre qu'il pourrait obtenir la concession, mais à certaines conditions.

M. Ryan n'était pas le seul à la poursuite de cet objet. M. Wm Boultbie demandait par lettre au département, en date du 13 décembre, s'il ne pouvait pas louer cette réserve. Evidemment M. Boultbie était novice. Il n'était pas dans les confidences, car il aurait pris au préalable la précaution d'interviewer M. Pedley. Il n'a plus jamais été question de M. Boultbie après cela. A l'appui de la demande de M. McLaughlin, qui paraissait avoir à ce moment les faveurs du surintendant général, M. Pedley se fit préparer et remettre un mémoire au sujet de la réserve par M. Orr, un de ses employés. M. Orr mentionne dans ce mémoire que MM. McLaughlin et Boultbie sont seuls pétitionnaires, puis il explique comment dans le passé s'adjugeaient les réserves et il conclut par des renseignements qui lui

avaient été inspirés par le surintendant lui-même. Les choses en restèrent là pendant quelque temps et M. Pedley écrivit le 22 décembre 1902 à M. McLaughlin pour lui faire savoir que la réserve ne serait pas adjugée. Longtemps après, le 2 mars 1903, M. McLaughlin écrivit la lettre significative suivante à M. Pedley. D'autres entrevues ont dû avoir lieu dans l'intervalle entre ces deux personnes, car, quoique la lettre ne le dise pas explicitement, il est évident, pour ceux qui savent lire entre les lignes, que M. McLaughlin avait reçu des assurances que son offre de 50 cents par tête serait acceptée. Voici cette lettre du 2 mars 1903 :

Monsieur Frank Pedley,
Surintendant général des Affaires indiennes.

Cher monsieur,—Veuillez écrire à M. Millar, de la maison sociale Millar et Ferguson, 55 rue Yonge, Toronto, au sujet de la concession de pâturage que je vous ai demandée sur la réserve des Gens-du-Sang.

Remarquez la date. M. Pedley avait écrit dans le mois de décembre à M. McLaughlin pour lui dire qu'il ne pouvait pas lui louer la réserve. Cependant le 2 mars suivant, M. McLaughlin lui propose de se mettre en correspondance avec une certaine personne à ce sujet. Il appert donc qu'on s'était entendu pour arriver à louer cette réserve. Plus loin, le 27 mars 1903, je trouve un rapport adressé au département par le surintendant de la bourgade des Gens-du-Sang, M. Wilson. Ce rapport apparemment ou très probablement inspiré parle des avantages qu'offre cette réserve. Il y est dit entre autre :

Dans bien des endroits les troupeaux n'ont jamais pacagé et ne pacageront peut-être jamais. Avec des puits et des barrages, nous pourrions doubler la productivité, car à présent les troupeaux ne peuvent pas brouter plus loin qu'à trois milles de la rivière. Je dois dire à ce sujet que la compagnie Cochrane détient environ 100,000 acres de terre sur lesquels elle a 12,000 têtes de bétail en pâturage.

Douze mille bêtes à cornes pacageaient sur 100,000 acres de terre. La concession qui nous occupe a trois fois cette étendue, de sorte qu'il est facile de juger de son importance. Voici une autre clause remarquable du rapport de M. Wilson :

Autant que je puis me renseigner, les Indiens Piégans reçoivent 80c. de droit de pâturage par tête de bétail par année et il ne faut pas oublier que les pâturages se font rares et seront encore plus rares dans un an ou deux.

Le pétitionnaire McLaughlin en offrait 50 cents par tête sur cette vaste réserve, tandis qu'une autre réserve rapporte 80 cents. Maintenant, la lettre suivante du 2 avril 1902, prouve que MM. Millar et McLaughlin étaient sûrs de leur marché avec M. Pedley :

Monsieur Frank Pedley,
Surintendant général des Affaires indiennes.
Ministère de l'Intérieur, Ottawa, Ontario.

Cher M. Pedley,—J'ai expédié aujourd'hui à Ottawa les documents pour constituer en corporation la compagnie de bestiaux d'Alberta, à responsabilité limitée, qui doit exploiter la réserve des Gens-du-Sang. Nous avons conclu des arrangements pour l'achat d'un troupeau de la localité, comme noyau de reproduction. Je suppose que vous avez déjà obtenu l'assentiment des Indiens, afin que je puisse aller à Ottawa lors de l'émission de notre charte, pour signer les baux, car c'est notre intention de mettre nos bestiaux en pacage dès cette saison.

Votre dévoué,
C. MILLAR.

Il n'y a donc pas à s'y tromper: MM. Millar et McLaughlin étaient sûrs de leur affaire. Ils devaient obtenir la concession à 50 cents par tête de bétail jusqu'à concurrence de 7,000 individus. Cependant le 6 avril, M. Miller s'aperçut qu'il y avait des obstacles sur son chemin, comme en fait foi la lettre de M. McLean, secrétaire du département:

Monsieur,—En réponse à la vôtre du 2 courant, j'ai reçu instruction de vous dire relativement à la proposition que vous avez faite au sujet des concessions de pâturages sur la réserve des Gens-du-Sang, que cette affaire demande à être étudiée sérieusement, et que le département n'est pas en mesure dans le moment de s'en occuper.

Votre obéissant serviteur,
J. D. McLEAN,
Secrétaire.

Deux explications se présentent à notre jugement. Soit que M. Pedley changeât soudain d'opinion sur l'à-propos de louer la réserve, soit qu'un autre pétitionnaire se fut présenté qui sût mieux que M. McLaughlin, pour des raisons que je pourrai peut-être expliquer tout à l'heure, s'introduire dans les bonnes grâces de M. Pedley. Dans l'intervalle, M. Pedley ou le département ne pouvait pas se plaindre du manque d'aspirants. Le 7 avril, la lettre suivante fut écrite à M. Wilson, surintendant de la réserve des Gens-du-Sang.

Cardson, Alta, 7 avril 1903.

Monsieur Jas Wilson,
Réserve des Gens-du-Sang.

Cher monsieur,—Je désire soumissionner pour une partie de la réserve des Gens-du-Sang pour des fins de pâturage. Je voudrais obtenir la moitié ouest qui est comprise entre ce qui s'appelle le ranch de Brown et la palissade des Indiens à l'ouest. J'aurais une couple de mille têtes de bétail à mettre en pacage.

Je suis prêt à payer le droit de pacage qui sera convenu, pour cette partie de la réserve, entre le Gouvernement et les Indiens.

Votre dévoué,
C. A. SHEETS.

Voici maintenant la lettre d'un autre pétitionnaire à peu près vers le même temps:

Macleod, 11 avril 1903.

Monsieur Jas Wilson,

Cher monsieur,—Je voudrais louer les pâturages de la partie basse de la réserve des Gens-du-Sang.

Je suis disposé à payer pour le privilège un loyer de $2,500 par année et à remplir les conditions dont vous m'avez parlé.

J'ajouterai que mes troupeaux paissent depuis 7 ou 8 ans sur cette réserve et que ce serait bien incommode pour moi de les faire passer ailleurs.

Votre dévoué,
R. PATTERSON.

Si le département eut accepté la proposition de M. McLaughlin, il aurait loué toute la réserve à raison de 50 cents par tête pour 5,000 bestiaux, soient $2,500, tandis que Patterson en offrait $2,500 pour la moitié de la réserve. Mais il y a une autre demande devant le département :

Ottawa, Ontario, 22 avril 1903.

Monsieur l'assistant surintendant des Affaires indiennes, Ottawa.

Cher monsieur,—Nous avons reçu instruction de M. H. M. Hatfield, du ranch Watelon, à Yar row, dans l'Alberta, de vous demander de nous louer une partie des pâturages de la réserve des Gens-du-Sang. Notre client dit qu'il croit savoir que la concession de 30,000 acres à la société Cochrane expire cette année, et qu'il serait disposé à la louer si la location n'est pas renouvelée. S'il ne peut pas louer celle-ci, il aimerait louer une autre concession sur cette réserve. Il y tiendrait environ 1,000 bêtes à cornes en pacage.

Dites-nous, s'il vous plaît, à quelles conditions vous lui louerez cette concession. Il la prendrait pour neuf ou dix ans.

Vos dévoués,
PERKINS, FRASER ET BURBRIDGE.

MM. Perkins, Fraser et Burbidge sont une société d'avocats à Ottawa. Jusque-là, les soumissionnaires ne manquaient donc pas; M. Hatfield, M. McLaughlin, M. Boultbie, M. Patterson et M. Sheet, et personne n'avait douté non plus que l'un d'eux avait en apparence reçu la promesse qu'il obtiendrait la licence. M. McLaughlin avait eu une entrevue avec le ministre ou le surintendant général des Affaires indiennes et était sûr de la promesse de M. Pedley, si sûr en effet d'obtenir cette concession et sans concurrence, que son avocat annonce que la compagnie est formée et qu'elle est en train d'acheter ses bestiaux.

C'est à ce moment que M. Peter Ryan paraît sur la scène et il semble avoir hypnotisé M. Pedley. Je vais d'abord lire cette lettre et faire mes commentaires ensuite :

Ottawa, 22 avril 1903.

Monsieur Frank Pedley,
Assistant surintendant général des Affaires indiennes, Ottawa.

Cher monsieur,—Nous vous demandons, au nom de M. Donald McEwen, de Brandon (Man.), cultivateur et éleveur, de nous louer le privilège exclusif des pâturages sur la réserve des Indiens dits Gens-du-Sang, près du fort Macleod, dans les territoires du Nord-Ouest aux conditions suivantes, ou modifications d'icelles qui vous seront acceptables à vous et aux Indiens :

1. Le bail sera d'une durée de 10 ou de 20 ans ;

2. La mise en pacage d'un minimum d'environ 2,000 bestiaux dans un an de la date de la signature du bail, ou d'un nombre quelconque jusqu'à 4,000 ou 5,000 que déterminera le département ; ce nombre sera augmenté d'année en année si c'est désirable ;

3. Indemnité de pacage de 50 cents par tête avec indemnité proportionnelle pour les veaux ;

4. S'il est nécessaire, notre client est prêt à s'engager à construire des brise-vent et les clôtures nécessaires pour l'exploitation la plus propice du ranch, ou des puits artésiens dont le prix sera déduit du prix du loyer ;

Vous voudrez bien écrire à M. Donald McEwen, poste restante, au fort Macleod, où il ira lui-même chercher sa lettre, et le présenter à M. James Wilson, l'agent des Indiens de cette réserve afin qu'il ait l'opportunité d'instruire l'agent et les Indiens de cette réserve sur l'élevage dans les ranchs. Une lettre comme celle-ci serait, croyons-nous, absolument nécessaire afin que notre client ait l'avantage d'apprendre des Indiens leurs conditions de location, ce qui est de première importance vu que le succès de l'entreprise dépendrait en grande partie du bon vouloir des Indiens d'abord.

Vos dévoués,
LATCHFORD, McDOUGALL ET DALY.

Tout le monde connait MM. Latchford, McDougall et Daly. Le premier était à cette époque membre du cabinet d'Ontario et M. Peter Ryan était alors dans les bonnes grâces des hommes aux affaires et il est tout naturel qu'il se soit adressé à M. Latchford qui a un bureau à Ottawa pour conduire cette affaire à bonne fin.

Que la Chambre remarque bien cette lettre. Il n'y paraît pas qu'aucune entrevue ait eu lieu dans les intérêts de M. McEwen, avant que la demande de celui-ci fut soumise au département. M. McEwen n'est jamais venu à ou près d'Ottawa et quoique aucune autre soumission ne spécifiât les conditions du marché au département, voici l'offre de M. McEwen, qui sera acceptée.

Telle est la proposition de M. McEwen qui demandait, en même temps, que le département lui adressât une lettre qu'il irait personnellement réclamer à la poste à Macleod et cette lettre lui apporterait l'autorisation de traiter avec les Indiens, après avoir vu l'agent, sur les moyens de s'assurer de cette réserve. Le département accusa réception de leur lettre à MM. Latchford, McDougall et Daly qui écrivirent à leur tour à M. McEwen. Le plan étant arrêté, l'action commença. La proposition de M. McEwen porte que le département recevra 50 cents par tête jusqu'à concurrence de 10,000 têtes de bétail je crois, si c'est nécessaire, c'est-à-dire que cette concession était bien plus considérable à ces prix que celles que comportaient les autres soumissions. La correspondance montre qu'à ce moment M. James Wallace offrait au département $3,000 par année pour la moitié de la réserve. Et malgré que le département eut reçu deux offres de $5,500 chacune, les avocats de M. McEwen étaient tellement sûrs de leur affaire, à cause des renseignements qu'ils avaient obtenus du département, qu'ils en conclurent à juste titre que la concession leur serait accordée à 50 cents par tête, ce

qui était beaucoup moins que les autres offres. M. McEwen paraît maintenant sur la scène. M. Wilson, agent des Indiens, écrit au secrétaire du département que M. McEwen est venu visiter la réserve, que les Indiens l'ont rebuté d'abord, mais qu'après avoir traité pendant plusieurs jours, le marché a été conclu de part et d'autre et que M. McEwen peut avoir la concession pendant 10 ans, à raison de $5,000 par année.

Le marché contient des stipulations remarquables et je tiens à en lire une. Soit dit en passant que les troupeaux sont limités à 7,000 individus, c'est-à-dire qu'en vertu du nouveau marché, M. McEwen payait 70 cents par tête. Il avait rencontré l'opposition des Indiens à sa première proposition de 50 cents par tête, et la convoitise des avantages que promettait cette grande concession le décida à offrir 70 cents par tête.

Voici cette stipulation remarquable que je tiens à lire :

Le marché sera valide dès qu'il sera sanctionné par le surintendant général des Affaires indiennes.

La 16e stipulation dit :

Le surintendant général des Affaires indiennes sera l'arbitre suprême de l'exécution du contrat.

A mon sens, ce marché a été bâclé à la hâte. M. McEwen se rend dans l'Ouest le 16 mai. Quelques jours après, le bail arrive à Ottawa. Le 25 mai, M. Wilson écrit au département au sujet de la rencontre de M. McEwen avec les Indiens le 27 mai ; un nouveau bail est envoyé à Ottawa et MM. Latchford, McDougall et Daly le remettent au département.

Une de mes premières objections à cette transaction est que les Indiens, pupilles de l'Etat, aient été laissés libres de subir l'influence intéressée du dehors au sujet d'un des pâturages les plus avantageux de tout le Nord-Ouest, que le département les ait laissés à la tendre merci de M. Peter Ryan et de M. McEwen et qu'il ne leur ait pas fourni les lumières et l'assistance voulues en l'occurrence. Une autre objection est qu'on a substitué à la formule statutaire des baux une formule qui n'est pas selon la loi. J'ai devant moi la copie du bail et le ministre sait qu'il devrait contenir, en vertu de la loi dec Indiens, cette très importante stipulation qui est la sauvegarde des droits des Indiens :

Stipulation n° 5.—Ce marché peut prendre fin pourvu qu'un avis de trois mois soit donné.

Scrutez ce bail tant que vous voudrez et vous n'y trouverez pas cette clause essentielle et importante. Pourquoi n'y est-elle pas ? Parce que les Indiens n'ont pas eu l'avantage de recevoir une opinion désintéressée. Pourquoi encore ? Parce que M. Pedley a fermé les yeux complaisamment pour ne pas voir qu'elle a été omise. Car après tout c'est lui qui est l'arbitre suprême de l'exécution du contrat et il le ratifie sans hésiter. C'est ainsi que M. Peter Ryan et ses associés ont obtenu cette concession pour une bagatelle et ils en ont la jouissance pour dix ans.

Mais, monsieur l'Orateur, l'avenir réservait des difficultés au département au sujet de cette affaire. Les autres soumissionnaires ne restèrent pas inactifs. M. Pedley avait fait sa part, c'est vrai, en précipitant la conclusion de ce marché qu'il avait ratifié. M. Ryan était content et M. Pedley n'était pas fâché. Mais il survint tout à coup un fâcheux contre-temps. L'honorable député de Brandon (M. Sifton) alors ministre de l'Intérieur avait été absent du pays, je crois, et après son retour cette bombe éclata dans le camp de Peter Ryan.

Ottawa, 31 juillet 1903.

Messieurs Latchford, McDougall et Daly,
Ottawa.

Messieurs,—J'accuse réception de votre lettre du 30 courant au sujet de la location de la réserve des Gens-du-Sang à la compagnie de pâturage de McEwen.

Je dois dire en réponse que je n'ai délégué à personne en mon absence l'autorité de conclure ce marché et vous auriez dû savoir que ce marché n'avait aucun effet à moins de recevoir ma sanction. Le marché m'a été soumis à mon retour et j'ai pris quelque temps pour me renseigner avant de le ratifier et, comme on semble avoir ignoré d'où devait émaner l'autorité, j'ai fait télégraphier à toutes les parties intéressées de laisser l'affaire en suspens pour le présent.

Votre dévoué,
CLIFFORD SIFTON.

M. Sifton n'était pas le seul, à ce moment, à s'occuper de cette affaire. Un autre s'en occupait activement et avec droit : c'était le ministre actuel de l'Intérieur (M. Oliver), qui écrivit à la date du 7 septembre, 1903 :

Monsieur M. F. Pedley,
Assistant surintendant général des Affaires indiennes.

Cher monsieur,—Un ami de Cardston voudrait savoir si les nouvelles qui circulent, tendant à faire croire que les pâturages de la réserve de la rivière du Ventre ont été loués en bloc, sont fondées. Veuillez me faire savoir où en sont les choses à ce sujet, afin que j'en avertisse mes correspondants.

Bien à vous,
FRANK OLIVER.

Dans l'intervalle M. McLaughlin ne désespère pas encore et M. Miller écrit la lettre suivante :

Toronto, 12 septembre 1903.

L'honorable surintendant général des
Affaires indiennes.

Cher monsieur,—Auriez-vous l'obligeance de nous faire parvenir, en notre qualité d'avocats pour la compagnie de bestiaux du Canada, l'opinion ou la conséquence de l'opinion de l'honorable ministre de la Justice lorsqu'il l'aura rendue, sur les questions qui lui ont été soumises sur la légalité et la validité de la location de la réserve des Gens-du-Sang par M. Pedley à la compagnie des pâturages de McEwen (Peter Ryan). Nous tenons à connaître

cette opinion, car notre client était sous l'impression que son offre serait acceptée et sous l'empire de cette conviction, il a engagé un surintendant des pâturages et encouru d'autres dépenses dont la responsabilité dépendra en partie de l'opinion de l'honorable ministre de la Justice sur les griefs que nous lui avons soumis.

Vos dévoués,
MILLER ET FERGUSON.

M. McLean, du département, répondit à cette lettre par une autre lettre que je considère comme très importante et que je vais lire, car elle montre comment M. Pedley conduisait en secret les affaires de son bureau. M. Maclean était secrétaire du département et était censé avoir connaissance, comme tel, de toute cette transaction. Voici sa lettre :

Ottawa, 24 septembre 1903.

Messieurs,—En réponse à la vôtre du 12 courant j'ai reçu instruction de vous dire qu'après avoir fait des recherches dans la correspondance du département, nous n'avons pu trouver aucune demande de la part de la compagnie de bestiaux du Canada se rapportant à la location à bail d'une réserve indienne ; le département n'a pas eu connaissance également de la location de la réserve des Gens-du-Sang par M. Pedley à la compagnie des pâturages de McEwen (Peter Ryan).

Nous ne voyons pas de quoi nous pourrions nous réclamer pour faire droit à votre demande au sujet de l'opinion du ministre de la Justice sur une question qui nous concernait et nous n'avons pas d'ailleurs l'habitude de le faire.

Relativement aux dépenses que vous avez encourues je dois vous dire que cela ne nous regarde pas et que nous n'en sommes pas responsables.

Votre serviteur,
J. D. McLEAN,
Secrétaire.

Il est tout probable que M. Pedley cachait ses papiers dans ses cartons. Lui seul en connaissait le contenu et les affaires se faisaient à la sourdine et à l'insu du secrétaire du département. Il encourut ainsi la colère du ministre actuel de l'Intérieur (M. Oliver) qui se fâcha lorsqu'il apprit que M. Pedley avait conclu ce marché sans qu'il le sache. Voici la lettre qu'il lui écrivît :

26 septembre 1903.

Monsieur Frank Pedley,

Assistant surintendant des Affaires indiennes.

Cher monsieur,—Je regrette que le département n'ait pas songé à me consulter en ma qualité de représentant de la circonscription électorale dans laquelle est située cette réserve et par conséquent en ma qualité de protecteur des intérêts de ceux qui sont directement concernés, avant d'accorder des privilèges exclusifs sur cette réserve à McEwen et Cie.

Le ministre a dû s'apercevoir qu'il n'avait pas été traité avec la déférence qu'on accorde à un membre de la Chambre, et je suppose qu'il était mû en même temps par des considérations d'un ordre plus élevé ; il a dû penser que c'était un outrage de la part du département de disposer sans concurrence de cette réserve indienne en faveur des amis politiques, car il connaissait la grande valeur de cette réserve. Voici ce qui s'est passé ensuite. Le ou vers le 8 septembre, M. Sifton soumit toute la transaction au ministère de la Justice pour avoir son opinion. Je n'ai pas l'intention de me perdre en longueur sur cette opinion, mais je dois dire que dès que l'honorable député de Brandon l'eût reçue, sa colère s'apaisa considérablement et il ne fut plus aussi agressif qu'il l'était à son retour. Dans l'intervalle le protêt de l'honorable député de Kootenay (M. Galliher) vint s'ajouter à celui de l'honorable député d'Alberta (M. Oliver). Le 20 août 1903, il écrivit que certains de ses amis voulaient soumissionner pour cette réserve et qu'ils auraient désiré qu'elle fut offerte à l'enchère publique afin que tous pussent avoir l'avantage de concourir.

Le ministre de l'Intérieur cesse soudain de protester et, comme par enchantement, sa colère et sa rage s'adoucissent et se contiennent et le département de la Justice reconnait que M. Pedley avait le pouvoir de conclure ce marché. Naturellement le marché a été accepté et subsiste. Maintenant, je le demande à la Chambre, est-ce là une manière convenable de concéder le domaine public? Voici les pâturages les plus importants de tout le Nord-Ouest, un privilège inestimable qui sont concédés à un ami, Peter Ryan, et voici à ce sujet la conduite louche de M. Pedley. J'avais raison de me plaindre à la Chambre, cet après-midi, de la façon avec lequelle M. Pedley administre les affaires de son département. J'ai dit qu'il était assis, l'autre soir, pendant un certain débat, auprès du ministre auquel il a insinué qu'il n'y avait rien dans le département qui se rapportât à la question en discussion, tandis qu'en réalité il a dû savoir et savait pertinemment, comme il a été prouvé depuis par la correspondance, que le département était saisi de cette question. Il est bien permis de se demander comment M. Peter Ryan à pu réussir à faire ce marché. M. McLaughlin était un partisan puissant du Gouvernement ou tout au moins il avait réussi à exercer une forte influence sur M. Pedley. Le ministre de l'Intérieur d'alors, le député actuel de Brandon déclara à son retour d'Europe, en voyant que le surintendant général des Affaires indiennes, avait conclu ce marché, qu'il fallait casser ce marché, que M. Pedley avait outrepassé ses pouvoirs. Il est évident aussi, aux termes de sa lettre aux avocats de M. Ryan, que non seulement le bail était illégal, mais qu'il ne fallait pas disposer ainsi des biens des Indiens sans inviter la concurrence. Je ne doute pas que le ministre d'alors s'était aperçu que le bail était en contravention directe avec la loi, car celle-ci défend, dans l'intérêt des Indiens, que les stipulations des baux soient irrévocables et stipule que tous ces baux doivent pouvoir être résiliés en donnant trois

mois d'avis. Malgré cela, certaines influences furent mises en jeu et lorsque le ministre de l'Intérieur d'alors s'aperçut qu'elles étaient appuyées et maintenues par l'opinion des hommes de loi du département de la Justice, il toléra la transaction. Comme dans bien d'autres cas, la concession est accordée non pas à M. Peter Ryan, mais à la compagnie des pâturages de McEwen. Monsieur l'Orateur, ce n'est pas à ma connaissance personnelle que M. Peter Ryan est intéressé à cette affaire ; si je le répète, je le tiens des documents officiels, car M. Miller, qui connaissait intimement les dessous de cette transaction dit dans une lettre que c'est M. Peter Ryan qui est l'âme dirigeante. Je pourrais m'en rapporter encore aux journaux ou à certains récents documents de cour à Toronto pour prouver que M. Peter Ryan est intéressé dans ces pâturages. Ces documents prouvent encore qu'un marchand de bois de Penetanguishene, M. Beck, est un autre intéressé et si les rapports sont fondés, M. Pedley lui-même est intéressé, ce que je ne suis pas en mesure de prouver cependant, car ce n'est là qu'un racontar.

Je mentionne le fait quand même, car il semble corroboré par la correspondance de M. Miller qui, d'un bout à l'autre, donne à entendre que les McLaughlin étaient sûrs d'après les conversations qu'ils avaient eues avec M. Pedley, d'obtenir la concession. Ce n'est qu'à l'entrée en scène des agents de Peter Ryan que toute la combinaison a changé. M. Pedley, M. Beck et M. Ryan sont à n'en pas douter unis par des liens de grande intimité, car j'ai lu cet après-midi dans une lettre au sujet d'une autre affaire, que M. Beck et M. Pedley s'étaient assignés rendez-vous à Toronto. On trouvera dans les archives judiciaires à Toronto, le dossier d'un procès intenté par M. Charles Miller, de Toronto, contre M. Beck. Il appert que ce dernier a acheté pour au delà d'un demi million de piastres de forêts incultes lors d'une récente vente de réserves forestières par le gouvernement d'Ontario. D'après le témoignage de M. Beck à l'enquête, M. Peter Ryan devait être l'encanteur officiel à cette vente et en cette qualité il aurait divulgué à M. Beck la plus basse enchère, l'enchère réservée du Gouvernement sur un certain nombre de ces forêts, à condition que lui, Beck, donnât ensuite à Ryan la moitié des profits qui découleraient de la vente de ces forêts. Plus tard, arrive M. Miller à qui M. Ryan vend pour $2,000 la moitié de sa moitié, soit le quart des profits qu'il devait retirer des ventes effectuées par M. Beck, en vertu de l'entente. Voici le texte de l'entente entre MM. Beck et Ryan :

Monsieur Peter Ryan, Toronto.

Monsieur,—Pour et en vertu de l'entente conclue entre nous pour le partage égal des profits nets réalisés sur la location de la réserve des Gens-du-Sang je m'engage à partager également avec vous les profits quelconques réalisés sur l'achat et la vente des forêts incultes que j'ai achetées à la vente du 9 décembre 1903, où par toute autre personne en mon nom ou au nom de la compagnie manufacturière de Beck, à responsabilité limitée, excepté toutefois les profits sur les forêts à être exploitées pour le compte de la compagnie.

En foi de quoi j'ai signé et apposé mon sceau le 15 décembre 1903.

C. BECK (sceau).

Témoin : Peter Ryan.

Voici du propre, n'est-ce pas ? Non seulement M. Beck, mais M. Peter Ryan partage dans les profits. C'est indéniable. Il est de notoriété publique aujourd'hui dans le Nord-Ouest que M. Ryan visite la réserve et que ce sont les bestiaux de MM. Gordon & Ironsides de Winnipeg, qui pacagent. M. Ryan et ses associés ont tout simplement servi d'intermédiaires entre le Gouvernement et les Indiens et ils retirent aujourd'hui de gros profits de cette concession. J'ai cru comprendre, l'autre soir, que l'honorable ministre de l'Intérieur est prêt à faire résilier par le Parlement les baux irrévocables, comme celui-ci, lorsqu'ils sont entachés de malhonnêteté. Je suis curieux de savoir si le Parlement va intervenir pour casser le marché conclu entre le Gouvernement et M. Peter Ryan. La loi du pays veut que tous les baux conclus avec les Indiens stipulent la résiliation en donnant trois mois d'avis. Au mépris de cette loi le ministre, délibérément et de son plein gré, je crois, omet cette salutaire stipulation et loue pour un terme de dix ans, cette belle propriété qui, eut-elle été louée avec concurrence, eut rapporté non pas $5,000 seulement de revenu par année aux Indiens, mais quatre fois plus.

Si la résolution du chef de l'opposition est adoptée, le pays pourra savoir si ces concessions ont été faites régulièrement, sans préjudice pour les intérêts des parties concernées. Il y a eu un temps où on ne recherchait pas si avidement ces concessions, car elles pouvaient être annulées sur un mot du département. Mais à dater de la concession Mackey, dans le mois d'août 1902, ces concessions princières de 50,000 à 60,000 acres de terre furent accordées aux amis du Gouvernement pour une période de 21 ans et le système fut trouvé si vicieux que le ministre a dû le changer. Nous avons entendu beaucoup parler depuis quelque temps du ministère de la Marine et la même réponse clichée nous a été donnée: c'est la faute de l'ancien ministre; il n'est plus ici et il faudrait laisser passer cette affaire. Mais qui donc si ce n'est le premier ministre lui-même, agissait comme ministre de l'Intérieur, en l'absence de ce dernier lorsque le marché Brown-Beddington, le marché Lane, le marché de la compagnie des pâturages de Glengarry ont été conclus ? Le ministre actuel de l'Intérieur est responsable du marché de la compagnie de bestiaux de la rivière au Lait et du marché de la compagnie de Grand-Forks. Le premier ministre entre tous au Canada a dû soupçonner que tout n'allait pas pour le mieux dans le département de l'Intérieur. Il sait que les attaques

les plus ouvertes ont été dirigées depuis une dizaine d'années devant le Parlement et dans les journaux contre l'administration de ce département et il ne lui sied pas, ni à lui ni à d'autres, de vouloir décharger les coupables de leur responsabilité,

Dans la question des concessions de ranches, le Gouvernement a agi absolument comme dans l'affaire de la "North Atlantic Trading Company" ; il n'a pas osé en prendre la responsabilité et hier soir l'honorable député de Brandon (M. Sifton) a déclaré qu'il s'en tenait responsable. Mais il y en a trois qui ont été accordées par l'honorable premier ministre pendant qu'il était chargé, par intérim, du ministère de l'Intérieur et il doit, au moins, être tenu responsable de ces trois. Ses partisans ne cessent de vanter ses talents d'homme d'affaires, mais je crois qu'il serait temps de mettre fin à cette adulation.

Je regrette qu'il ne soit pas ici ce soir, car un avertissement, même venant de moi, pourrait lui faire du bien. Voyons un peu en quoi consistent ses méthodes d'homme d'affaires. Il prit un jour la direction du ministère de M. Blair, et c'est à cette époque que fut conclu, avec M. P. Davis et Cie, au sujet du canal de Soulanges, un des contrats les plus désastreux et les plus iniques.

Il y a une chose que je désire signaler à l'attention de l'honorable ministre de l'Intérieur et si je me trompe, il me le dira. J'ai fait des recherches dans la collection du "Free Press" de Winnipeg, que je savais être un organe du gouvernement et j'ai constaté qu'un des trois baux accordés le 11 novembre 1903, avait été annoncé, mais que les autres ne l'avaient pas été. Cela me paraît étrange. Cette même année on avait modifié les conditions auxquelles ces baux pouvaient être accordés ; il était stipulé qu'ils pouvaient prendre fin à l'expiration de chaque année et que le droit pouvait être augmenté. Or, quand ces ventes ont lieu, on ne fait pas savoir au public que les conditions sont changées.

Par hasard ou autrement, le plus grand nombre de ces concessions sont allées à l'honorable député de Dauphin (M. Burrows), et ses transactions sont accompagnées d'un tel concours de circonstances, quant aux dates et aux localités, que la version que nous en a donnée l'honorable député de Brandon, hier soir, peut paraître plausible, mais on fera difficilement croire au public qu'il n'existe aucun rapport entre les honorables députés de Dauphin et de Brandon, et que cette transaction est au-dessus de tout soupçon, comme la femme de César.

On a beaucoup parlé des concessions houillères et je n'ai pas été peu surpris, cet après-midi de voir l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Turriff) chercher à y mêler le nom de l'honorable député de Toronto-nord. A quoi a abouti cette tentative ? Elle a abouti à établir que l'honorable député de Peterborough (M. Hall), un partisan du Gouvernement, avait participé à ces concessions. Je ne prétends pas dire si ces concessions ont été légitimement ou illégitimement obtenues, mais si le Gouvernement avait des faveurs à faire, on doit supposer qu'elles sont allées plutôt à ses partisans qu'à ses adversaires ; et d'après un autre rapport qui a été déposé sur le bureau de la Chambre, l'honorable député de Peterborough a aussi été mêlé à certaines concessions forestières, dans la Colombie-Anglaise—les concessions n° 316 et n° 392, datées respectivement du 19 décembre 1902 et du 29 juin 1904.

M. DUNCAN ROSS : L'honorable député sait-il que l'honorable député de King et M. Geo. McCormick, un ex-député conservateur à la Chambre des communes, étaient les associés de l'honorable député de Peterborough-ouest, dans ces concessions?

M. BENNETT : En supposant pour les fins de la discussion, que cela fût, on ne prétendra pas que ces associés ont pu exercer de l'influence sur le département, pour les obtenir. Que ces personnes, pour une raison quelconque, aient été les associés de l'honorable député de Peterborough-ouest, je le veux bien.

M. DUNCAN ROSS : Je ne prétends pas qu'il y ait du mal à cela.

M. BENNETT : Je ne le prétends pas non plus ; mais toujours est-il que l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) n'a pas eu la main heureuse en voulant mêler le nom de l'honorable député de Toronto-nord à cette affire, car il n'a réussi qu'à démontrer que l'honorable député de Peterborough-ouest, a obtenu des concessions houillères et aussi des concessions forestières dans la Colombie-Anglaise.

On a tant parlé et tant écrit sur cette affaire de la compagnie de colonisation de la vallée de la Saskatchewan, qu'il peut paraître oiseux d'y revenir ce soir. Mais après le discours de l'honorable député qui est venu prêter main-forte au Gouvernement, cet après-midi—et qui lui devait bien cela—je me vois forcé d'en dire quelques mots. A plusieurs reprises, des orateurs de la droite nous ont assuré que cette région était un désert, un véritable Sahara. S'il en était ainsi, si ces terres étaient absolument sans valeur, comment se fait-il que l'honorable député d'Assiniboïa-est ait laissé son gendre s'aventurer dans une pareille entreprise ? Pour appuyer sa prétention, l'honorable député a cité un rapport qui a été fait au département, en 1893, je crois. Des choses étranges sont survenues dans ce pays, depuis dix ou quinze ans. Soit par suite de modifications dans les conditions climatériques, soit parce que de grandes étendues ont été labourées et mises en culture, des terrains qui étaient considérés comme trop arides pour être cultivés, et qui n'avaient

jamais rien produit, sont devenus d'excellentes terres arables.

Il y a quelques années, les terres aux environs de Moosejaw n'étaient pas considérées comme propres à la culture et aujourd'hui je crois qu'elles sont cotées au rang des plus fertiles du Nord-Ouest. Et s'il y avait dans les caisses du département un rapport vieux de dix ans, déclarant que ces terres de la vallée de la Saskatchewan avaient peu de valeur, nous savons qu'il y en a aussi un autre plus récent, celui de M. Speers, en date du 16 février 1902. Ce rapport a déjà été publié dans les Débats et je ne le citerai pas de nouveau, mais il suffit de le lire pour constater que M. Speers conseillait fortement au département de ne pas céder ces terres aux conditions auxquelles il en a disposé par la suite. Mais le Gouvernement a jugé à propos de les vendre et les électeurs auront à décider un jour si cette opération a été avantageuse pour le pays.

La seule excuse que le Gouvernement ou ses amis aient encore donnée, c'est que ces terres étaient arides. La réponse à cette excuse, c'est que ces terres sont aujourd'hui livrées à la colonisation et qu'elles produisent des récoltes abondantes. La manière dont les honorables membres de la droite discutent cette question, me rappelle ce prisonnier auquel son avocat assurait qu'il ne pouvait pas être envoyé en prison, et qui répondait : " C'est parfait, mais en attendant, j'y suis ". De même, quand viendront les élections, les électeurs diront au Gouvernement : Si ces terres étaient sans valeur, pourquoi sont-elles bonnes aujourd'hui ?

Pourquoi le Gouvernement les a-t-il vendues $1 l'acre à cette compagnie qui les revend aujourd'hui de $7 à $10 l'acre ? Le Gouvernement ne réussira jamais à faire croire aux électeurs que cette région n'était qu'un désert aride quand elle appartenait à tel propriétaire et qu'elle est devenue une région fertile en devenant la propriété d'un autre.

La résolution de l'honorable chef de l'opposition me paraît très opportune. Il a été constaté dans l'administration de différents ministères un état de choses qui ne fait pas honneur à ce ministère ni au Gouvernement. Depuis quelque temps cette opinion tend à devenir générale dans le pays. De 1873 à 1878, nous avons eu au Canada un gouvernement libéral présidé par l'honorable M. Alexander Mackenzie. Sur la fin de son régime, on en était arrivé à un état de choses qui ne faisait pas, non plus, honneur au Gouvernement, et pour l'information de la Chambre je rappellerai dans quels termes M. Mackenzie peignait lui-même la situation. Ecrivant à un ami, il lui disait :

> Je désirerais beaucoup céder à un autre le portefeuille des Travaux publics, mais je ne crois pas pouvoir le faire à présent. C'est le département des grandes dépenses, et il peut devenir celui des grandes spéculations ; c'est le département qui peut faire ou défaire un gouvernement, dans un moment comme celui-ci, où celui qui en a la direction peut dépenser $25,000,000 en entreprises publiques. Des amis espèrent avoir des places qu'ils sont incapables de remplir, obtenir des concessions auxquelles ils n'ont pas droit, recevoir des avances d'argent qu'ils n'ont pas gagnées. Les adversaires s'unissent aux amis et mettent ceux-ci en avant. Les uns tentent de prendre le Gouvernement d'assaut ; d'autres ouvrent des tranchées à distance et organisent un siège en règle. Je me sens dans la situation d'un homme assiégé, et je monte la garde jour et nuit. J'ai mécontenté au moins vingt députés ministériels par ma défense de la citadelle. Un ministre faible, à ma place, ruinerait le parti en un mois et le pays en peu de temps. Il me faut donc me tirer d'affaire le mieux possible et continuer à bien faire, quoi qu'il arrive, comptant trouver dans la Chambre une majorité qui m'appuiera. Quand elle me fera défaut, je m'en irai de bonne grâce, sinon avec joie.

On dit qu'un des ministres s'en va demain, s'il faut en croire la rumeur. Il s'en va avec joie, mais que pense-t-il de la Chambre telle qu'elle est actuellement composée ? L'honorable ministre de la Justice est d'avis qu'il y a aujourd'hui trop de députés qui se servent de leur situation et de leur influence pour s'enrichir aux dépens du public. C'est ce qu'il pense, et cette idée il l'a exprimée dans la loi qu'il a fait voter pour mettre fin à ces abus. Mais le reproche ne peut pas raisonnablement s'adresser aux députés de l'opposition, car nous serions mal inspirés de demander au Gouvernement des concessions d'une valeur inappréciable. Nous n'avons aucune influence sur les ministres, et la seule conclusion à tirer de la situation c'est que l'honorable ministre de la Justice et ceux qui sont en faveur de cette loi pensent que le Gouvernement et ses partisans sont une bande d'aigrefins et qu'une loi est nécessaire pour mettre fin à leurs méfaits.

Il y a huit ou dix jours, le " Globe " de Toronto émettait la même opinion. Je ne voudrais pas même insinuer qu'il n'y a pas parmi les membres de la droite des députés à l'abri de tout soupçon. Il y en a plusieurs et c'est heureux pour le pays, mais on peut les voir tous les jours bonder dans les corridors et laissser voir par leur attitude humiliée, dans les comités, la honte que leur inspire leurs collègues qui font tout ce qu'ils peuvent pour empêcher la vérité de se faire jour. Si quelque observateur désintéressé était entré ce matin dans un comité quelconque, et surtout dans celui où se tient une enquête sur les actes administratifs de ce département, il n'aurait pu s'empêcher d'être frappé des efforts faits par les partisans du Gouvernement pour empêcher la vérité d etre connue. S'il s'était attendu à trouver dans ces comités un groupe de députés des deux partis travaillant de concert pour arriver à connaître la vérité, son désappointement eut été grand. Il aurait trouvé deux partis occupant les deux positions extrêmes, l'un faisant tous ses efforts pour arriver à dé-

couvrir la vérité, et l'autre n'épargnant rien pour l'empêcher d'être connue.

N'est-il pas grandement temps d'instituer une enquête sur l'administration de ce département de l'Intérieur ? Depuis dix ans cette administration justifie les pires soupçons. On nous reproche de faire des insinuations ; mais il n'y a qu'à prendre les documents officiels pour se convaincre que les amis du Gouvernement eux-mêmes n'attendent aucune honnêteté de sa part. Tout dernièrement on a demandé des soumissions pour des travaux de dragage à Fort-William et à Port-Arthur. La compagnie de dragage des Grands lacs envoya une soumission à 9 cents la verge, et M. A. F. Bowman, un membre de cette compagnie envoya aussi une soumission à 18 cents la verge. Pourquoi cela ? Evidemment parce que la compagnie de dragage dont il fait partie espérait qu'il arriverait quelque chose. Elle espérait qu'il n'y aurait pas de soumissions intermédiaires entre celle de 9 cents et celle de 18 cents, et dans ce cas le ministre des Travaux publics (M. Hyman) lui permettrait de retirer sa soumission de 9 cents, et que l'entreprise lui serait concédée à 18 cents. Cela est aussi clair que le soleil en plein midi. Les mêmes remarques s'appliquent aux travaux de dragage à Port-Arthur. Les propres amis du Gouvernement ne s'attendent pas à ce qu'il soit honnête.

Voici un échantillon des remarques qu'on se permet sur le compte de l'honorable ministre des Postes (M. Aylesworth) que je regrette de ne pas voir à son siège, dans le moment. Il est arrivé ici précédé d'une grande réputation, et pour ma part, je crois en son intégrité, comme j'ai déjà eu l'occasion de le déclarer. Mais j'ai le regret de constater que ses amis politiques ne lui accordent pas le même estime.

Voici ce qui est arrivé avant l'ouverture des soumissions pour la construction du Trancontinental. Le directeur général des Postes est le député de York-nord. Un M. Fleury qui est co-propriétaire d'une petite fonderie à Aurora est aussi président de l'association libérale de York-nord. Un groupe de capitalistes belges, constructeurs de chemins de fer sont venus ici dans le but d'entreprendre la construction d'une section du chemin, si leur soumission était acceptée. Mais ils furent sans doute avertis qu'ils ne pouvaient pas s'attendre à être traités avec justice et impartialité, s'ils ne s'alliaient pas avec quelques amis des ministres. Or qu'arriva-t-il ? Deux citoyens de Montréal qu'on supposait exercer beaucoup d'influence sur le cabinet furent présentés aux entrepreneurs belges, et ils leur conseillèrent de former une compagnie et de prendre avec eux, comme associés, ce M. Fleury et un M. Tudhope, d'Orillia. M. Fleury est le président de l'association libérale de York-nord, et M. Tudhope, est le candidat libéral en expectative, dans la division de Simcoe-est.

Peut-on supposer que ces capitalistes belges qui ont des millions à leur disposition, qui venaient ici pour entreprendre la construction du transcontinental, auraient songé un seul instant à s'associer ces deux personnages, si on ne leur avait pas laissé entendre que sans cela, ils n'avaient pas de justice à attendre du Gouvernement ? Une compagnie fut instituée et les noms de MM. Fleury et Tudhope, sont parmi ceux des associés. Ils ne firent pas la moindre difficulté pour entrer dans cette société et ils persuadèrent les capitalistes belges qu'ils étaient en situation d'exiger des faveurs du Gouvernement et qu'ils feraient agir leur influence sur le directeur général des Postes. On parle beaucoup d'insinuations, mais se sont les propres amis du Gouvernement qui les font.

Pour toutes les raisons qui ont été données je considère qu'il est temps de faire une enquête complète sur l'administration des terres fédérales, y compris les terres boisées et les terrains miniers, et je me propose d'appuyer la résolution de l'honorable chef de l'opposition. C'est une enquête parlementaire qu'il nous faut, et non une commissions de juges ou autre de cette nature. Le Gouvernement ne peut pas se contenter d'affirmer aux électeurs que cette opération de la compagnie de colonisation de la vallée de la Saskatchewan a été honnêtement conduite et qu'une enquête est inutile. Le Gouvernement ne peut pas, non plus, s'en rapporter à l'attitude actuelle du "Globe". Il y a deux semaines, ce journal avertissait le Gouvernement qu'il s'engageait dans une mauvaise voie. Ensuite il prit le parti d'ignorer cette discussion, et il n'en souffla mot, dans ses articles de fond. Mais depuis deux semaines, un revirement s'est produit. Par flatterie, par adulation pour les ministres il cherche à se convaincre et à convaincre ses amis de la droite que le Gouvernement à raison et fait ce qu'il devait faire.

Mais l'opposition a un devoir à remplir ; elle croit qu'il est de l'intérêt du pays de faire une enquête sur la manière dont on a disposé de chaque acre du domaine national, y compris les gisements houillers et les forêts et je voterai pour que nous ayons cette enquête, que le Gouvernement y consente ou non.

M. A. J. ADAMSON (Humbolt) : Monsieur l'Orateur, on a souvent dit, au cours de ce débat que j'étais intéressé dans cette compagnie de colonisation de la vallée de la Saskatchewan. Je fais partie de cette compagnie et j'en suis un directeur, depuis sa fondation. Il est donc à propos que j'explique dans quelles circonstances je suis entré dans cette compagnie, quelle était la situation au début, et dans quelles circonstances a été signé le contrat entre cette compagnie et le Gouvernement pour la colonisation de ce territoire.

Cependant avant d'attaquer cette partie de la question, je tiens à relever certaines remarques de l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett). Beaucoup de sujets qu'il a traités me sont étrangers, mais il en est quelques-uns sur lesquels je suis suffisamment renseigné et je me permettrai de lui signaler les points sur lesquels il a erré. Il prétend, par exemple, que les ventes de concessions forestières ne sont pas annoncées et qu'il serait dans l'intérêt public et plus conforme à la justice de les faire connaître à l'avance.

M. BENNETT : Je suis certain que l'honorable député ne veut pas dénaturer le sens de mes paroles. J'ai dit que dans le " Free Press " de Winnipeg, d'une certaine date, une seule vente était annoncée, bien que trois concessions fussent offertes en vente.

M. ADAMSON : Si l'honorable député veut me fournir les numéros des concessions et la date de la vente, je m'engage à lui trouver les annonces de ces ventes dans les journaux de la localité la plus rapprochée de ces concessions. Chaque concession forestière offerte en vente, est annoncée. Il existe des règlements à cet effet, et autant que j'ai pu m'en rendre compte, ces règlements ont été observés. L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) et l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) m'informent qu'à leur connaissance, jamais une concession forestière n'a été mise en vente sans avoir été annoncée. Sur ce point, l'honorable député de Simcoe-est, était donc mal renseigné.

M. BENNETT : L'honorable député ne peut pas avoir l'intention de me faire dire des choses que je n'ai pas dites. J'ai dit que dans le " Free Press " de Winnipeg du 28 septembre, page 2, on voit que la mise en vente de la concession 1,099 est annoncée, bien que les concessions 1093 et 1094, qui étaient également offerte en vente, ne le soient pas.

M. ADAMSON : Je ne dis pas qu'elles ont été annoncées dans le " Free Press ". On annonce dans ce journal les concessions attenante à Winnipeg et au lac Winnipeg. Mais il y en a dans d'autres parties du pays, et quel que soit l'endroit où elles soient situées, leur mise en vente est annoncée dans les journaux. Au cours de ses remarques l'honorable député de Simcoe-est a commenté sévèrement la conduite du surintendant général des Affaires indiennes. Il a surtont parlé de certaines opérations du département qui est sous la direction de M. Pedley. Naturellement, l'honorable député ne savait rien, ne possédait aucune preuve et ne basait ses accusations que sur de simples soupçons, et cependant il n'a pas hésité à faire planer les doutes les plus graves sur la réputation d'un haut fonctionnaire du département. Si en agissant ainsi, il entendait appuyer sérieusement la résolution de l'honorable chef de l'opposition il aurait dû apporter quelque preuve ou préciser quelque fait.

L'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake) a aussi parlé du département des Affaires indiennes dans le Nord-Ouest. J'ai habité longtemps cette partie du pays et je connais passablement ces questions. L'honorable député s'est écarté du sujet pour donner cours à ses griefs contre un instructeur agricole, un fidèle fonctionnaire qui, après de longs états de services, est parvenu à obtenir de l'avancement—il a été promu de la réserve des Buttes du Tondre à celle de Kinistino. Il s'agit de M. P. J. Hamilton que je connais bien. J'ignore s'il m'a rendu quelques services dans les élection, mais une chose dont je suis certain, c'est que personne ne peut indiquer un seul de ses actes dont lui ou le département qui l'emploie ait à rougir.

L'honorable député de Simcoe-est me paraît abuser de la position qu'il occupe lorsqu'il profite d'un débat comme celui-ci pour attaquer un fonctionnaire qui est incapable de se défendre contre ses insinuations et ses calomnies.

M. LAKE : C'est à tort que l'honorable député me reproche d'avoir calomnié un fonctionnaire public. J'ai accusé M. Hamilton de s'être occupé activement d'élection.

M. ADAMSON : Si c'est le cas, je l'ignore absolument. Mais j'avais compris que l'honorable député (M. Lake) prétendait que la réputation de M. Hamilton était loin d'être enviable, ou quelque chose dans ce sens.

M. LAKE : Je n'ai jamais dit cela.

M. ADAMSON : Alors, j'avais mal compris mon honorable ami, et je retire ce que j'ai dit. M. P. J. Hamilton méritait cet avancement. Certaines irrégularités avaient été commises à la réserve des Buttes-du-Tondre, mais cette réserve était sous la direction d'un fonctionnaire nommé par les conservateurs. C'est tout ce que j'ai à dire relativement au département des Affaires indiennes avec lequel j'ai eu peu à faire et que je ne connais pas beaucoup.

J'arrive maintenant à l'affaire de la compagnie de colonisation de la vallée de la Saskatchewan. En 1898, je suis allé résider dans la partie nord de la Saskatchewan. A cette époque, j'étais engagé dans des entreprises commerciales. De rares colons venaient s'établir dans cette région. Pour donner à la Chambre une idée des progrès de la colonisation et de la culture, je dirai que bien que la culture du blé fût la principale occupation de cette population, pas un seul boisseau de blé n'a été expédié, de la gare où je faisais mes affaires, la première année que j'ai passée là. La deuxième année, il en a été expédié, je crois, 3,000 ou 4,000 boisseaux. On voit par là, que la colonisation n'était encore, pour ainsi dire, qu'à l'état embryonnaire. Le grand objectif des hommes d'affaires de cette partie du pays était d'y attirer des colons, de faire

cultiver les terres et de développer les ressources de la région. Après un court séjour à cet endroit, je crus avoir découvert la cause de son peu de progrès. Entre les deux bras de la Saskatchewan, à 40 milles au nord de Saskatoon et à 200 milles au nord de Regina, se trouve un territoire, près de Rosthern, qui était et est encore considéré comme le plus fertile de toute la partie septentrionale de la Saskatchewan. Immédiatement au sud de ce territoire, dans la direction de Saskatoon et sur une distance de 140 milles, dans la direction de Regina, il n'y avait pas un seul établissement, bien que la région fut traversée par le chemin de fer de Qu'Appelle au lac Long et à la Saskatchewan. Ce chemin avait été construit en 1890. Hier soir, l'honorable député de Brandon a dit que ce chemin donnait un service tri-hebdomadaire. Il se trompait. Lorsque je suis arrivé dans la région, nous avions un service bi-hebdomadaire—deux convois qui montaient et deux qui descendaient chaque semaine. J'ajouterai même, si on me permet cette calinotade, que bien souvent, le voyage, aller et retour, prenait deux ou trois semaines. J'ai souvent voyagé par ce chemin et il était dans un état tel, qu'il fallait deux semaines pour aller à Regina et revenir.

Ce chemin tombait en ruine. On ne rencontrait aucun établissement sur le parcours ; la compagnie ne cherchait pas à établir de nouvelles gares et il n'y en avait pas une seule sur une distance de 65 milles, comme on l'a dit hier. Il n'y avait pas un bureau de télégraphe entre Lumsden et Saskatoon.

J'ai compris que c'était là le grand obstacle au développement de la région. Nous désirions beaucoup avoir des colons, mais ceux qui venaient par cette ligne, se dégoûtaient du pays avant d'arriver à destination et s'en retournaient. Il en venait beaucoup à Rosthern, à Saskatoon et à Prince-Albert, mais ils repartaient le lendemain. Ils ne trouvaient guère de différence entre ce pays et celui plus au sud où ils ne pouvaient pas vivre, où il n'y avait pas d'eau et pas d'autres habitants que des animaux sauvages. Je crois qu'on a eu raison de dire que c'était un désert, car c'en était un.

M. HENDERSON : Y avait-il des poules de prairie?

M. ADAMSON : S'il y en avait, elles étaient rares. C'est une immense plaine unie et sans un seul arbre. On n'aurait jamais pu décider des gens de peu de moyens à s'y établir, car ils n'auraient pas eu assez d'argent pour acheter du combustible, du bois de construction et s'installer sur une terre. J'ai eu de nombreuses correspondances avec le département de l'immigration, pour savoir si des colons ne pourraient pas être envoyés dans cette région, mais je ne pus rien obtenir.

Après beaucoup de recherches je finis par découvrir qu'il existait un malentendu entre la compagnie du chemin de fer de Qu'Appelle au lac Long et à la Saskatchewan et le Gouvernement, au sujet de ces terres. La compagnie prétendait qu'elle ne remplissait pas les conditions du contrat, et tout le monde était aussi de cet avis, car bien que les immigrants arrivassent en foule dans le pays, aucun ne se dirigeait de ce côté. C'est alors que j'ai pensé que ces terres pourraient peut-être produire du blé et qu'il pourrait être avantageux pour la colonisation de former une compagnie et de mettre des morceaux de terrain en culture, près des gares, pour démontrer que ces terres étaient fertiles.

L'honorable chef de l'opposition (M. Borden) a cité une longue lettre écrite par un M. Thompson qui avait visité le pays une fois ou deux. Il dit dans cette lettre que tout le monde devait savoir que ces terres étaient fertiles, puisque Meilicke s'était établi au sud de Saskatoon, en 1902 et que par conséquent il était évident que la région était propre à la colonisation et que le Gouvernement n'aurait pas dû les céder pour le prix qu'il a accepté.

En fait, M. Meilicke n'habite pas du tout sur ces terres ; il est à plus de 15 milles du territoire compris dans la concession de la compagnie de la vallée de la Saskatchewan. Les conditions varient là comme ailleurs ; un endroit peut offrir tous les avantages, et les choses peuvent être bien différentes, trois milles plus loin, comme le savent tous ceux qui connaissent l'Ouest. Or, M. Meilicke n'est pas établi dans la région et il n'est pas juste de comparer son établissement avec les terres plus au sud. J'ai connu M. Meilicke dès son arrivée ; j'habitais cet endroit longtemps avant lui ; j'ai souvent causé avec lui et c'est avec beaucoup d'appréhension qu'il se décida à aller se fixer au sud de la rivière Saskatchewan. Cette région avait été, jusqu'alors, abandonnée aux éleveurs; il y en avait encore à cette époque, mais très peu. Il décida de tenter fortune de ce côté et d'essayer à y cultiver du blé. Il a réussi.

Pendant que j'avais l'esprit préoccupé de ces questions, M. D. H. McDonald, de Qu'Appelle, que l'honorable député (M. Lake, connaît bien, s'était mis en relation avec un certain nombre de capitalistes américains—des ci-devant Canadiens—et avait conçu le projet d'acheter une partie de ces terrains. Ils se réunirent à Minneapolis, mais aucune compagnie ne fut formée, parce qu'ils ne purent réunir un capital suffisant pour faire un premier achat de 450,000 acres de MM. Osler, Hammond et Nanton. Je dois dire en passant que la compagnie a subséquemment acheté de MM. Osler, Hammond et Nanton, 869,000 acres, dont 450,000 étaient dans la région dont je parle ; le reste qui comprenait des terrains d'une qualité de beaucoup supérieure, était plus au nord. Je rencontrai M. Macdonald par hasard, et nous nous associâmes. Tous les intéressés dans l'affaire se réunirent à Winnipeg et

nous avons été, cette fois, bien près de trouver le capital suffisant pour faire l'achat. Le prix demandé était très bas. J'avais visité la région et j'avais constaté qu'elle renfermait quelques étendues de bonnes terres et je savais aussi que beaucoup d'immigrants venaient dans le pays. C'est alors, qu'agissant de ma propre initiative et aidé de mes propres connaissances et des renseignements obtenus d'Américains qui avaient déjà fait partie de compagnies de colonisation, que je parvins à fonder cette compagnie, après beaucoup de travail. Les solliciteurs n'affluaient pas pour entrer dans la compagnie ; nous avions, au contraire, beaucoup de mal à trouver des actionnaires, et toute l'entreprise faillit échouer une ou deux fois. Nous avons payé $1.75 l'acre.

Nos arrangements avec le Gouvernement étaient qu'après avoir payé $1 l'acre pour le terrain, nous établirions 32 colons dans chaque township. On a souvent dit ici et ailleurs que le Gouvernement avait vendu 26,000 acres de terre à $1 l'acre. (Bruit). Cette prétention n'est pas exacte ; elle ne donne pas une juste idée de la transaction. Cela n'est pas plus vrai que si quelqu'un disait qu'une maison a été payée $5,000, lorsqu'en réalité l'acquéreur est obligé de dépenser une autre somme de $5,000 en plus du prix d'achat.

On n'expose pas la situation sous son vrai jour quand on dit que le Gouvernement a vendu ces terrains $1 l'acre.

L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) dit que nous aurons à rendre compte de cette opération aux électeurs. Nous en avons rendu compte. Elle a eu lieu en 1902. Les terrains en question sont presque entièrement dans la circonscription que je représente, et on ne peut pas espérer tromper les électeurs qui sont sur les lieux, qui savent ce qui en est. Mes électeurs connaissent toute l'affaire et tous les détails de l'opération. Depuis, il y a eu trois élections dans cette partie du pays, et chaque fois la conduite du Gouvernement dans cette affaire a été approuvée.

M. AMES : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question. Je le fais parce que je sais qu'il peut y répondre officiellement et qu'il se fera un plaisir de nous donner ce renseignement. Nous aimerions savoir d'abord où M. Meilicke était établi et ensuite si ce sont les terres de MM. Osler, Hammond et Nanton ou celles du Gouvernement qui ont été achetées les premières.

M. ADAMSON : M. Meilicke habite actuellement la ville de Dundurn—je ne sais pas s'il y habitait à cette époque. Dundurn est à 15 ou 20 milles au nord de la région en question. L'opération avec MM. Osler, Hammond et Nanton a été conclue le 12 mai, et avec le Gouvernement le 24 mai ou le 1er juin.

M. AMES : Les terres ont été achetées de MM. Osler, Hammond et Nanton d'abord et du Gouvernement ensuite ?

M. ADAMSON : Les deux opérations ont été conduite simultanément. Les négociations se poursuivaient en même temps avec les deux, et elles ont été terminées à peu près ensemble. En réalité, elles dépendaient l'une de l'autre.

M. AMES : Laquelle des deux opérations considérez-vous comme ayant été conclue la première ?

M. ADAMSON : L'opération avec MM. Osler, Hammond et Nanton, a été la première complétée; elle a été signée le 12 mai.

Grâce à cette opération une dispute longtemps pendante avec MM. Osler, Hammond et Nanton se trouva réglée et un territoire que le Gouvernement n'avait pu faire coloniser par la première compagnie, se trouva rempli de colons.

L'honorable député de Brandon (M. Sifton) a dit hier soir qu'il n'y avait aucune aide à attendre de la compagnie de chemin de fer. C'est bien vrai. Il a dit aussi que c'est cette compagnie de colonisation qui, pour pouvoir expédier ses dépêches, a dû payer le premier télégraphiste sur cette ligne. Cela est encore vrai.

Nous avons constaté, dès le commencement que ces terrains avaient une bien mauvaise renommée, non seulement à l'est, non seulement à Winnipeg, non seulement à Regina qui est à 30 ou 40 milles de la région, mais dans tout le pays. Mes associés qui avaient beaucoup d'expérience dans ces opérations de terrains, comprirent qu'il leur faudrait faire venir des colons des Etats-Unis et que pour cela il faudrait faire connaître la valeur des terrains dans ce pays.

Avant de signer le contrat, le Gouvernement eut bien soin de prendre des renseignements sur le compte de ceux qui offraient d'entreprendre de coloniser cette région, et il acquit la preuve que mes associés avaient qualité pour entreprendre une tâche aussi pleine de responsabilité. Comme je risquais beaucoup d'argent en m'associant à cette affaire, j'avais aussi pris mes renseignements.

Pour moi, notre meilleur atout était l'expérience de mes associés qui avaient déjà mené à bonne fin plusieurs opérations de ce genre. Ce sont eux qui avaient vendu les terrains de la "Northern Pacific Railway Co" qu'ils avaient achetés en 1900. Je suppose qu'on admettra qu'en s'adressant aux directeurs de cette compagnie ils avaient affaire à des hommes intelligents, capables et connaissant leur métier, connaissant le pays et sachant ce qui en était.

Je crois que j'étonnerai les honorables membres de la gauche et la plupart des membres de cette Chambre en disant que ces terrains d'une superficie de 667,000 acres

étaient situés dans le Minnesota, et une bonne partie, à moins de cent milles de Saint-Paul et de Minneapolis. C'était tout ce qui restait à la compagnie de sa subvention en terre, pour la construction du "Northern Pacific". Ces terrains avaient à l'égard des autres terrains du Manitoba, la même réputation qu'avaient les terrains qui nous occupent ce soir, à l'égard des autres terrains de la Saskatchewan, c'était du moins l'idée qu'on s'en faisait. Les négociations furent commencées en 1899. A cette époque—il y a sept ans—ceux dont je suis devenu plus tard l'associé, refusèrent ces terrains à 55 cents l'acre. Je cite ce fait pour faire voir à la Chambre quels grands changements ont eu lieu dans la valeur des terres, depuis quelques années. Quelques-uns ont prétendu que si ces terres ont de la valeur aujourd'hui, elles devaient en avoir, il y a quatre ou cinq ans. En 1899, ces terrains du Minnesota leur furent offert à 55 cents l'acre et ils n'ont pas accepté l'offre. Ils considérèrent ce prix trop élevé. Ils attendirent jusqu'à l'année suivante, et après de nouvelles négociations, le marché fut conclu ; ils achetèrent tout ce qui restait de la subvention du "Northern Pacific" dans le Minnesota, à raison de $1.06 l'acre. Ils faisaient ce marché avec un groupe de financiers des Etats-Unis du nord, des hommes qui connaissaient à fond leur affaire et c'est ce qu'ils ont payé pour ces terrains.

Il n'y avait pas de conditions d'établissement attachées à la vente, mais ils devaient coloniser et vendre les terrains. Ils les vendirent en moins d'un an, à des prix variant entre $5 et $6 l'acre, et leur bénéfice fut de 300 à 400 pour 100.

Au mois d'avril suivant, ils se mirent en relation avec M. J. J. Hill, un homme bien connu d'une extrémité à l'autre du pays et qui n'a pas la réputation de manquer de clairvoyance quand ses intérêts sont en jeu. Ils achetèrent les 170,000 acres de terre qui lui avaient été concédés à titre de subvention, et qu'il détenait depuis plusieurs années, sans pouvoir les vendre. Trois mois après, tous ces terrains avaient été revendus.

Quand ces mêmes personnes se présentèrent devant le gouvernement canadien, ce dernier voulut savoir qui elles étaient et elles purent fournir la preuve qu'elles connaissaient le genre d'affaires qu'elles voulaient entreprendre et le Gouvernement consentit à signer un marché avec elles après les avoir obligées à faire un dépôt de $50,000, en argent, pour garantir l'exécution du contrat.

J'ai déjà dit qu'au cours de ces négociations, de nombreuses démarches furent faites dans le pays avoisinant cette concession, pour engager les gens à s'associer à l'entreprise, mais partout nous fûmes repoussés. M. Macdonald, de Qu'Appelle, qui est connu comme un homme riche, fut invité à se joindre à nous, mais il refusa. Les actions qui lui étaient destinées furent gardées en réserve pendant quelque temps, puis il en fut disposé autrement. L'entreprise inspirait si peu de confiance que ce n'est qu'avec les plus grandes difficultés que nous avons réussi à trouver un nombre suffisant de personnes assez courageuses et ayant assez de confiance dans l'avenir du pays, pour pouvoir mener l'entreprise à bonne fin.

Autant que qui que ce soit, je suis opposé à l'accaparement des terres. C'est un mal pour un pays ; cela retarde le progrès et c'est l'accaparement de grandes étendues de terrains par de puissantes compagnies qui ont retardé les progrès du Nord-Ouest. Je dis cela, parce qu'en règle générale, les compagnies canadiennes n'ont pas su disposer de leurs terrains d'après des méthodes scientifiques. Les terrains sont une marchandise qui demande à être traitée autrement que les autres marchandises. Ordinairement on va montrer à l'acheteur ce qu'on a à lui vendre, mais quand il s'agit de terrain il faut amener l'acheteur voir ce qu'on veut lui vendre.

Quand nous nous sommes engagés dans cette entreprise nous savions que ces terrains avaient une mauvaise réputation, et la première chose que dût faire la compagnie fut de faire connaître la valeur des terrains à ceux à qui elle espérait les vendre. C'est dans ce but qu'elle organisa un convoi spécial qui partit de Chicago, traversa le Minnesota, le Wisconsin, les deux Dakota et alla jusque dans le Nebraska. Les hôtes de la compagnie à bord de ce convoi, étaient des citoyens éminents, des membres de chambres de commerce, des commerçants de grain, des banquiers, des hommes de profession. L'intention n'était pas de vendre des terrains à ces invités ; on voulait avoir dans les différentes localités un citoyen bien connu et inspirant la confiance auxquels les gens pourraient s'adresser quand la compagnie viendrait demander des colons dans ces localités. Parmi les invités il y avait M. James Forgan, président de la banque nationale de Chicago ; M. Linde, d'origine norvégienne, et gouverneur du Minnesota, et c'est grâce à lui si nous avons pu avoir un si grand nombre de Norvégiens sur nos terrains. Nous avions aussi parmi nos invités, M. Miller, l'ex-gouverneur du Dakota et d'autres citoyens également éminents de toutes les parties du pays. L'entreprise était hardie et coûteuse, mais les résultats ont bien répondu à notre attente.

J'ai entendu des orateurs de la gauche dire : Si la compagnie de colonisation de la vallée de la Saskatchewan a pu coloniser cette région, pourquoi le Gouvernement n'aurait-il pas pu le faire ?

Quel est le gouvernement qui aurait osé faire ce que je viens de rapporter? Quel est le gouvernement qui aurait osé organiser un convoi spécial pour 370 invités de distinction, leur fournir tout le confort et le luxe auxquels ils sont habitués, leur organiser des réceptions à Winnipeg et à tous les en-

droits où le train s'arrêtait jusqu'à Prince-Albert, et les ramener dans leurs foyers contents et satisfaits de leur voyage? Quel est le gouvernement qui aurait osé faire cela ? L'entreprise était coûteuse, mais elle était faite dans un but purement commercial. C'est une idée américaine qui était mise à exécution pour la première fois au Canada et dès ce jour les colons commencèrent à arriver dans la région.

L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a cherché à ridiculiser ce voyage et demandait: Sont-ce ces gens-là que vous voulez établir dans ce désert ? Croyez-vous que ces banquiers, ces membres de la Chambre de commerce, ces avocats vont aller se fixer dans la vallée de la Saskatchewan? Je viens d'expliquer dans quel but cette excursion avait été organisée; nous n'en réclamons aucun mérite, puisque nous n'avons agi ainsi que dans un but purement commercial, et je ne mentionne le fait que pour montrer comment des spécialistes, des hommes habitués à ces sortes d'opérations peuvent employer des moyens qui ne sont pas à la portée d'un gouvernement. Quand un agent du gouvernement se présente dans une localité aux Etats-Unis, il est connu comme tel, et cette qualité lui enlève plus ou moins la confiance des gens. Cette compagnie s'y prend tout autrement. Elle est en correspondance avec des milliers d'agents aux Etats-Unis depuis plusieurs années et leur paie de fortes commissions. Elle choisira par exemple, un homme actif et influent dans le Minnesota et lui dira : Nous vous réservons une couple de townships ; vendez ces terrains et quand vous en aurez disposé, nous vous donnerons 50 cents par acre. Cet agent va voir les gens chez eux, leur cause de l'affaire, les conduit à la gare, leur obtient des billets à prix réduits, (quelquefois il les fournit lui-même), il les accompagne sur les lieux, les nourrit, leur fait visiter les fermes et les établit.

J'ai oublié de mentionner qu'il n'y avait pas d'eau dans cette région déserte. Hier soir l'ex-ministre de l'Intérieur a dit qu'il a souvent constaté en voyageant entre Winnipeg et Edmonton que ce territoire était un véritable désert. J'ai fait la même expérience, il y a plus de trente ans. J'ai chassé le buffalo, à quelques milles de cet endroit.

M. SAM. HUGHES : Le buffalo fréquente les bonnes terres.

M. ADAMSON : Cela peut surprendre l'honorable député, mais ce que je dis est la pure vérité.

M. SAM. HUGHES : Je dit que le buffalo fréquente les bonnes terres, de sorte que cette histoire de chasse ne corrobore pas la prétention de l'honorable député.

M. ADAMSON : C'est un fait bien connu que cette région était considérée comme un véritable désert, et ce n'est pas une exagération que de l'appeler ainsi. Personne ne pouvait s'y arrêter. On n'y rencontrait que quelques lacs salés et le voyageur était obligé de se hâter d'atteindre le plus vite possible la rivière Saskatchewan.

C'est dans ces conditions que la compagnie de colonisation de la vallée de la Saskatchewan entreprit de coloniser cette région, et elle y a réussi au delà de ses espérances; elle a établi, à ses propres frais des milliers de colons sur ces terres. Au lieu d'une solitude absolue, sur une étendue de 140 milles, le long du chemin de fer, on rencontre partout le progrès et la prospérité depuis le village de Craik, en passant par Girvan, Davidson, Hanley et jusqu'à Dundurn où habite M. Meilike.

Depuis quelques années la température a été favorable et nous avons eu de la pluie en abondance, et il est possible, comme le dit l'honorable député de Simcoe, que cela y soit pour quelque chose. Je rapporte les faits tels qu'ils sont. La compagnie a eu de nombreuses difficultés à surmonter, et la plus sérieuse était ce préjugé des gens qui prétendaient connaître la situation et qui ne connaissaient rien. Avant de me lancer dans cette entreprise, j'avais habité trois ans le Nord-Ouest et je n'avais jamais entendu un mot favorable sur cette région.

On me permettra de faire observer que la compagnie de Colonisation de la vallée de la Saskatchewan a fait beaucoup plus que remplir ses obligations envers le Gouvernement, en ce qui concerne l'établissement de colons sur ces terres. Il y avait 70 townships en tout, et elle a fait tous ses efforts pour y établir des colons aussi rapidement que possible. Elle n'a jamais cherché à garder des terres en réserve dans un but de spéculation Nous avions affaire à de rusés cultivateurs américains qui venaient examiner les terres ; si elles leur plaisaient, ils les achetaient et sinon, ils s'en allaient ailleurs. Je suis certain que dans les parties les plus fertiles du Manitoba, trois colons sont repartis contre un qui est resté. La même chose est arrivée dans cette région ; seulement la proportion de ceux qui s'en retournaient était plus forte. A la même époque, d'autres terrains étaient ouverts à la colonisation au nord et à l'est de la rivière Saskatchewan, à la suite d'une autre vente de terrains par la compagnie du chemin de fer Qu'Appelle au lac Long et à la Saskatchewan, et dans toute cette région à l'est de Rosthern et à l'ouest du bras sud de la Saskatchewan, il n'y avait pas une demi-douzaine de colons établis sur des concessions. Ce territoire s'étendait jusqu'au lac Quill. Toujours à cette même époque, sur une autre grande étendue de 80 milles à partir de la rivière Saskatchewan, il n'y avait que de rares colons où l'on peut voir aujourd'hui une population de 5,000 ou 6,000 âmes, et il en arrive encore tous les jours par le chemin de fer. Dès avant la construction du Canadian Northern, ces colons pénétraient à l'inté-

rieur du pays et s'y établissaient en attendant le chemin de fer. Ces colons étaient envoyés là par une compagnie subsidiaire de la nôtre, qui avait vendu 112,000 acres à la "German-American Land Co.", avec un faible bénéfice. Mais c'était un moyen d'intéresser ces capitalistes dans la colonisation du Nord-Ouest et ce sont eux qui nous ont donné une forte immigration allemande dans cette partie du pays.

La compagnie dont je fais partie a encore entrepris et mène à bonne fin un autre établissement, celui des Baptistes Allemands, à l'ouest du lac Quill. Cinquante townships furent mis en réserve dans cette région qui ne contenait pas une seule concession propre à la culture qui soit inoccupée.

On voit donc que non seulement cette compagnie a entrepris de coloniser les terres qu'elle s'était engagée envers le gouvernement à coloniser, mais que son effort s'est réparti sur un immense territoire et a produit de magnifiques résultats.

L'autre jour, l'honorable député de Toronto-centre (M. Bristol) disait qu'il avait trouvé dans les décrets ministériels que sous le gouvernement précédent, les règlements exigeaient 64 colons par township. L'ancien gouvernement a passé beaucoup de décrets, il a amendé la loi des terres ; il a fait des règlements, mais c'est tout ce qu'il faisait. Peut-on me citer un seul township qui ait été colonisé en conformité du règlement que l'honorable député de Toronto-centre se vante d'avoir découvert? La politique de l'ancien gouvernement se réduisait à faire des règlements, à voter des décrets, qui restaient sans résultats.

L'honorable chef de l'opposition en discutant cette question a jugé à propos de faire remarquer que je suis le beau-frère du ministre de l'Intérieur d'alors, et il se base sur cette parenté pour en conclure qu'il a dû y avoir quelque chose de louche dans cette opération. J'ai déjà nié avoir eu aucune entente avec le commissaire des terres fédérales et je le nie encore. Je ne l'ai pas consulté, je n'ai pas discuté la question avec lui, ni de vive voix ni par écrit ; il ignorait mes relations avec la compagnie à l'époque où j'y suis entré. Cette insinuation est tout à fait erronée.

Dans cette affaire aucune faveur n'a été demandée au Gouvernement. Nous lui avons proposé un marché honnête et il l'a accepté ouvertement. Loin de recevoir des faveurs, cette compagnie a certainement été traitée avec plus de rigueur que ne l'avait été la compagnie précédente, celle du chemin de fer de Qu'Appelle au lac Long et à la Saskatchewan. Comme l'a expliqué cet après-midi l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) le territoire sur lequel la compagnie du chemin de fer pouvait choisir ses terrains avait 4,000,000 d'acres de plus que celui dans lequel nous avons dû choisir les nôtres. Cela ne paraît pas indiquer de la collusion, ni que des faveurs spéciales aient été accordées à la compagnie de colonisation de la vallée de la Saskatchewan, car les privilèges qui nous ont été refusés, la compagnie du chemin de fer Qu'Appelle au lac Long et à la Saskatchewan en avait joui jusqu'au jour de la vente de ses terrains.

L'honorable député qui a parlé avant moi dit que le rapport de l'inspecteur est daté de 1893. Or en voici un autre qui date de 1901. C'est la lettre de M. Creelman à l'honorable Clifford Sifton, à cette époque ministre de l'Intérieur ; on ne pourra donc pas se plaindre que le rapport est vieux et devrait être mis de côté. Il a été préparé par quelques-uns des meilleurs experts du Nord-Ouest. M. Dodds, qui était l'inspecteur de MM. Osler, Hammond et Nanton, a passé toute sa vie à examiner les terres du Nord-Ouest. Il est mort à présent, mais M. Peters est encore à l'emploi de la compagnie; il est reconnu comme un homme très capable et d'un grand jugement, qui connaît tout ce qu'un homme peut connaître en fait de terre dans le Nord-Ouest et je citerai quelques extraits de son rapport.

M. Cross, un courtier en immeubles de Winnipeg, un des associés de la maison Crothy et Cross, a aussi examiné ces terrains et il appuie la prétention de MM. Osler, Hammond et Nanton. Son rapport a été envoyé à l'honorable M. Clifford Sifton, par l'entremise de M. Creelman. MM. Osler, Hammond et Nanton, comme la chose a déjà été dite, avaient déjà offert de vendre au Gouvernement pour $1.25 l'acre, ces mêmes terrains qu'ils ont ensuite vendus $1 l'acre à la compagnie de colonisation de la vallée de la Saskatchewan, et même après avoir reçu un crédit de $25,000 ils avaient si peu confiance que le marché serait tenu, qu'ils n'hésitèrent pas à sacrifier 12½ pour 100, sur une somme d'environ $200,000. Cet escompte a été accordé par une des plus solides institutions financières du pays, qui n'est jamais embarrassée pour sortir d'un mauvais pas.

On a dit aussi que la compagnie à laquelle nous avions affaire était insolvable. Ceci est absolument contraire aux faits. Cette compagnie n'était pas en faillite. Tout le monde sait qu'elle n'avait pas de dette. Rien ne l'obligeait à vendre. Elle vendait parce qu'elle trouvait l'opération avantageuse et considérait le prix raisonnable. Et si elle a obtenu un prix raisonnable pour ses terrains le Gouvernement en a obtenu un beaucoup plus avantageux pour ceux qu'il a vendus à la compagnie de colonisation de la vallée de la Saskatchewan.

Voici la lettre, qui est datée du 20 juin, 1901 :

L'honorable M. Clifford Sifton,
Ministre de l'Intérieur, Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que j'ai reçu votre lettre officielle du 22 mai, et les documents qu'elle contenait. Si j'ai retardé à vous répondre, c'est que je n'ai pas voulu le faire avant de m'être procuré des renseignements complets sur les terrains dont vous

parlez dans cette lettre, et avant d'être en état de m'occuper sérieusement de votre proposition.

Quant à votre autre lettre du 25 janvier 1900, dont vous parlez dans votre dernière et qui contenait une carte du Manitoba et des territoires sur laquelle étaient indiquées des lisières de terrain dans lesquelles, à votre avis, les réclamants pouvaient choisir les terres qui leur ont été concédées, je dois dire que la réponse que je vous ai envoyée le 14 février 1900 était, comme je le croyais alors et comme je le crois encore, une réponse complète à votre lettre.

Ce paragraphe fait allusion à l'offre que fit le ministre de l'Intérieur à MM. Osler, Hammond et Nanton que s'ils voulaient continuer à choisir leurs terres, ils pourraient les choisir, non seulement dans le territoire auquel a été restreinte plus tard la compagnie de colonisation de la vallée de la Saskatchewan, mais dans un territoire s'étendant à l'ouest jusqu'au 4me méridien, dans un autre, au nord de la rivière Saskatchewan et un autre encore, le long de la frontière, entre le Dakota-nord et la Saskatchewan, à proximité du chemin de fer du Sault. La réponse à cette offre fut un refus catégorique. M. Creelman ajoute :

Les circonstances se rapportant à la présentation de la pétition de droit ont été tellement discutées et sont rapportées si au long dans la pétition elle-même que je ne crois pas qu'il soit nécessaire de faire plus que mentionner les deux lettres dont je viens de parler, d'autant plus que vous y attirez mon attention.

Lorsque vous m'avez écrit votre lettre du 25 janvier 1900, vous saviez parfaitement que les requérants, après des années d'efforts, n'avaient pu réussir à amener la couronne à remplir les conditions de son contrat avec la compagnie de chemin de fer, et je crois qu'il ressort clairement de la correspondance, que votre sentiment était alors que les requérants avaient été traités injustement et qu'ils ne leur restait d'autres recours que de s'adresser à la cour de l'échiquier pour faire décider la question de leurs droits.

Il m'a paru dans le temps que votre offre aux requérants de choisir leurs terrains dans des territoires qui n'avaient jamais été explorés et qui, pour ce qu'on en connaissait, pouvaient n'avoir aucune valeur, ne pouvait constituer une offre sérieuse de satisfaire à la subvention, au sens des décrets du conseil des ministres, et j'incline fortement à croire que l'avocat de la couronne dans le procès pendant ne fonde pas de grandes espérances sur la lettre du mois de janvier 1900.

Immédiatement après avoir reçu votre lettre du 22 du courant j'ai pris les moyens de connaître la valeur des terrains dont vous parlez et je ne crois pas me tromper en disant que les rapports que j'ai reçus et dont je parle plus loin, sont absolument dignes de foi.

Je m'occuperai, en premier lieu, de votre proposition que les requérants devraient accepter en règlement de leur subvention les sections ou fractions de sections impaires, à moins de 10 milles de la ligne du chemin de fer, de chaque côté, sous certaines restrictions provenant d'autres subventions ou réserves, dont un certain nombre, à ce que je vois, ont été accordées après que notre compagnie eut gagné sa subvention.

M. ADAMSON.

Je tiens à vous faire remarquer que chaque section dans ce territoire a été inspectée minutieusement par la compagnie et aussi, je crois, par la couronne et les rapports et les cartes qui sont conservés dans votre département font voir clairement que toutes les terres dont peut disposer la couronne et qui sont propres à la colonisation, ont été prises par la compagnie et sont en grandes parties, représentées par des demandes adressées à votre bureau. Quant aux terres ainsi choisies, il n'y a pas de différences entre nous.

Votre proposition quant à ce territoire, n'a donc aucune valeur. La plus grande partie des terrains qui n'ont pas été acceptés par la compagnie ont été condamnés par le Gouvernement lui-même.

A ce sujet, je puis ajouter que, selon mes instructions que la preuve dévoilera complètement, je l'espère, même dans cette lisière de terrain il y a de grandes étendues de terres peu propres à la colonisation que la compagnie a aceptées parce qu'elles se trouvaient à moins de 10 milles de la voie ferrée où, cela se conçoit facilement, la compagnie aurait été bien aise de choisir ses terres si elles avaient été propres à la culture.

Par conséquent, il n'y aurait rien à gagner à faire faire une inspection nouvelle de ces terres qui, je le répète, ont déjà été examinées à fond et classées. Je suis en état de dire que les requérants ont choisi dans cette zone toutes les terres qui, à leurs yeux, étaient de la qualité prescrite.

Quant à votre proposition de permettre aux requérants, après qu'ils auront choisi dans la zone de 10 milles de nouvelles terres qui, je le répète, n'ont aucune valeur peur eux, de combler la différence en faisant choix dans les territoires du Nord-Ouest d'autres terres désignées dans votre lettre sous le nom de parcelles n° 1, 2, 3 et 4, je dois dire, après de minutieuses investigations ayant pour but de me mettre en état de répondre à votre lettre . . .

La lettre est très longue et je ne citerai que les passages qui ont trait à l'inspection des terres. L'auteur ajoute :

M. T.-L. Peters, de Winnipeg, que vous connaissez probablement très bien et qui a beaucoup d'expérience comme inspecteur des terres au Nord-Ouest, me rapporte que, dans son opinion, il n'y a pas dans ce territoire de terres à peu près propres à la colonisation. Vous admettrez avec moi, je n'en doute pas, que, s'il y en avait eu dans cette lisière de terrain, la compagnie du Pacifique-Canadien les aurait choisies il y a longtemps pour satisfaire à sa subvention. M. Peters ajoute que les terres de ce territoire ne sont pas meilleures que celles que les requérants ont déjà refusées le long du chemin de fer au sud de Saskatoon.

Je suis certain que les renseignements qui vous sont maintenant transmis seront confirmés par les rapports relatifs à ces terres et qui se trouvent au département. Toutefois, si mes données au sujet de cette lisière de terrain ne concordaient pas avec les informations reçues par votre département, vous m'obligeriez en me transmettant les rapports différents afin que je puisse décider s'il y a lieu de suggérer de soumettre tout le territoire en question à une nouvelle et minutieuse inspection. A présent, autant que je puis voir, les dépenses d'une telle inspection (qui seraient considérables vous le savez) ne sont pas justifiables.

Les rapports que j'ai par-devers moi, tant ceux de M. Peters que ceux de M. Cross qui, vous l'admettez, est un inspecteur des terres compétent et digne de confiance, me convainquent qu'il n'y a pas dans ce territoire de terres à peu près propres à la colonisation sauf, peut-être, sur une petite étendue, trop restreinte pour qu'on en tienne compte.

M. Peters dit, en parlant de cette partie du territoire située à l'est du lac Long : " Ce district, pris dans son ensemble est le plus pauvre que j'aie vu au Manitoba et dans les territoires parmi ceux occupés par des colons. Je suis pleinement convaincu que, si les colons qui y ont élu domicile étaient obligés de tirer leur subsistance d'un quart ou même de la moitié d'une section, ils plieraient bagage avant un an ".

Dans cette partie du territoire située à l'est du lac Long dont parle M. Peters, la première transaction faite par la compagnie terrienne de la vallée de la Saskatchewan fut la vente de 30,000 acres à raison de $3.25 l'acre. Il est étonnant qu'un tel changement se soit opéré dans la situation et que ces terres aient été l'objet de la première vente faite par la compagnie. Elle n'eut lieu que quelque temps après la formation de la compagnie et c'est une maison du Manitoba qui acheta les terres. Je cite cet exemple dans le seul but de prouver qu'il s'est produit un changement considérable dans l'opinion publique depuis cinq ou six ans.

Je suis pleinement convaincu que, si les colons qui ont élu domicile étaient obligés de tirer leur subsistance d'un quart ou même de la moitié d'une section ils plieraient bagage avant un an.

MM. Peters et Cross me disent tous deux—et il est facile de le constater s'il existe le moindre doute à ce sujet—que le dernier colon qu'on se souvient d'avoir pu établir dans ce district s'y est fixé il y a sept ans. Vous conviendrez avec moi que ce fait seul est la meilleure preuve qu'on puisse avoir de la qualité de ces terres.

Quelqu'un a déjà dit dans ces murs que trois propriétaires de homesteads seulement étaient établis dans ce territoire et je me demande s'ils étaient encore là lors de l'entrée en scène de la compagnie. M. Creelman ajoute :

J'ai extrait le passage suivant du rapport de M. Cross relativement aux terres situées à l'ouest du lac Long : Vous verrez que je confirme le rapport de votre inspecteur (M. Dodd), et je dois dire que les concessions que j'ai visitées font partie du plus mauvais territoire que j'aie jamais vu.

Voilà une déclaration très énergique de la part de M. Cross, homme d'une grande expérience qui connait le pays d'un bout à l'autre. Elle prouve hors de tout doute que ces terres avaient alors une mauvaise renommée, quoi qu'il ait pu arriver depuis.

Les circonstances ont changé, le mode de culture a changé et nous ne pouvons pas juger de ce qui se passait il y a trois ou quatre ans par ce qui se passe aujourd'hui. On a dit à plusieurs reprises que la compagnie terrienne de la vallée de la Saskatchewan avait vendu ses terres très cher, qu'elle avait extorqué de l'argent aux colons. Or, lors de la dernière vente par cette compagnie, le prix a été de $3 l'acre. Ce fut la fin des ventes et il n'y avait pas un an que la compagnie avait pris possession de ce territoire !

Je désire que la Chambre sache que, pendant les douze années antérieures, ces terres avaient appartenu à une compagnie qui considérait apparemment qu'elles ne convenaient pas à la colonisation. Elles furent cédées à la compagnie terrienne de la vallée de la Saskatchewan qui les a peuplées et vendues. Nulle extorsion n'a été commise. Les ventes eurent lieu à des conditions raisonnables et d'usage courant. Dans chaque cas, la compagnie a cherché à attirer des colons. Elle a fait des ventes à quelques-uns des citoyens les plus riches des Etats-Unis, entre autres, à M. Horde, de Central City (Nebraska) le plus grand éleveur américain, qui envoie, chaque semaine, un train chargé de bestiaux à Chicago. Elle en a aussi vendu à M. Waddell qui, je l'ai entendu dire, a récolté 10,000 boisseaux de froment sur sa ferme, l'an dernier. Je ne me porte pas garant de la quantité, mais j'ai entendu mentionner ce chiffre et, je sais qu'il en a cultivé beaucoup car j'ai vu ses champs de blé. Il a acheté 40,000 acres et il ne lui en reste pas un pied. Il les a vendus à des douzaines de personnes qui les cultivent aujourd'hui. La compagnie a fait des ventes à la corporation des mennonites qui ont formé un syndicat et ont acheté les terres situées à l'ouest du lac Quill. Ces terres appartiennent aujourd'hui à ceux qui les cultivent. On peut en dire autant de la compagnie terrienne allemande, de la société catholique de colonisation, de l'ordre de Saint-Benoit qui sont tous des ayants-droit de cette compagnie dont ils ont acheté des terres. Les membres de ces associations vivent sur les terres dont ils sont propriétaires. Ainsi, il est faux et mensonger de dire que cette compagnie a exigé des prix excessifs des colons.

Je n'abuserai pas davantage de l'indulgence de la Chambre. Cependant, je désire ajouter deux mots avant de terminer. Quelques-uns des principaux citoyens du Nord-Ouest ont approuvé l'entreprise de la compagnie terrienne de la vallée de la Saskatchewan, par exemple, M. Wm Whyte du Pacifique-Canadien. M. Whyte est un homme intègre dont le jugement et le savoir sont bien connus. Au cours d'une interview, il a déclaré que cette compagnie était honorable, qu'elle tenait ses engagements et il a ajouté que, par son initiative, elle avait fait renchérir les terres de $2 l'acre. L'approbation d'un homme comme M. Whyte a du prix. La compagnie devait avoir quelque mérite ; autrement, il n'aurait pas tenu ce langage.

Je suis convaincu que ceux qui sont au fait des opérations de la compagnie n'ont pas un seul reproche à lui adresser. Ce sont pour ainsi dire les mêmes personnes qui composaient cette compagnie qui ont conclu une convention avec MM. Mackenzie et Mann du chemin de fer canadien du Nord. Ceux-ci ne passent pas pour incapables de surveiller leurs propres intérêts. Ils ont remis toutes leurs concessions, en bloc, à la compagnie terrienne de la vallée de la Saskatchewan et disposé de celle-ci de . . .

M. SPROULE : Combien la compagnie a-t-elle payé à MM. Mackenzie et Mann.

M. ADAMSON : Il n'y a pas eu de prix fixe par acre. Les parties sont convenues d'une commission. Mais cette commission était tellement généreuse que la compagnie a réalisé avec MM. Mackenzie et Mann le double des bénéfices qu'elle avait faits antérieurement.

La transaction n'est pas close, les comptes ne sont pas arrêtés mais la compagnie terrienne de la vallée de la Saskatchewan et la compagnie terrienne du Manitoba espèrent retirer de cette transaction plus de profits que la première de ces compagnies n'en a réalisé en premier lieu.

M. SPROULE : C'est une tout autre transaction que celle qui a été conclue avec l'Etat.

M. ADAMSON : Il y a une légère différence. Mais, MM. Mackenzie et Mann sont des entrepreneurs et des propriétaires de voies ferrées et ils ont cru avantageux de remettre leurs terres aux soins de cette compagnie. Ils ont reconnu qu'elle se composait d'hommes ayant le sens des affaires et sachant comment disposer des biens-fonds. MM. Mackenzie et Mann, hommes de beaucoup de jugement, savaient parfaitement que la vente des terres diffère entièrement de l'exploitation d'un chemin de fer. Ils ont remis leurs concessions à la compagnie de la vallée de la Saskatchewan qui s'en occupera moyennant une commission.

M. SPROULE : Je comprends que c'est un exemple que l'honorable député a voulu citer. Si j'ai bien saisi sa pensée, il prétend que, puisque MM. Mackenzie et Mann ont remis leurs terres à cette compagnie, le Gouvernement avait agi sagement en lui vendant les siennes. Or, MM. Mackenzie et Mann lui ont accordé une commission et, si je ne me trompe, ils ont obtenu beaucoup plus, par acre, que le Gouvernement.

M. ADAMSON : Je dois dire à l'honorable député (M. Sproule) qu'il n'y a pas de comparaison entre les deux cas. Les terres de MM. Mackenzie et Mann étaient situées dans une autre partie du pays. J'ajoute que le prix a été fixé à $3 par acre avec un supplément pour la différence en plus. Les terres étaient situées le long du chemin de fer de MM. Mackenzie et Mann dans une partie du pays dont la réputation était excellente et où les colons affluaient constamment. Ces terres ne sauraient être comparées aux autres.

M. D. ROSS : En quelle année MM. Mackenzie et Mann ont-ils fait cette cession ?

M. ADAMSON : Dans l'automne de 1903, après que les immigrants eurent commencé à arriver en grand nombre et après que la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan eut montré ce qu'elle pouvait faire, de sorte qu'il n'était pas possible de croire qu'elle pourrait conclure un marché semblable à celui qu'elle avait fait avec le Gouvernement.

L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a dit avec un grand air de triomphe que bien que le Gouvernement dont il était membre eut aliéné 30 ou 40 millions d'acres de terres publiques, pouvait montrer en compensation 2,000 milles de chemins de fer, et il défiait presque le Gouvernement de montrer un résultat pouvant être comparé à celui obtenu par l'ancien gouvernement. J'ai ici une liste des chemins de fer qui ont été construits depuis 1896, et j'en veux donner lecture à cette Chambre. Voici :

	Milles.
Chemin de fer du Nid-de-Corbeau.....	270
Canadian Northern..	720
Embranchement de Sainte-Marie..	50
Chemin de Wetaskiwin, embranchement du Pacifique..	50
Embranchement de Lacombe..	50
Embranchement de Kirkalla..	230
Manitoba North Western..	230
Embranchement d'Arcola..	120
Embranchement de Moosejaw..	12
Canadian Northern, Winnipeg à Fort-William..	450
Total..	2,002

Voici donc 2,000 milles de chemins de fer qui ont été construits depuis que le Gouvernement actuel est arrivé au pouvoir et cela sans octroi d'un seul acre de terres publiques. Il y aurait beaucoup à dire à ce sujet, mais je ne veux pas être trop long.

Je désire cependant appeler l'attention de la Chambre sur un autre fait qui, je crois, fera impression sur les honorables députés et que je veux faire consigner au compte rendu.

L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) pense évidemment que c'est une action très méritoire et très justifiable que de donner les terres publiques pour encourager la construction des chemins de fer.

M. M. S. McCARTHY : Combien de milles de chemins de fer dans la liste dont l'honorable député (M. Adamson) a donné lecture ont été construits par la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique ?

M. ADAMSON : Je ne sais pas. Mais je ne vois pas quelle différence cela puisse faire. Je montre seulement combien de milles ont été construits. L'ancien gouvernement était si enthousiasmé de l'idée de donner

des terres publiques pour assurer la construction de chemins de fer que non seulement il en a donné pour engager les compagnies à construire des chemins de fer, mais il a donné des terres à des compagnies dont les chemins de fer étaient déjà construits. La Saskatchewan and Western Railway Co., dont le chemin va de Minnesota à Rapid City, territoire qui est très bien connu de l'honorable député de Marquette (M. W. J. Roche) dont la longueur est de 15 milles 45 a été construit en 1886-1887. En 1894 le Gouvernement faisait voter à ce chemin dle fer par le Parlement une subvention foncière en vertu du chapitre 57-58 Victoria. Qu'on remarque bien les circonstances. Le chemin fut construit en 1886 et huit ans plus tard, en 1894, on lui accordait une subvention en terres de 98,880 acres. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'insister longuement sur un fait de ce genre.

Je me proposais de faire une comparaison beaucoup plus complète entre les actes de l'ancien gouvernement et du gouvernement actuel en dépit de la prétention de l'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake) qu'il ne faut pas employer ce qu'il appelle l'argument du " tu quoque ". Mais je prétends que l'argument dont je me sers n'est pas de cette nature. Il n'est pas dans notre intention de comparer les actes du Gouvernement actuel avec les actes de l'ancien gouvernement, mais lorsqu'on nous reproche certains actes, nous aimons à les comparer avec ceux qui ont été faits sous un gouvernement précédent et je crois qu'il est juste de faire cette comparaison.

Je vais donc exposer brièvement la situation des deux gouvernements au sujet de la vente des terres publiques. Sous l'ancien gouvernement il y avait vingt-six compagnies de colonisation. La quantité totale de terres réservées s'élevaient à 2,842,000 acres. La totalité des ventes s'élevait à 1,-421,000 acres. Le nombre total des colons était de 1,243 dans toute l'étendue des territoires. Ces faits parlent plus éloquemment que tout ce que je pourrais dire et je crois que lorsque les honorables membres de la gauche auront considéré la somme de travail qui a été accomplie, l'esprit d'entreprise qu'a montré la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, le nombre considérable d'immigrants qu'elle a amenés dans ce pays, les colonies qu'elle a établies, le travail qui a été fait dans ces colonies. les céréales qui y ont été récoltées, les marchés qui ont été créés pour les manufacturiers de l'Est, le champ qui a été ouvert à de nouvelles entreprises, nos adversaires conviendront que le Gouvernement avait parfaitement raison de faire la convention qu'il a passée avec cette compagnie; que la compagnie était en mesure de remplir ses obligations et les a remplies de façon la plus complète et la plus satisfaisante possible.

M. M. S. McCARTHY (Calgary) : Monsieur l'Orateur, je ne me propose pas, à cette heure avancée de la séance, de suivre l'honorable député qui vient de parler (M. Adamson) dans tous les détails des différents efforts qui ont été faits par les membres de la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan pour coloniser ce pays, mais je me contenterai de lui faire remarquer un point qui me sembla une réponse complète à toute son argumentation, savoir: la question que lui a posée l'honorable député de la division Saint-Antoine de Montréal (M. Ames) lorsqu'il lui a demandé la date de l'achat de ces terres à la compagnie de chemin de fer Qu'Appelle-Lac-Long-Saskatchewan et que l'honorable député a répondu, ce qui est vrai, que les terres avaient été achetées à la compagnie avant que celle-ci les eut obenues du Gouvernement. Je demanderai alors quel besoin il y avait pour le Gouvernement, quelle raison il pouvait avoir de vendre 250,000 acres de terre à $1 l'acre lorsque la compagnie était virtuellement engagée à coloniser ce pays, en vertu d'un marché fait avec la compagnie lorsqu'elle acheta une grande étendue de terre dans le voisinage immédiat. Je ne me propose donc pas de suivre l'honorable député dans tous les différents détails de l'exposition qu'il a faite, des dépenses que la compagnie a contractées et des efforts qu'elle a faits pour coloniser le pays qu'elle était obligée de coloniser en vertu de ces engagements, si elle voulait les remplir.

Les honorables membres de la droite n'ont cessé, pour justifier cette vente, de prétendre continuellement à chaque session que lorsque la compagnie est entrée en négociation avec le Gouvernement pour acheter ces terres, que ce pays n'était pas colonisé, et conséquemment le Gouvernement avait raison, afin d'y amener des colons, de vendre ces terres à la compagnie au prix de $1 l'acre, qu'ils disent raisonnable.

Je veux faire remarquer que cet état de choses n'existe pas seulement dans cette région des territoires. Depuis Moosejaw vers l'ouest jusqu'à Swift-Current sur la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique, il n'y avait pas non plus de colons. A-t-on jamais songé alors à la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan dans ce district ? Y avait-il des établissements entre Calgary et Macleod depuis High-River jusqu'au sud de Macleod ? Pas du tout. Et pourtant ces deux régions comprises entre Moosejaw et Swift-Current et entre High-River et Macleod, qui, je dois le dire, est éloigné d'environ 600 milles de la localité dont il s'agit dans cette discussion ont été colonisées sans que l'on ait offert aucune aide ou aucun avantage, et sans que les colons eussent jamais entendu parler de la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan ou du colonel Davidson, ou du Go-

liath de Brandon qui a fait son propre éloge pendant trois ou quatre heures hier après-midi dans cette Chambre.

Je n'ajouterai rien de plus au sujet de la colonisation des terres de la vallée de la Saskatchewan, mais je ferai remarquer que certaines accusations ont été faites dans cette Chambre, que certaines irrégularités ont été portées à la connaissance du Gouvernement dans l'administration du département de l'Intérieur. La réponse à ces accusations de mauvaise administration par l'honorable député de Brandon (M. Sifton) qui a été ministre de l'Intérieur pendant huit ans, a été que pendant les neuf années de régime libéral des changements ont été faits dans les règlements concernant les homesteads, les terrains boisés et les terres à pâturage. Ce serait certainement une chose très sérieuse que si un gouvernement en face des changements continuels qui se produisent dans le pays n'avait pas fait de changement à la loi, dans les règlements ou dans l'administration de la loi. Quelques-uns de ces changements ont eu de bons résultats. Il serait étrange véritablement, s'il en fut autrement. D'un autre côté il y en a qui ne sont pas avantageux si nous examinons les changements qui ont été faits dans les règlements concernant les terrains boisés. Le 25 février 1905, des changements ont été faits dans le mode de concessions de terres à pâturage. On a enlevé toutes les restrictions et la porte a été complètement ouverte. Elle est restée ouverte entre le 5 février et le 22 juillet 1905 et pendant cette période on découvre que 380,000 acres ont été aliénées sous le titre de terres à pâturage.

L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a essayé de faire croire que nous de la gauche étions opposés à l'industrie de l'élevage dans le pays. On ne pouvait porter d'accusation plus injuste et plus fausse, et avant que j'aie terminé mon discours je pourrai rappeler à la mémoire de l'honorable ministre quelle attitude il a prise lui-même sur cette question à la session dernière. Mais voici ce que je dis. A-t-on protégé les droits des petits éleveurs? Il n'y a plus véritablement de terres à pâturage dans ce pays et ce qu'il en reste a été donné à trois ou quatre favoris du Gouvernement, dont quelques-uns n'ont jamais eu une tête ou un pied de bétail dans ces pâturages, et d'autres n'ont aucun intérêt dans ce pays. Le 27 juin 1905, j'ai demandé au ministre de l'Intérieur quelle était la politique du Gouvernement concernant les terres à pâturage. Il m'a répondu :

> Je ne suis pas en mesure de déclarer en ce moment quelle est la ligne de conduite adoptée par le ministère relativement à la location des terres. Je compte pouvoir faire cette déclaration sous peu. Mon honorable ami (M. M. S. McCarthy), devra prendre patience jusqu'à ce que j'aie été à même de prendre une décision à cet égard. Mais je puis lui donner l'assurance que les gens du dehors ne seront pas favorisés au détriment des gens du pays. Il ne sera pas accordé aucun avantage aux spéculateurs du dehors au détriment des éleveurs du pays. L'honorable député peut en être convaincu.

Telle était la déclaration que faisait l'honorable ministre le 27 juin. Voyons maintenant le rapport. J'y trouve que le 10 mars 1906, 60,381 acres de terre ont été cédées à H. B. Brown, Montana. J'y trouve aussi que bien que le ministre ait dit à la date du 27 juin qu'il ne pouvait pas dire ce que le Gouvernement ce proposait de faire, que trois baux ont été accordés pour 75,000 acres de terre le 1er juillet, trois jours après qu'il eut déclaré qu'il ne pouvait pas dire quelle était la politique du Gouvernement, ce qui vient à l'appui de la prétention de la gauche que toutes les ventes ont été faites dans le plus grand secret et qu'on ne veut pas donner de renseignements à leur égard. Et après cela on nous demande, si nous formulons des griefs ou si nous demandons des renseignements, pourquoi nous n'allons pas voir au département de l'Intérieur. Je me permettrai de dire, monsieur l'Orateur, que tous ceux qui iront au département de l'Intérieur pour obtenir des renseignements n'ont pas plus de succès que j'en ai eus dans ma discussion avec l'honorable ministre; c'est virtuellement du temps perdu pour eux que d'aller à ce département pour discuter aucune question dans laquelle le comté qu'ils représentent pourrait être intéressé. A la page 8458 des Débats, à la date du 27 juin 1905, l'honorable ministre de l'Intérieur faisait la déclaration suivante :

> Il n'a été accordé aucun bail par suite d'arrangements que j'aurais conclus depuis que je suis ministre. Mais à mon avis, si une étendue peu considérable du terrain était propre à l'agriculture, ce terrain ne pourrait être cédé à bail pour fin de pâturage.

A la page 8457 on trouvera les plaintes que je lui faisais au sujet de certaines concessions de terres que je désire répéter :

> Tout ce que je demande, c'est que les habitants de cette contrée soient tous traités de la même manière ; et si le Gouvernement a pris pour politique d'accorder de ces baux, les habitants du pays devraient en être informés. Il m'a été transmis des plaintes de la part d'individus qui détiennent de grandes étendues de terrains dans ces régions, qui, pour la vaine pâture, ont dû compter jusqu'ici sur les terrains circonvoisins, et qui s'aperçoivent que des baux avec droit de clôture ont été accordés à des particuliers établis à des centaines et à des centaines de milles des trrains ainsi pris à bail.
>
> Tout ce que je veux savoir, c'est s'il a été accordé des baux de cette nature, et sûrement le ministre doit s'en souvenir.

Mais il ne se souvenait de rien. Je veux encore enregistrer dans les "Débats" qu'un bail pour une période de 21 ans à partir du premier jour d'avril 1905 a été accordé pour 42,777 acres ½ de terre le premier juillet 1905; quatre jours après le débat qui avait eu lieu dans la Chambre ; qu'un autre bail accordant 60,000 acres à un nommé C. E. Hall a été passé ; que le premier mai 1905 on louait 13,794 acres à la Glengarry Ranching Co. ;

que Brown et Bedingfield ont obtenu un bail pour 55,747 acres ; que James D. McGregor s'est assuré 47,615 acres, et un bail accordé à partir du premier juillet, 48,867 acres à A. Hithcock.

Toutes ces concessions ont été faites à peu près vers l'époque à laquelle on me répondait qu'on ne pouvait dire quelle était la politique du Gouvernement, et j'inscris simplement ces faits dans les "Débats", afin de montrer qu'à l'époque où ces concessions étaient faites l'honorable ministre me disait que n'en accordait pas sur son initiative. Il semblerait, monsieur l'Orateur, que l'honorable ministre qui a accordé ces concessions, bien qu'elles soient subséquentes à sa sortie du ministère, était l'honorable député de Brandon (M. Sifton). Il semble évident que c'est lui qui était l'instigateur secret, lorsque l'on voit que ces terres sont tombées entre les mains de James D. McGregor, de Brandon, et de quelques autres amis. Il est évident aussi qu'il avait une grande foi dans les éleveurs locaux du Nord-Ouest et il prenait grand soin de donner à cinq ou six de ses amis politiques ce qui restait de disponible en fait de terres à pâturage. C'est contre ce favoritisme que nous protestons. Nous ne voulons aucunement empêcher le développement de l'industrie de l'élevage dans ce pays.

Hier encore l'honorable député de Brandon faisait beaucoup de louanges du reboisement tant vanté qu'il a inauguré ; mais je dois déclarer à cette Chambre que dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, un comté qui a environ 300 milles de longueur sur 110 de largeur, je n'ai jamais vu aucune marque d'activité en fait de reboisement. Tous les arbres qui ont été plantés dans ce district l'ont été par des particuliers qui les ont obtenus à la ferme d'expérimentation. Si la branche du reboisement a fait quelque chose elle a dû diriger ses efforts dans les parties du pays où les arbres croissent tout seuls. Le seul résultat de l'établissement de cette branche, autant que je puis le voir, a été la création d'une grasse sinécure pour un candidat libéral défait, M. Stewart, qui s'est présenté dans Simcoe-nord, il y a quelques années.

L'honorable député de Winnipeg (M. Bole) a donné lecture des noms de personnes qu'il dit être des conservateurs et qui ont obtenu des concessions forestières du gouvernement précédent. Supposons que cela soit vrai, est-ce une raison de ne pas faire d'enquête dans ce qui se passe présentement ? S'il veut faire des comparaisons de ce genre, pourquoi n'est-il pas remonté plus haut et n'a-t-il pas dit à la Chambre qu'en 1878, le gouvernement Mackenzie, subséquemment à sa défaite, accordait de grandes concessions forestières à des amis politiques.

On nous a parlé ensuite des concessions de terre faites par le parti conservateur au compagnies de chemins de fer. Mais y a-t-il un membre de la droite qui serait prêt à dire que les concessions périmées n'ont pas été renouvellées par le Gouvernement actuel.

Les honorables membres de la droite oseront-ils dire que le Gouvernement actuel n'a pas changé l'emplacement d'une seule réserve faite par l'ancien gouvernement ? Dans la pratique le Gouvernement actuel ne semble pas beaucoup opposé aux compagnies, mais il aime à faire sonner bien haut les changements qu'il a faits dans les concessions de terre accordées par le gouvernement conservateur à la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique. L'honorable député de Brandon (M. Sifton) a voulu se donner beaucoup de mérite d'avoir obligé la compagnie du Pacifique-Canadien à prendre les titres de ces terres, mais je lui apprendrai qu'entre les années 1896 et 1900 il n'a pas été émis un plus grand nombre de titres par année que pendant les années précédent immédiatement 1896. C'est simplement parce que l'opinion publique les y forçait et il n'y a aucun doute que d'ici à quelques années le Gouvernement aura l'effronterie de venir devant cette Chambre et de réclamer le mérite d'avoir modifié les règlements de homesteads, lorsque c'est l'opposition conservatrice qui l'y force.

On a apporté pendant ce débat plusieurs raisons en faveur d'une enquête et on pourrait en apporter encore plusieurs autres. Je ne me propose pas de passer en revue un par un les différents actes de mauvaise administration du département de l'Intérieur dans l'Ouest. Mais il y en a un que je veux signaler à cette Chambre, et je vais parler assez clairement, aussi clairement que le Gouvernement pourra le désirer. L'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake) s'est plaint de la part active prise par certains fonctionnaires du Gouvernement dans les élections des nouvelles provinces et la seule réponse qu'on ait faite jusqu'à présent à cette accusation l'a été par l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) qui a dit qu'un des candidats de la pleine autonomie dans la Saskatchewan était un directeur de la poste. L'honorable député dira-t-il que ce directeur de la poste a pris part dans les élections fédérales dans ce comté et prétendra-t-il un instant que ce directeur de la poste ait jamais aidé mon honorable ami (M. Lake) d'aucune manière ? Cependant, quand bien même cela serait, le Gouvernement ne serait pas excusable d'avoir changé la politique que le ministre a énoncée plusieurs fois devant la Chambre.

Il y a une grande différence entre un directeur de la poste qui tient un magasin général et qui n'a absolument rien à voir avec l'administration de la loi et un sous-agent des terres qui se mêle de politique, parce que ces sous-agents ont le pouvoir d'accorder des délais pour l'émission des titres et qu'ils sont juges aussi si les règlements de homesteads sont observés ou non.

Le très honorable premier ministre a prononcé dans cette Chambre, il y a deux ans, au sujet des employés du Gouvernement dans les élections, les paroles que je vais citer :

Pour ma part je déclare formellement que je suis aussi fortement opposé en 1903 que je l'étais en 1896 à ce que les fonctionnaires publics se mêlent de politique. Quand une personne entre dans le service civil elle devient serviteur du public et elle reçoit l'argent de tous les partis. Ce fonctionnaire doit tout d'abord s'attacher à la position qu'il occupe. Il peut voter, mais s'il vote qu'il le fasse d'une façon qui n'offense personne.

Telle est la doctrine énoncée par l'honorable premier ministre et c'est cette doctrine qui a été incorporée dans une résolution de cette Chambre l'année dernière et à laquelle le ministre de l'Intérieur a acquiescé. Mais qu'avons-nous constaté ensuite ? Je ne me plains pas des fonctionnaires de mon propre comté, parce que je puis dire que les fonctionnaires dans le comté de Calgary font leur possible pour bien remplir leur devoir, mais je me plains que lorsque les élections arrivent, les fonctionnaires consciencieux sont supplantés, et que le Gouvernement nous envoie des chevaliers de scandale, comme le héros de Willow-Bunch, pour vendre les terres des écoles à Calgary. Juste avant les élections provinciales, l'automne dernier, qui croyez-vous que l'on a mis à la tête du bureau des terres chez nous ? On nous a envoyé le fameux héros de la "petite ligne rouge" et il est resté chez nous tant qu'il n'a pas été obligé de s'en retourner chez lui lorsqu'il a été appelé pour répondre à une sommation de la cour.

Ce n'est pas dans les anciennes parties du pays que les fonctionnaires du Gouvernement exercent la plus grande influence ; c'est dans les nouvelles colonies, parmi les nouveaux colons ou ceux d'origine étrangère qu'ils opèrent avec le plus de succès. On me permettra de soumettre à l'attention de la Chambre un cas particulier, celui de Philip Wagner dont le nom est sans aucun doute connu du ministre de l'Intérieur. Le 14 mars dernier l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) faisait inscrire sur le feuilleton des ordres du jour la question suivante ; et le ministre de l'intérieur y répondait. Je cite des "Débats" :

PHILIP WAGNER.

M. FOSTER demande :

1. Philip Wagner a-t-il été employé par le Gouvernement un temps quelconque depuis 1900 ?

2. Dans l'affirmative, où et pendant quelles périodes de temps, en quelle qualité et à quels appointements ?

3. Avant ou pendant son service auprès du Gouvernement, a-t-il subi une condamnation ? A-t-il été en prison pour ce fait ?

4. A-t-il obtenu un plus fort traitement ou de l'avance depuis lors ?

5. Est-il à l'emploi du Gouvernement ? Dans l'affirmative, en quelle qualité et à quels appointements ?

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

1. Oui.

2. A titre d'interprète galicien, à Edmonton à $40 par mois du premier janvier 1901 et le 30 juin 1901, et à titre de sous-agent de l'immigration à $25 par mois et d'interprète au bureau des terres fédérales, à $75 par mois, du premier juillet 1905 jusqu'à ce jour.

3 et 4. Il n'y a au ministère de l'Intérieur aucun document indiquant que P. Wagner ait fait un certain temps de prison.

5. La réponse est donnée au n° 2.

Le 14 mars dernier M. Philip Wagner était encore à l'emploi du gouvernement. Cette plainte n'est pas nouvelle pour le minisare de l'Intérieur, car on a porté l'accusation dans une assemblée publique qui a eu lieu à Edmonton que cette homme Philip Wagner intervenait dans les élections de la manière la plus honteuse. On me permettra de faire un court historique de la vie de Philip Wagner. Le 1er juillet 1901, M. Philip Wagner était accusé d'avoir obtenu $25 sous de faux prétextes d'un Galicien sur un billet, et le 12 juillet il était condamné à deux mois d'emprisonnement avec travaux forcés dans le fort Saskatchewan.

M. FOWLER : Est-ce le même sieur Philip Wagner qui est à l'emploi du département de l'Intérieur ?

M. M. S. McCARTHY : C'est le même Philip Wagner. Le 19 juillet, il a été accusé d'avoir reçu une somme de $80 à la condition qu'il la déposerait dans la banque des Marchands du Canada. Et pour avoir négliger de remplir ces obligations il a été condamné à trois mois d'emprisonnement avec travaux forcés dans le fort Saskatchewan.

M. FOWLER : C'est le même individu ?

M. M. S. McCARTHY : C'est le même individu. Le 13 juillet 1900 il était accusé d'avoir retiré une lettre enregistrée venant d'un nommé Moretz et contenant $123, mais dans ce cas les jurés ne s'accordèrent pas.

M. T. MARTIN : Etait-ce un juré conservateur ?

M. M. S. McCARTHY : Je ne sais pas, mais peut-être que le ministre de l'Intérieur pourrait renseigner l'honorable député parce qu'il prétend que ce M. Philip Wagner est un de ses amis. Le 12 juillet Philip Wagner a été accusé d'avoir reçu la somme de $75 à condition qu'il en rendrait compte, mais cette fois il fut acquitté. D'autres accusations ont été portées contre lui, mais je ne crois pas qu'il soit nécessaire pour moi de les donner par le détail à cette heure avancée de la séance. Il me suffira de dire qu'après que M. Philip Wagner fut sorti de prison son traitement dans le département de l'Intérieur fut augmenté. Il est en liberté

présentement, et il l'était avant l'élection. Le département de l'Intérieur l'a repris à son emploi, et la Chambre observera d'après la réponse qui a été donnée dans la Chambre que le 1er juillet 1905 il recevait un traitement de $75 par mois. A une assemblée publique tenue dans la ville d'Edmonton le 6 novembre 1905, l'honorable ministre de l'Intérieur a fait un discours. On lui avait dit avant l'assemblée ce que cet homme avait fait et voici la réponse qui a été prise sténographiquement telle qu'il l'a donnée à cette assemblée :

Mon honorable ami veut que je lui parle de M. Philip Wagner—il y a loin de l'autonomie provinciale à M. Philip Wagner—mais vu que l'on me pose la question je dirai que je crois qu'il y a un nommé Philip Wagner employé dans le département de l'immigration, et je crois que c'est un employé compétent et habile. Je ne sais pas quelle besogne particulière il faut dans le moment, mais je présume qu'il remplit les devoirs que ses chefs lui assignent. S'il ne les remplit pas, M. Griesbach devra, dans son intérêt, le faire savoir à un supérieur de M. Wagner. Il a parlé de Philip Wagner, du fort Saskatchewan. M. Philip Wagner a été une fois en prison, et je crois que c'est dans le fort Saskatchewan qu'il a été iterné, parce qu'il avait travaillé activement dans les intérêts libéraux et qu'il n'a commis aucune violation de la loi. Je préviens M. Griesbach que je n'abandonne pas mes amis à cause de ce que lui-même ou ses adversaires pourraient dire contre eux.

Tels sont les amis que l'honorable ministre ne veut pas abandonner. Mais M. Griesbach n'était pas pour se laisser repousser aussi facilement, et il a envoyé la lettre suivante à l'honorable ministre de l'Intérieur en réponse à son défi :

L'honorable Frank Oliver.
Ministre de l'Intérieur, Ottawa.

Monsieur,—Je désire vous porter plainte officiellement que Philip Wagner, un employé du gouvernement fédéral dans votre ministère, établi à Edmonton, a pris une part très active dans les dernières élections provinciales dans l'intérêt du parti libéral, et que conformément à l'engagement que vous avez pris dans une assemblée publique tenue dans la ville d'Edmonton le soir du 6 novembre dernier, je désire inclure dans cette lettre à l'appui de ma plainte, les déclarations de Jacob Baronowski, du 29 décembre 1905 ; Mike Jacknitski, du 20 décembre 1905 ; Wasyl Ferbyj du 20 décembre 1905 ; Sam. Topolnitski du 20 décembre 1905 ; Projop Chakaluk du 20 décembre 1905.

Je suis prêt, s'il est nécessaire, à produire d'autres déclarations à l'appui de ma plainte, et je puis moi-même rendre témoignage de ces faits qui sont venus à ma connaissance personnelle.

J'ai l'honeur d'être, monsieur,
Votre obéisant serviteur,

Aux dernières nouvelles que j'ai reçues de M. Griesbach, il me dit qu'il n'avait pas encore eu une réponse à sa lettre, et c'est en présence de ces faits que l'honorable ministre nous a dit hier soir : " Attend-on de moi que je vais me mettre à parcourir le pays comme un détective pour chercher les plaintes ? " Et il a déclaré ensuite qu'il n'avait reçu aucune plainte. Or, j'ai ici des copies de ces déclarations, et je me propose de prendre un peu du temps de la Chambre pour en lire une ou deux qui montrent l'activité déployée par M. Philip Wagner dans l'intérêt des candidats libéraux dans un grand nombre de comtés où les électeurs qui appartiennent à la nationalité pour laquelle Philip Wagner agit comme interpète sont très nombreux. Voici la déclaration de Jacob Baronowski, de la ville d'Edmonton. Entre autres choses il dit :

Canada, province d'Alberta.

Dans l'affaire de Philip Wagner, un fonctionnaire du gouvernement fédéral, savoir :

Je, Jakob Baronowski, de la ville d'Edmonton, dans la province d'Alberta, tenant une maison de pension, déclare solennellement :

1. Que je connais personnellement Philip Wagner ci-dessus mentionné.

2. Que le soir du 6 novembre dernier ledit Wagner vint me trouver et me demanda de travailler dans les intérêts du candidat libéral dans la ville d'Edmonton à l'élection qui se préparait. Il a ajouté que je serais payé pour mes services. J'ai consenti à travailler avec cette entente. Le dit Wagner m'a demandé ensuite d'amener un aussi grand nombre de mes pensionnaires que possible à l'assemblée qui devait être tenue ce soir-là dans le patinoir Thistle, et pour les engager à y assister il m'a dit d'acheter deux barils de bière que je leur ferais boire à ma maison de pension après l'assemblée en question.

3. Que j'ai conséquemment assisté à ladite assemblée et j'ai amené avec moi quarante hommes, tous des Galiciens, qui subséquemment ont bu les deux barils de bière dans ma maison.

4. Que ledit Wagner m'a vu fréquemment après cela, et il m'a toujours recommandé de travailler et de renouveler d'efforts dans l'intérêt du candidat libéral, comme dit ci-dessus.

5. Que le ou vers le 8 novembre dernier ledit Wagner est venu me trouver et me demander d'amener mes pensionnaires et d'autres personnes à une assemblée qui devait être tenue dans une salle près du magasin du nommé Paul Rudyk, et pour les inciter à assister à cette assemblée d'avoir comme précédemment deux barils de bière à leur faire boire.

6. Que j'ai assisté à cette assemblée avec mes pensionnaires et j'ai acheté deux barils de bière qu'ils ont, avec d'autres personnes, vidés dans la soirée.

7. Qu'avant l'élection ledit Wagner m'a conduit aux salles de comité du parti libéral dans la ville d'Edmonton et m'a demandé ce que j'avais fait. Je le renseignai complètement, et alors il me promit $15 pour mes services.

Et je fais cette déclaration solennelle, la croyant consciencieusement vraie, et sachant qu'elle a la même force et le même effet que si elle était faite sous serment et en vertu de la loi de 1893 sur la preuve en Canada.

Sa
JACOB X BARONOWSKI.
marque.

Déclaré devant moi à Edmonton, dans la province d'Alberta, le 29e jour de décembre dans l'année de Notre Seigneur 1905, après lecture et explications données dans la langue ruthénienne,

par Charles F. Hellwig, qui avait préalablement prêté serment devant moi d'interpréter et expliquer fidèlement, qui lut cette déclaration audit Baronowski, et ce dernier semblant parfaitement la comprendre y a apposé sa marque en ma présence.

(Signé) W. D. GURARD,
Commissaire dans et pour la province d'Alberta.

Dans une autre partie de la déclaration, Baronowski déclare qu'il a reçu des promesses d'argent. La déclaration suivante est faite par le nommé Wasyl Ferbyj :

Canada, province d'Alberta.

Dans l'affaire de Philip Wagner, fonctionnaire à l'emploi du gouvernement fédéral, savoir :

Je, Wasyl Ferbyj, de la ville d'Edmonton, dans la province d'Alberta, travailleur, déclare solennellement :

1. Que le ou vers le premier jour de novembre dernier, j'ai été engagé par ledit Wagner à travailler dans les intérêts du candidat libéral dans la ville d'Edmonton. Ma besogne particulière devait consister à trouver autant d'hommes désœuvrés que possible, et de les amener travailler dans certaines mines de charbon ou ledit Wagner me disait qu'on leur donnerait de l'ouvrage et qu'on les paierait.

2. Que j'ai conduit vingt hommes à une mine et dix-sept à une autre, et on a procuré à dix autres hommes de l'emploi aux usines électriques de la ville.

3. Que vingt des personnes ci-dessus logeaient et mangeaient à ma maison dans la ville d'Edmonton, et j'ai fourni à vingt-sept autres du bois, du charbon, de l'eau, etc., pendant les cinq jours précédant le jour de l'élection, qui a eu lieu le 9 novembre.

4. Que j'ai fait entrer ces quarante-sept personnes dans divers bureaux de votation pour voter, et je crois réellement qu'elles ont voté pour le candidat libéral dans ladite ville.

5. Que j'ai demandé audit Wagner les fonds nécessaires pour couvrir mes dépenses et mes services et j'ai reçu de lui en une occasion $40 et dans une autre $12, et je devais recevoir la balance de ce qui m'était dû après l'élection.

6. Que je connais personnellement ledit Wagner et je dis qu'il m'a fréquemment ordonné et conseillé de faire cette cabale et ce travail en faveur du candidat libéral dans ladite cité, et à ma connaissance personnelle il faisait lui-même de la cabale et travaillait dans les intérêts du candidat libéral dans ladite ville.

(Signé) WASYL FERBYJ.

Déclaré devant moi à Edmonton, dans la province d'Alberta, le 29e jour de décembre dans l'année de Notre Seigneur 1905, après lecture et explications données dans la langue ruthénienne, par Joseph Schuster, qui avait préalablement prêté serment devant moi d'interpréter et expliquer fidèlement, qui lut cette déclaration audit Ferbyj, et ce dernier semblant parfaitement la comprendre y a apposé sa signature en ma présence.

(Signé) W. D. GURARD,
Commissaire dans et pour la province d'Alberta.

Voici une autre déclaration qui montre que Wagner a fait la même besogne dans le comté de Victoria. Cette déclaration est signé par Prokop Chakaluk :

M. M. S. McCARTHY.

Canada, province d'Alberta.

Dans l'affaire de Philip Wagner, fonctionnaire du gouvernement fédéral, savoir:

Je, Prokop Chakaluk, de la cité d'Edmonton, dans la province d'Alberta, marchand, déclare solennellement :

1. Que j'ai été engagé par ledit Wagner vers le milieu du mois d'octobre dernier pour travailler dans les intérêts du parti libéral dans l'élection qui devait avoir lieu le 9 novembre dernier.

2. Que ledit Wagner a loué une voiture et m'a conduit à Beaver-Creek, dans le comté de Victoria, et là lui et moi avons travaillé parmi les électeurs galiciens et ruthéniens dans les intérêts du candidat libéral dans ce comté.

3. Que ledit Wagner à l'époque de mon engagement m'a promis de me payer la somme de $50 sur le champ, et une somme plus considérable après les élecions.

4. Que je connais personnellement ledit Wagner et je dis qu'il s'est occupé activement à travailler dans les intérêts du parti libéral dans les comtés d'Edmonton et Victoria, pendant au moins les deux mois précédant l'élection.

5. Que ledit Wagner m'a payé $26 pour mes dépenses.

Et je fais cette déclaration solennelle la croyant consciencieusement vraie et sachant qu'elle a la même force et le même effet que si elle était faite sous serment en vertu de la loi de la preuve de 1893.

(Signé) PROKOP CHAKALUK.

Déclaré devant moi à Edmonton dans la province d'Alberta, le vingtième jour de décembre dans l'année de Notre Seigneur 1905, après lecture et explications données dans la langue ruthénienne par Joseph Schuster et qui avait d'abord prêté serment devant moi d'interpréter et expliquer fidèlement, qu'il fit cette déclaration audit Chakaluk et ce dernier semblant parfaitement le comprendre y a apposé sa signature en ma présence.

(Signé) G. A. GOUIN.
Notaire public dans et pour la province d'Alberta.

Il n'y a aucun doute que pendant ce temps cet homme retirait son traitement du Gouvernement. Je pourrais donner lecture d'autres déclarations, mais je crois qu'il m'est inutile de prendre le temps de la Chambre à les inscrire dans les débats, parce que l'hypocrisie du Gouvernement est prouvée par le fait que malgré les déclarations retentissantes de l'honorable premier ministre, l'honorable député qui représente Edmonton est allé dans cette ville assister à des assemblées en compagnie de fonctionnaires du département de l'Intérieur, et a prononcé des discours aux mêmes assemblées qu'eux.

L'honorable ministre ne peut pas nier cela. De sorte que je crois qu'il m'est inutile de parler plus longuement. Je ne pourrais pas établir plus clairement les cas d'intervention par des fonctionnaires du Gouvernement et la contradiction entre la politique énoncée par le chef du Gouvernement et celle mise en pratique par le ministre de l'Intérieur. Un très grand nombre de fonctionnaires se sont rendus coupables d'inter-

vention dans les élections et si une enquête était accordée elle dévoilerait un état de chose qu'aucun député consciencieux tant d'un côté que de l'autre de la Chambre, ne tolérait.

Il y a à Medicine-Hat un agent des terres du nom de L. P. Cochrane ; il est aussi agent d'immigration et reçoit par année un salaire d'environ $1,600.

Il est en rapport constant avec les nouveaux colons qui arrivent et qui s'adressent continuellement à lui pour obtenir des faveurs. Il ne se contente pas d'agir comme agent politique dans sa propre province mais il va jusque dans la Saskatchewan et agit là comme scrutateur ou agent du candidat libéral le jour de l'élection. J'ai devant moi une déclaration faite sous serment à la date du 24 mars qui prouve ce fait.

A Swift-Current nous avons vu aussi pendant quelque temps avant l'élection un nommé M. Fairchilds, fonctionnaire public, s'employer à terroriser les électeurs, suivant l'expression du ministre lui-même, et à leur faire des promesses corruptrices pour les engager à voter. Je pourrais ainsi parcourir tous nos districts et trouver que partout on a recours aux mêmes méthodes injustes à l'égard des candidats de l'opposition. L'agent des terres à Nanton est un partisan actif. Il en est de même de l'agent à Medicine-Hat et à Carlston. J'ai moi-même rencontré plusieurs fois l'agent des terres de Carlston dans des réunions électorales où il prononçait des discours. L'agent des terres à Olds est un autre partisan actif. Si le Gouvernement n'a pas de pouvoir sur les sous-agents, il peut certainement faire obéir les agents d'immigration et certainement il peut aussi exercer son autorité sur un homme qui a été traité aussi généreusement que Philip Wagner l'a été par le ministre de l'Intérieur. Mais si le Gouvernement est sincère lorsqu'il déclare au sujet de ces sous-agents des terres, ces fonctionnaires qui rencontrent les immigrants à leur arrivée, qui leur montrent où sont leurs terres, qui leur obtiennent leurs titres et des faveurs, auxquels les colons s'adressent lorsqu'ils veulent avoir les délais ou des homesteads ou obtenir des renseignements concernant leurs terres—si, dis-je, le Gouvernement est d'avis que ces sous-agents ont le droit de prendre la part active qu'ils prennent continuellement dans les élections, le plus tôt ce fait sera rendu public le mieux ce sera pour tout le monde, car alors nous saurons exactement où nous en sommes.

Je ne me propose pas de parler plus longtemps et je me résume. Il a été prouvé qu'il existait des irrégularités dans l'administration du département de l'Intérieur. Les honorables membres de la droite prétendent que ces irrégularités n'ont pas été prouvées d'une façon précise à leur avis. Ils déclarent qu'ils vont rejeter la proposition. Mais il me semble que si j'étais à la place des honorables membres de la droite qui ont été accusés personnellement d'avoir commis des irrégularités, je désirerais qu'on fît l'enquête la plus complète, afin de me disculper. Ce n'est pas parce que les accusations n'ont pas été portées d'une façon assez directe que les honorables membres de la droite refusent l'enquête, mais c'est parce que s'il était prouvé que des députés avaient été liés aux irrégularités et au favoritisme qui, ainsi qu'on l'a vu, existent dans le département de l'Intérieur, ils perdraient le droit de siéger dans cette Chambre. Voilà ce qui les inquiète et non pas le manque de précision dans les accusations. Je crois donc qu'il est dans l'intérêt du pays et du ministère de l'Intérieur lui-même que cette enquête ait lieu. Ce n'est pas dû seulement à ce département, mais aux membres de cette Chambre. Les honorables membres de la droite peuvent dire que nous n'avons pas porté d'accusations. mais est-ce que le pays ne viendra pas à la conviction que l'enquête n'a pas été accordée parce que l'on voulait cacher quelque chose ? Telle est la conclusion à laquelle la plupart des électeurs arriveront et je demande en conséquence à la Chambre de ne pas rejeter cette motion.

M. CRAWFORD propose le renvoi de la suite du débat.

Cette motion est adoptée.

Sur la motion de M. Fielding la Chambre lève sa séance à minuit dix minutes samedi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 4 juin 1906.

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

NOMINATIONS DANS LES COMITES PERMANENTS.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose :

Que MM. Dugas et Pringle soient adjoints au comité spécial chargé d'examiner le bill (n° 62) tendant à modifier la loi de 1903 sur les chemins de fer.

(Adopté.)

Sir WILFRID LAURIER propose :

Que M. Fortier remplace M. Lachance comme membre du comité permanent de l'agriculture et de la colonisation.

(Adopté.)

1re LECTURE

De divers projets de loi :

Le 1er (n° 179), pour faire droit à Harriette Wesley Baker.—M. Stewart ;

Le 2e (n° 180), pour faire droit à William Napoleon Vaughan.—M. Stewart ;

Le 3e (n° 181), pour faire droit à Charles William Holmes.—M. Stewart ;

Le 4e (n° 182), pour faire droit à Minnie Florence Irvine.—M. Stewart ;

Le 5e (n° 183), tendant à constituer en corporation la "Twelve-Mile Power Company".—M. Thompson.

DISCUSSION D'UNE MOTION RELATIVE A L'ATTITUDE DE M. W. T. R. PRESTON DANS L'ENQUETE SUR LA "NORTH ATLANTIC TRADING COMPANY".

Le très honorable sir WILFRID LAURIER : Ce jour a été fixé pour la discussion de la motion du représentant de Jacques-Cartier (M. Monk). L'honorable député peut donner ses explications.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Au sujet de la question dont le très honorable premier ministre vient de saisir la Chambre, j'ai l'honneur de proposer la délibération suivante :

Considérant que le Gouvernement a fait certains arrangements avec un syndicat ou une association de personnes connue sous l'appellation de "North Atlantic Trading Company" pour faire une propagande d'émigration sur le continent européen, et que les arrangements remontent à l'année 1899 ;

Considérant que le Gouvernement a, de temps à autre, versé de fortes sommes d'argent à ladite " North Atlantic Trading Company " en vertu de ces arrangements et que des montants considérables restent encore à payer à cette compagnie avant que ces arrangements prennent fin ;

Considérant que William T. R. Preston, un employé du département de l'Intérieur (service extérieur), et actuellement inspecteur de l'immigration canadienne en Europe, qui a comparu devant l'un des comités permanents de cette Chambre, savoir : d'agriculture et de colonisation, a refusé de répondre à des questions qui lui ont été posées par ce comité concernant les personnes qui composent ce syndicat ou cette association connue sous l'appellation de " North Atlantic Trading Company ", tel qu'il ressort des réponses du témoin consignées dans le rapport du comité et des minutes de la preuve actuellement soumis à la Chambre ;

"Considérant que la Chambre des communes a toujours eu le droit incontestable et le privilège d'obtenir tous les renseignements qu'elle peut désirer sur les questions publiques de tout genre qui sont du ressort du Parlement, et que le refus du témoin de répondre constitue, dans les circonstances une violation de ce privilège.

La Chambre ordonne que ledit William T.-R. Preston soit sommé de comparaître à la barre de cette Chambre conformément à la loi et à l'usage du Parlement, mercredi, le 6 juin courant, à quatre heures de l'après-midi, pour répondre aux questions qui pourront lui être posées par M. l'Orateur ou les autres membres de cette Chambre, et recevoir telles injonctions, ordres ou administrations que la Chambre jugera à propos de donner.

Le rapport qui m'a porté à proposer la motion que je viens de vous remettre, monsieur l'Orateur, a été présenté mercredi dernier par le comité de l'agriculture. Il est couché en ces termes :

Attendu que M. W.-T.-R. Preston, l'un des témoins cités devant ce comité, a refusé de répondre à certaines questions qui lui ont été posées au sujet de la situation de la " North Trading Company", la déposition donnée par ce témoin devant le comité est soumis avec le présent rapport pour l'information de la Chambre ; et le comité propose à la Chambre de s'enquérir du droit qu'a le témoin de refuser de répondre à certaines questions qui lui ont été posées par le comité, et émette à ce sujet tel ordre qu'elle jugera nécessaire.

Je serai aussi concis que possible dans les commentaires que je ferai à l'appui de ma proposition.

Au sujet de la procédure que j'ai suivie, je dois dire que les comités permanents présentent à la Chambre plusieurs sortes de rapports. Les uns soumettent leurs conclusions à l'approbation des Communes ; les autres leur demandent de prendre une décision. Je citerai un passage de Bourinot, à la page 554 de la première édition de son traité, afin de faire connaître sur quoi j'appuie la délibération que je soumets à la Chambre :

Adoption des rapports.—Il est d'usage de proposer l'adoption des rapports des comités dans certains cas. Ainsi, les rapports relatifs aux impressions sont invariablement adoptés, car ils renferment des conclusions au sujet de l'impression et de la distribution de documents qui doivent être régulièrement approuvées par la Chambre. De même les rapports renfermant certaines délibérations ou conclusions sont fréquemment approuvés sur présentation d'une motion. Mais, lorsqu'un rapport ne contient pas de propositions ou de recommandations soumises à la Chambre, il semble inutile de faire d'autres démarches au sujet du rapport. Celui-ci reste en la possesion et figure dans les procès-verbaux de la Chambre afin de servir de base ou de justification aux nouvelles délibérations qui seraient opportunes ou nécessaires. A chaque session, les comités permanents présentent des rapports de cette nature renfermant un exposé des faits ou les dépositions prises sur le sujet de l'enquête ; mais vu qu'ils ne contiennent aucune proposition que la Chambre pourrait approuver, on les imprime uniquement dans l'intérêt des députés. Afin de mettre un rapport en délibération, un député peut proposer : "Qu'il vienne en discussion le "; et, lorsque cette proposition est agréée, il est loisible de présenter des conclusions relatives au sujet du rapport.

C'est ce qui s'est fait mercredi dernier lors du dépôt du rapport. Celui-ci n'exigeait aucune décision particulière de la part de la Chambre et ne contenait aucune proposition. Il se bornait à exposer ce qui s'était passé au comité. On proposa alors que l'incident mentionné dans le rapport fût mis en discussion aujourd'hui. C'est ainsi que la Chambre est maintenant saisie de ma motion.

Je ne me propose pas de faire une longue dissertation afin de prouver que la Chambre est le tribunal chargé de punir les témoins récalcitrants qui comparaissent devant un de ses comités. Cette doctrine a été formulée il y a longtemps au Parlement anglais et nous l'avons toujours admise au Canada. Je renvoie mes collègues qui voudraient prendre connaissance des autorités au chapitre 15 du traité de May, intitulé : Des témoins ; manières de les assigner et de les interroger.

Dès 1834, la première année dont les annales nous sont parvenues, May cite dans ce chapitre plusieurs cas ou des témoins ont été traduits à la barre de la Chambre, parce qu'ils avaient refusé soit de comparaître devant le comité, soit de donner des informations ou de produire des documents qu'on exigeait d'eux. Il y a vingt à vingt-cinq exemples et la Chambre des communes d'Angleterre a invariablement décidé qu'en tant qu'assemblée législative, elle avait le droit indiscutable d'obliger les témoins à comparaître et à répondre. Naturellement, ce droit s'exerce, pour ainsi dire, d'une manière détournée, car, en Angleterre et au Canada, les comités jouissent de ce privilège. Néanmoins, la Chambre se prévaut toujours de son droit sur réception d'un rapport narrant ce qui s'est passé dans un comité.

Au Canada, longtemps avant la confédération, toutes nos assemblées législatives ont affirmé la même doctrine et l'existence de ce droit n'a jamais été révoquée en doute. Le Parlement l'a exercé depuis la confédération. A la page 559 de la dernière édition de l'ouvrage de Bourinot, je trouve le passage suivant :

> Si un témoin réfuse de comparaître lorsqu'il en reçoit l'ordre du président, sa conduite est rapportée à la Chambre et il lui est immédiatement ordonné de comparaître à la barre ou devant le comité. S'il persiste dans son refus, la Chambre peut l'envoyer chercher par le sergent-d'armes et ordonner à l'Orateur d'émettre son mandat à cet effet, ou le déclarer coupable de bris de privilège et le confier à la garde du sergent-d'armes. Elle procède de la même manière lorsqu'un témoin refuse de répondre.

Plus loin, sir John Bourinot commente assez longuement les délibérations qui eurent lieu en 1891, lorsqu'un témoin cité devant le comité des privilèges et élections refusa de remettre des documents qu'on exigeait de lui.

Je raconterai brièvement ce qui eut lieu dans cette occurrence car j'ai suivi la même ligne de conduite dans le présent cas. La procédure adoptée à cette époque semble avoir été approuvée par la Chambre sans aucune voix discordante.

Je trouve la mention du premier rapport du comité des privilèges et élections à la page 812 (v. f.) du 1er volume des Débats de 1891. C'était le premier rapport de ce comité auquel avaient été référées certaines accusations relatives aux travaux du port de Québec. Lors de son dépôt, M. Davies, député, suggéra qu'une décision devait être prise sur-le-champ. M. Girouard, président du comité, qui avait dressé le rapport, demanda du délai jusqu'au lundi suivant, attendu que le rapport n'était pas imprimé.

Quelqu'un ayant appelé son attention sur l'urgence de cette affaire, sir John Thompson, alors leader de la Chambre, promit de s'en occuper dans le courant de la journée. De fait, le même jour, il proposa (Débats, page 819, v. f.) " que Michael Connolly, le témoin nommé dans le premier rapport du comité des privilèges et élections, reçoive l'ordre de comparaître à la barre de cette Chambre lundi prochain, le 8 courant, à trois heures de l'après-midi ".

Subséquemment, vu le décès de sir John Macdonald, le délai fut prorogé et, aussitôt après les obsèques, la question vint en discussion devant la Chambre le 16 juin, 1891. Les délibérations qui eurent lieu à cette époque sont rapportées aux pages 909 (v. f.) et suivantes du 1er volume des Débats de cette année-là. M. Connolly avait refusé de répondre à quelques questions et de remettre certains documents, le comité des privilèges et élections avait renvoyé l'affaire à un sous-comité composé de MM. J. A. Chapleau, David Mills et F. Langelier. Ce sous-comité présenta au comité des privilèges et élections un rapport dont je ne citerai que les passages importants. Voici :

> Le témoin ayant comparu avec des documents et des livres de compte contenant des inscriptions se rattachant au sujet de l'enquête, a été requis, au cours de son interrogatoire, de produire les livres et de les placer sous le contrôle du comité.
>
> Il a péremptoirement refusé d'acquiescer à cette demande. Il a aussi été requis de passer quelques-uns de ces livres à un membre du comité, qui exprimait le désir de les examiner afin d'interroger le témoin sur certains comptes que l'on supposait y être inscrits. Le témoin a aussi refusé de le faire.
>
> Votre comité, étant d'avis que l'accomplissement des devoirs qui lui ont été imposés par la Chambre exige que les livres soient placés sous son contrôle et mis en sa possesion et que les membres du comité y aient accès, afin d'interroger les témoins, fait rapport du refus de Michael Connolly d'obéir aux ordres de votre comité sur ces points, et demande que la Chambre prenne une décision à ce sujet.

Tel fut le rapport du sous-comité au comité des privilèges et élections qui présenta le même rapport à la Chambre. Ses conclusions semblent avoir été adoptées à l'unanimité des voix. Bien que cela ne soit peut-être pas nécessaire, je désire signaler les questions qui avaient été posées au témoin (page 912 v. f.) :

> Par M. Tarte :
>
> D. Dans la liste des livres, je vois " bassin de radoub de Lévis, deux livres de caisse ". Voulez-vous les fournir.—R. Ils sont tous ici. Je suis prêt à mettre devant vous toute inscription que vous voudrez.
>
> D. Voulez-vous remettre les livres.—R. Je dois refuser de m'en dessaisir.

D. Voulez-vous déposer ces deux livres sur le bureau du comité ?—R. Les livres sont sur le bureau. Je suis prêt à indiquer tout item spécial dans les livres et à le lire au comité, et je suis prêt à rester ici de jour en jour pour subir un interrogatoire sur n'importe quel article

Par M. le président :

D. On vous ordonne de déposer ces deux livres sur le bureau et de les laisser sous le contrôle du comité.—R. Je suis bien disposé à les laisser sur le bureau, à les ouvrir et à en lire toute partie que le comité désirera, mais quant à les remettre sous la garde du comité, je dois m'y refuser.

Par M. Davies :

D. Je vous demande de produire ces livres et d'en établir l'identité ?—Pas de réponse.

Le président—Que le greffier prenne ces livres.

Le témoin—Je refuse de laisser le greffier toucher à ces livres.

Plus tard, un autre incident s'est produit :

Par M. Choquette :

D. Faites voir ces deux livres de caisse. Voulez-vous me les passer afin que je puisse les examiner ?—R. Non, monsieur ; je dois refuser de me dessaisir des livres.

Sur ces entrefaites, sir John Thompson, qui dirigeait les délibérations de la Chambre, proposa que la question suivante fût posée au témoin :

Etes-vous prêt à remettre à la garde du comité des privilèges et élections, ou à celle du greffier de cette Chambre pour qu'il les remette à ce comité, les divers livres de compte que vous avez produits lorsque vous avez comparu comme témoin, le 3 juin courant, devant le comité, afin de permettre audit comité de poursuivre l'enquête sur les accusations qui lui ont été soumises par ordre de la Chambre en date du 11 mai dernier, et au sujet desquelles vous avez été interrogé partiellement devant le comité ?

La motion fut adoptée et M. l'Orateur posa la question au témoin.

Alors, M. Daly proposa :

Que M. Connolly soit entendu par l'entremise d'un avocat.

Cette proposition fut agréée et le témoin fut entendu par l'entremise de M. Ferguson, C. R., qui le représentait. Inutile de lire le plaidoyer de M. Ferguson qui énuméra les raisons qui avaient engagé le témoin à refuser de produire les livres et à se soumettre aux injonctions du comité, mais déclara qu'il était prêt à s'incliner devant l'ordre de la Chambre. L'incident était clos.

Je vois à la (page 920 v. f.) qué sir John Thompson, après avoir dit que le refus de la part du témoin de remettre les livres au comité s'il était approuvé par la Chambre, rendrait toute recherche impossible, et qu'il fallait absolument avoir accès à ces livres pour poursuivre et mener à bonne fin l'enquête, propose :

Que Michael Connolly ayant été assigné par le comité des privilèges et élections, auquel ont été référées les déclarations faites à cette Chambre, le 11 mai dernier, par M. J. Israël Tarte, député du district électoral de Montmorency, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes et papiers, et qu'ayant alors comparu devant ledit comité avec certains livres de comptes qui ont été reconnus et paraphés par le greffier du comité, tel qu'indiqué dans le rapport du comité à cette Chambre, et qu'ayant refusé de mettre ces livres de comptes sous le contrôle du comité ou de permettre à celui ci de les examiner, afin de poursuivre l'enquête que le comité a été chargé de faire par ordre de la Chambre en date du 11 mai dernier;

Cette Chambre donne à présent ordre que ces livres de comptes soient maintenant produits par ledit Michael Connolly et remis au greffier de cette Chambre.

Le témoin obéit à cette injonction. On voit donc qu'on a considéré que c'était une question de privilège et qu'on l'a réglée avec promptitude. La Chambre a unanimement consacré le principe que c'était à elle à prendre une décision en pareille occurrence et que les témoins étaient tenus de fournir aux comités d'enquête tous les renseignements nécessaires pour leur permettre de répondre à ce qu'on attend d'eux.

Quelle est la vérité au sujet de cet incident qui sous certains rapports, se rapproche de celui qui s'est produit à cette époque et qui en diffère à d'autres points de vue ?

Cette année, le comité de l'agriculture et de la colonisation a examiné de près la question de l'émigration européenne au Canada. Au cours de son enquête, il s'est occupé, non seulement, des immigrés des îles britanniques mais aussi des immigrés venus du continent européen. Il s'est particulièrement intéressé à quatre conventions conclues depuis 1899 avec un syndicat appelé la compagnie " North Atlantic Trading ". Le premier témoin a été M. Smart, qui était sous-ministre de l'Intérieur lors de la première convention, et aussi lorsque les autres ont été conclues. Il refusa péremptoirement de fournir les renseignements que nous voulions obtenir, à savoir, les noms des membres de ce syndicat ou de cette association.

Je dois apprendre à la Chambre une chose que probablement plusieurs députés connaissent déjà. Un contrat fut produit renfermant les arrangements que l'Etat était censé avoir conclus avec une compagnie. En effet, ce document portant la signature d'un sieur Glück, ou quelque nom semblable, à titre d'administrateur de la compagnie, et d'un sieur Cohen, en qualité de secrétaire. En premier lieu, lorsque le contrat fut déposé sur le bureau de la Chambre, les signatures avaient été enlevées, on se le rappelle, mais elles figuraient sur des doubles ou des expéditions du contrat qui tombèrent sous les yeux du comité et de la Chambre.

On sait aussi que, longtemps après la signature de ces contrats, dans les premiers jours du mois de juin 1905, une compagnie ou association désignée sous l'appellation de " North Atlantic Trading Company ", avec laquelle on nous disait avoir conclu ces arrangements, enregistra dans l'île de

Guernesey une déclaration de société au capital de $15,000 divisé en 300 parts et dont sept actionnaires seulement, possédant chacun une part, étaient nommés.

Les noms des propriétaires des 293 autres parts n'ont pas été enregistrés. Or, ce sont les vrais intéressés. Les députés qui consulteront les rapports que le comité de l'agriculture a présentés de temps à autre au cours de cette session, constateront que M. Smart et le témoin Preston ont tous deux fait allusion aux personnes qui sont au fond de l'affaire. De leurs remarques, il est permis d'inférer que les noms insignifiants qui ont été mentionnés jusqu'ici ne sont point les noms des vrais intéressés.

Je citerai un extrait de la déposition de M. James Smart, qui était sous-ministre de l'Intérieur lorsque la convention a été conclue, qui s'est rendu en Angleterre et, de là, sur le continent en compagnie de M. Preston, pour rencontrer les membres de ce syndicat et prendre avec eux des arrangements qui nous ont coûté plus de $250,000 et qui nous coûteront encore une grosse somme.

Je pourrais aussi faire ressortir que, tout dernièrement, le ministre de l'Intérieur a notifié à cette compagnie que le contrat signé par elle et par le Gouvernement prendrait fin dans six mois. Mais, le syndicat ou la compagnie a envoyé une réponse à cette notification, réponse qui n'a pas encore été déposée sur le bureau. C'est un refus d'admettre que le contrat puisse être annulé dans un délai aussi court. Le syndicat prétend qu'il a scrupuleusement respecté ses engagements et que, conséquemment, aux termes d'un article formel de la convention, celle-ci ne saurait prendre fin avant quatre ans. Il est possible que cette prétention soit fondée et que nous soyons tenus de faire affaire avec ce syndicat pendant quatre ans de plus, ce qui nous obligerait à lui payer une somme plus forte que celles que nous lui avons déjà versées, si l'on en juge par le nombre des immigrants. Voici l'extrait des dépositions :

D. Vous persistez à soutenir que vous ne pouvez pas fournir au comité de renseignements concernant, les directeurs, les employés et les membres de la North Atlantic Trading Company ?

R. Oui, c'est encore ma prétention.

D. Lors de la dernière séance, vous avez déclaré que cette compagnie avait été organisée et légalement constituée en Hollande ?

R. D'après ce que j'en savais et ce que je croyais. Je ne l'ai pas affirmé, mais c'était mon opinion.

D. Si elle a été légalement constituée et enregistrée là-bas, quelle raison avez-vous de refuser ce renseignement au comité qui pourrait l'obtenir en se donnant la peine d'examiner les documents publics de ce pays-là ?

R. Parce que j'ai fait la promesse que les noms ne seraient pas divulgués. Il y a probablement lieu d'expliquer qu'il ne s'agit pas des prête-noms ou des membres de la compagnie—il y aurait moins d'objection à les révéler—mais des personnes qui sont au fond de l'entreprise et dont nous refusons de divulguer les noms. J'ai donné la raison de ce refus à la dernière séance ; cela pourrait ruiner leur commerce.

Mercredi, le 11 avril, lorsque M. Smart a comparu de nouveau devant le comité, il accentua son refus de donner des renseignements.

Toutefois, mes collègues l'ont peut-être remarqué, le rapport du comité n'a trait qu'à la déposition du témoin Preston, qui fut interrogé plus tard. Je crois, cependant, avoir le droit de mentionner la déposition de M. Smart parce qu'elle a été communiquée à la députation dans un autre rapport. Je pourrais probablement me borner à dire que le rapport du comité dont nous nous occupons à présent, raconte que le témoin Preston a refusé de fournir les renseignements que nous avions auparavant demandés à M. Smart. Je ferai peut-être aussi bien de rapporter une réponse ou deux de ce témoin. A la page 18 de la copie dactylographiée de sa déposition qui est remise aux députés, quelqu'un demande au témoin :

M. Preston, ce point est très important. Je sais que vous avez promis de garder le secret pour les raisons que vous avez indiquées. Je vais vous répéter ma question. Il avait été formellement stipulé, vous le savez, que le syndicat ne devait commettre aucune action illégale ou interdite par la loi du pays où elle ferait de la propagande, et le Gouvernement, par votre intermédiaire avait spécialement convenu que cette loi ne serait enfreinte en aucune manière. La compagnie est à l'œuvre depuis quatre ou cinq ans sans qu'il y ait eu de plainte, que je sache—grâce à ces stipulations, il n'était pas facile que des embarras pussent surgir—mais, le contrat a été annulé ; nous avons payé beaucoup plus de $200,000 au syndicat et nous avons encore à payer une forte somme, et je vous demande si, dans ces circonstances, vous croyez avoir raison de persister dans votre refus de fournir au comité les noms des membres de ce syndicat ?

R. Je puis dire qu'aussitôt que j'ai reçu du comité avis que ma présence était requise, j'ai écrit à la compagnie une lettre très énergique probablement plus personnelle qu'officielle.

La lettre que M. Preston a écrite à la compagnie en date du 30 avril 1906, est reproduite ici. Je ne crois pas nécessaire de la lire. En somme, c'est une lettre adressée à la "North Atlantic Trading Company", portant le numéro de la boîte de la compagnie au bureau de poste d'Amsterdam, dans laquelle M. Preston demande l'autorisation de dévoiler les noms des membres du syndicat. Il est peut-être préférable de lire la réponse en date du 1er mai 1906 :

Monsieur W. T. R. Preston,
Commissaire de l'immigration, Londres, S.W.

Cher monsieur,—Votre lettre du 30 écoulé vient d'être reçue et je voudrais pouvoir acquiescer à votre demande.

M. SAM. HUGHES : D'où est datée cette lettre ?

M. MONK : Voici l'en-tête de cette lettre : "North Atlantic Trading Company, 1er mai

1906". La lettre de M. Preston porte la date du 30 avril et la réponse de la compagnie, la date 1er mai.

Les raisons qui existaient au début pour ne pas divulguer les noms des directeurs et des membres de la compagnie sont aussi valables aujourd'hui qu'en aucun temps. Dans une lettre antérieure, nous avons complètement exposé la situation. Personnellement, j'aimerais beaucoup me rendre à vos désirs et nous consentons encore, comme chaque fois que nous vous avons offert de vous remettre la liste des noms en confidence, à vous fournir tous les renseignements à cette condition-là.

Vous donner la liste à d'autres conditions entraînerait des conséquences si graves pour ceux qui ont fidèlement travaillé pendant toutes ces années dans l'intérêt du Canada que les membres de la compagnie ne sauraient prendre cette attitude. Encore une fois, nous consentons à nous fier à vous dans cette affaire et à suivre vos conseils dans une certaine mesure.

Afin de vous prouver notre désir d'acquiescer à votre demande nous vous transmettons sous pli cacheté une liste complète de toutes les personnes intéressées dans la compagnie mais à condition que cette lettre ne soit pas décachetée, sauf avec notre consentement ultérieur et aux conditions qui seront fixées. Si vous avez d'autres propositions à nous faire, nous les écouterons volontiers.

Vos fidèles serviteurs,
"THE NORTH ATLANTIC TRADING COMPANY".

Se basant sur cet échange de correspondance, M. Preston ajoute :

Dans l'état actuel des choses, je ne saurais, sans manquer aux règles de l'honneur, ce que le comité n'exigera pas de moi, j'en suis certain, fournir les noms des membres du syndicat sans leur consentement.

C'est dans ces circonstances que la Chambre est appelée à se prononcer. Elle a une notion suffisamment claire des faits et il est de son devoir d'examiner la question avec soin. A mes yeux, le refus du témoin de répondre à la question constitue une infraction aux privilèges de la Chambre qui doit prendre les moyens de revendiquer ces privilèges si difficilement conquis, si précieux et si indispensables à l'accomplissement des fonctions et des devoirs qui lui sont dévolus.

Sir John Thompson, commentant la motion que j'ai mentionnée dans mon entrée en matière, disait qu'il serait impossible à une cour de justice, ou à la Chambre, de s'enquérir de l'affaire qui a été soumise au comité des privilèges et élections à moins d'avoir sous la main les livres de la maison incriminée. Le même raisonnement s'applique au présent cas, il me semble.

Poserons-nous en principe que les serviteurs du pays, que les fonctionnaires de l'Etat, ayant à remplir d'importants devoirs et à conclure des conventions impliquant la dépense de grosses sommes d'argent, peuvent de leur propre mouvement promettre en notre nom aux parties contractantes que leur identité ne sera pas dévoilée à la Chambre ni au public ? Consacrerons-nous une semblable doctrine ? Dirons-nous que, lorsque la Chambre, au cours d'une enquête complète sur une question d'une extrême importance comme l'immigration devant un de ses principaux comités, s'apercevra que des Européens, aux termes d'un contrat, nous envoient des milliers d'émigrés chaque année et reçoivent de fortes sommes de l'Etat, la population canadienne ne pourra pas savoir quelles sont ces personnes qui ont entrepris en notre nom une tâche aussi considérable ? A mes yeux la question est des plus simples et, si la Chambre refuse de reconnaître le principe sur lequel ma motion repose, nous aurons fait un pas en arrière dans la revendication de quelques-uns des privilèges parlementaires les plus insignes.

Avant de terminer, je désire revenir sur un point que je crains de n'avoir pas suffisamment élucidé. Le respect des lois ne semble pas avoir gêné les personnes avec lesquelles nous avons conclu ces arrangements. Non seulement les dépositions prises devant le comité dont le rapport est à l'étude, mais aussi les témoins interrogés par le comité des comptes prouvent que les Européens qui ont conclu des arrangements avec M. Preston ont tourné en dérision l'idée que la convention les exposait à des désagréments résultant de l'infraction des règlements de police. Voici ce que Preston disait d'après une lettre de lord Strathcona en date du 26 octobre 1899, celui-ci ayant laissé entendre qu'il était nécessaire de consulter un avocat au sujet de la légalité du contrat :

J'ai demandé aux personnes avec lesquelles j'entamais des négociations, et dont chacune s'occupe ou s'est occupée pendant des années de la vente de billets de passage dans l'un ou l'autre de ces pays, si elles étaient certaines que la convention dont nous jetions les bases pouvait être observée légalement dans leurs pays respectifs. Je leur ai laissé entendre qu'il serait avantageux de se renseigner à cet égard, et elles m'ont dit qu'elles l'avaient fait fréquemment et qu'elles étaient convaincues que tout ce qu'elles se proposaient de faire était conforme aux lois et aux règlements de la police.

En réalité, après avoir consulté un avocat en Angleterre, on inséra dans le contrat signé avec ces inconnus—qui étaient censés former une compagnie régulière—un article stipulant qu'ils ne violeraient en rien la loi des pays où ils feraient une propagande d'émigration en faveur du Canada. Notre pays n'a certainement pas manqué à cet engagement. Rien ne prouve que les autres aient violé la loi. Au contraire, il est prouvé qu'il n'y a pas eu de démêlé, de plainte ni d'accusation.

Par conséquent, voici dans quelle position nous nous trouvons : liés par un contrat qui pourrait ne se terminer qu'après plusieurs années et qui nous oblige à payer de grosses sommes d'argent, nous, les mandataires du peuple canadien qui est le bailleur de fonds,

ne pouvons pas apprendre de nos fonctionnaires quels sont ceux à qui nous avons affaire. Une telle proposition me paraît absurde.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Il n'existe pas le moindre doute au sujet du droit qu'a le Parlement d'accueillir favorablement la motion que le représentant de Jacques-Cartier a placée entre vos mains, monsieur l'Orateur. Le Parlement possède ce droit. Telle n'est pas la question ; il s'agit plutôt de savoir s'il est opportun d'approuver ces conclusions. C'est une manière d'appel de la décision rendue par le comité de l'agriculture qui s'est occupé de l'affaire dont l'honorable député vient de saisir la Chambre.

Le comité de l'agriculture a cité devant lui M. Preston. Je n'ai pas l'honneur de faire partie de ce comité, mais j'apprends que M. Preston a répondu catégoriquement, honnêtement et sans ambages aux diverses questions qu'on lui a posées, à l'exception d'une seule. On lui demandait de dévoiler les noms de ceux avec qui il avait signé un contrat en 1899, à la suite de pourparlers, et qui sont aujourd'hui représentés par la "North Atlantic Trading Company." Celle-ci, l'honorable député (M. Monk) ne l'ignore pas, est une compagnie aussi régulièrement organisée que n'importe laquelle des nombreuses compagnies avec lesquelles nous venons en contact chaque jour.

Le comité de l'agriculture n'a pas jugé à propos d'obliger M. Preston à répondre à la question et à dévoiler ces noms. Les choses en sont là. Si je saisis bien sa pensée, le comité n'a pas voulu contraindre M. Preston à manquer à la parole donnée.

J'ai toujours soutenu en cette enceinte que c'était le propre de la sagesse d'accueillir avec un grand respect les décisions de tous les comités de la Chambre. Même lorsqu'il existe un doute sur leur légitimité car il est parfois difficile de distinguer le bien du mal—il est préférable en de pareilles matières de confirmer les décisions d'un comité, à moins d'avoir une raison majeure pour agir autrement.

La question qui se présente est de savoir s'il y a lieu d'infirmer la décision du comité ou de faire une chose qu'il n'a pas voulu se permettre.

Sans jeter de blâme sur personne, je considère qu'il est regrettable que nous n'ayons pas sous la main, en caractères typographiques, les dépositions prises devant le comité de l'agriculture. En l'absence de ces dépositions, je devrai puiser mes renseignements —et je le ferai volontiers—dans les déclarations du représentant de Jacques-Cartier, en faisant abstraction, cela va sans dire, des fleurs de rhétorique dont il les a embellies.

Je crois que M. Preston a soutenu qu'on ne devait pas l'obliger à dévoiler les noms des membres de la "North Atlantic Trading Company" avec lesquels il avait entamé des négociations en 1899, parce qu'il leur a donné sa parole de garder le secret. S'il en est ainsi, on doit hésiter à obliger quelqu'un, quelque soit le rang qu'il occupe, à manquer à sa parole, à moins que l'intérêt public, qui prime tout, n'exige impérieusement la violation de son engagement et la divulgation des renseignements demandés. Toutefois, ce motif, tout légitime qu'il est, ne serait pas péremptoire à mes yeux ni, peut-être, aux yeux de mes collègues de la Chambre.

Mais, il y en a d'autres qu'il faut faire entrer en ligne de compte. La députation sait, car le fait est notoire, que le gouvernement du Canada recrute depuis trente ans des immigrants au sein de plusieurs nations européennes. Cependant, notre propagande s'y exerce autrement qu'en Angleterre, aux Etats-Unis et en France où nous envoyons des agents qui travaillent au grand jour. Naturellement, ils sont responsables envers la justice, s'ils trangressent les lois du pays. Nous avons plusieurs de ces agents aux Etats-Unis ; nous en avons en grand nombre en Grande-Bretagne et quelques-uns en France. Mais en Allemagne, en Hollande, en Autriche et dans d'autres pays de l'Europe centrale, nous avons supprimé ces agents chargés de la distribution de brochures et de l'entretien de bureaux d'immigration. Nous avons adopté le système des primes aux agents de billets de passage, calculées d'après le nombre des émigrés qu'ils envoient au Canada.

Cela fut fait à dessein à la suite de la triste aventure arrivée à l'un de nos agents, M. Dyke, qui fut emprisonné en 1873 parce qu'il était soupçonné d'avoir violé une loi très sévère contre les tentatives d'encouragement à l'émigration. Je crois qu'il fut mis en accusation puis élargi grâce à l'intervention de l'ambassadeur anglais auprès de la cour de Berlin. J'apprends qu'il y a quelques semaines les journaux ont publié la nouvelle—je ne l'ai pas lue—qu'un consul anglais a été traduit devant un tribunal, quelque part en Suède, et condamné au paiement d'une amende pour avoir prêté la main à l'envoi d'émigrés dans la Nouvelle-Ecosse. Je le répète, je n'ai pas lu la nouvelle moi-même, mais je l'ai entendu raconter.

Nous savons que, non seulement la loi de ces pays est sévère mais qu'elle est appliquée autrement que dans les pays britanniques. Lorsque quelqu'un est mis en état d'arrestation sur un territoire anglais, soit légalement soit illégalement, il a toujours le droit d'obtenir un writ d'habeas corpus et d'être traduit immédiatement devant un juge à sa demande. Il n'en est pas ainsi chez les nations d'Europe. Comme il n'y a pas de loi d'habeas corpus dans ces pays-là, chacun a soin d'éviter tout semblant d'infraction à la loi. Par conséquent, il n'est pas surprenant que ceux avec qui nous avons conclu des arrangements les obligeant à déployer plus d'énergie qu'aupar-

avant, à faire des efforts spéciaux pour favoriser l'émigration au Canada ; il n'est pas surprenant, dis-je, qu'ils aient exigé que ces arrangements fussent conclus discrètement et que leurs démarches fussent tenues secrètes.

Le marché fut soumis au ministre qui l'approuva. Or, sans m'engager plus avant dans cette discussion—à chaque jour suffit son mal—qu'il me suffise de dire qu'à mes yeux, ces motifs justifient pleinement le respect de la parole donnée. Si le blâme doit en rejaillir sur le cabinet ou le ministre, nous sommes prêts à en prendre notre part. Cependant, je ferai observer aux députés des deux partis que s'il est une chose dont s'énorgueillit tout pays britannique, c'est le respect en toutes circonstances de la parole donnée par un particulier ou un gouvernement. Vous comprenez l'attitude que nous avons prise dans cette affaire. Depuis qu'on a agité cette question, j'ai consulté mon ancien collègue, l'ex-ministre de l'Intérieur, qui avait été témoin de la convention, sur l'existence d'un pareil engagement et il m'a donné l'assurance que cette entente avait eu lieu.

Au sujet des circonstances qui ont accompagné la convention, je ne saurais mieux faire que de citer deux lettres choisies parmi les documents que le comité des comptes publics a remis au comité de l'agriculture qui les lui a renvoyées plus tard, lettres qui contiennent le récit de toute l'affaire. L'une a été adressée par lord Strathcona à M. Sifton. Quelqu'un en a fait mention dans cette enceinte. L'autre est la réponse de M. Sifton transmise par l'intermédiaire de M. Smart, le sous-ministre. En citant cette lettre de lord Strathcona, je tiens à déclarer que je n'entends pas créer l'impression que celui-ci a prêté la main à cette transaction, bien loin de là. Bien qu'il en ait eu connaissance, je ne voudrais pas dire qu'il l'a approuvée en son entier. Au contraire, la vérité m'oblige à déclarer qu'il a soulevé certaines objections et allégué que l'autre partie au contrat pourrait s'exposer à enfreindre la loi.

Il désirait détourner ce danger et fit insérer dans le contrat une stipulation portant que les concessionnaires de l'entreprise devraient prendre soin d'observer la loi. Lord Strathcona craignait de leur voir appliquer les prescriptions législatives dont j'ai parlé et signalait l'inconvénient qu'offrait la convention. Cette lettre est datée du n° 17, rue Victoria, Londres, 15 novembre 1899 :

A l'honorable monsieur Clifford Sifton,
Ministre de l'Intérieur, Ottawa, Canada.

Cher monsieur Sifton,—J'ai reçu en temps opportun votre dépêche en date du 16 écoulé m'apprenant que le projet de contrat relatif à la propagnade à faire sur le continent avait été approuvé. Je l'ai communiquée à M. Preston et la copie ci-incluse du rapport que je lui ai adressé vous mettra au fait de ce qui s'était passé jusqu'à cette date. J'annexe aussi une copie de la consultation donnée par M. Vesey Knox et mentionnée par M. Preston relativement au projet de contrat, et une copie de la " consultation supplémentaire que M. Knox m'a transmise par le canal de MM. Russell et Cie, après un nouvel entretien avec M. Preston.

La dépêche suivante vous a été adressée le 25 écoulé. " Ai consulté Russell. Il blâme le projet de contrat relatif à l'agence continentale parce qu'il vient en conflit avec les lois. Cela gênerait la propagande d'émigration. Preston désirant vivement vous expliquer de vive voix la situation et s'entendre avec vous avant toute nouvelle démarche, suis d'avis qu'il aille à Ottawa, si vous y consentez. Veuillez télégraphier immédiatement ".

Vu les difficultés légales invoquées à l'encontre du contrat et le fait qu'une convention formelle ne saurait avoir beaucoup d'utilité réelle, et n'ayant pas reçu de réponse à la dépêche susdite on a suggéré de faire faire par les maisons une offre par lettre conformément aux grandes lignes de la convention et de mettre la dernière main aux arrangements par correspondance.

Par conséquent, M. Preston est parti pour le continent le 20 écoulé pour conclure les arrangements dans ce sens-là. Depuis, j'ai reçu une lettre de lui m'annonçant que l'affaire était terminée et me transmettant la correspondance dont une copie est annexée. La convention comporte, à mon sens, que certains agents de billets de passage du continent et leurs amis dont on ne m'a pas encore fourni les noms formeront une compagnie qui s'efforcera de diriger vers le Canada une plus forte partie de l'émigration d'Europe. La convention ne s'appliquera pas à présent aux pays scandinaves.

La considération sera le paiement d'une prime par tête, un peu plus élevée que celle qui était accordée jusqu'ici (la limite d'âge pour les adultes sera de douze ans au lieu de dix-huit) et une contribution de £500 aux frais des brochures qui seront distribuées. Mais, il est stipulé que les chefs de famille devront posséder au moins $100.

Quant à moi, je ne vois pas beaucoup de différence au fond entre le nouveau projet et l'ancien, si ce n'est que le premier n'a trait qu'à un petit nombre d'agents de billets de passage. Toutefois, j'espère que ceux qui sont exclus ne seront pas pour cela hostiles aux intérêts du Canada et que la nouvelle convention pourra avoir des résultats avantageux.

Naturellement, on ne saurait nier qu'elle implique certains risques. De ce qui s'est passé je conclus que MM. Smart et Preston ont étudié la question sur tous les points et qu'ils sont d'avis que le nouveau marché ne présente pas plus de risques que l'ancien, tandis qu'à leurs yeux il a l'avantage d'être plus méthodique et de laisser entrevoir de meilleurs résultats—et j'espère que leurs espérances se réaliseront.

Quant à la ligne de conduite suivie dans le passé, je n'hésite pas à dire que ses résultats n'ont pas été aussi heureux que nous pouvions l'espérer ; cependant, en parlant d'une manière aussi générale, il y a lieu de tenir compte des difficultés que présentait la situation.

Quand nous avons commencé ce travail qui consistait à diriger sur le Canada les émigrants du continent européen, nous n'avions pas, en réalité, d'établissements composés exclusivement d'étrangers dans le Canada occidental ; il nous manquait donc ce qui pouvait attirer surtout l'immigration dans cette partie du pays. D'un autre côté, les Etats-Unis, depuis nombre d'années, s'étaient efforcés d'attirer

Sir WILFRID LAURIER.

ces émigrants ; ils avaient l'avantage de communications directes par des navires transatlantiques, avantage qui nous manquait complètement et dont nous ne pouvons jouir dans une large mesure, à l'heure qu'il est.

Ils pouvaient donc attirer chez eux plus grand nombre d'immigrants, et d'année en année, cette immigration était plus considérable. Il n'y a pas de meilleur agent d'immigration que l'immigrant qui réussit. Remarquons,en outre, que les Etats-Unis avaient reçu la plus grande partie de ces émigrants avant que le Canada put offrir à ces derniers des concessions quelconques dans les prairies de l'Ouest et, à cette époque-là, en Europe, la prospérité était loin d'être aussi générale qu'elle l'est depuis quelques années.

Les premières gratifications qu'on accorda étaient basées, je crois, sur les principes adoptés par les compagnies de chemins de fer américaines ; nous n'avons payé que suivant les résultats obtenus, à l'exception d'environ £500 par année que nous avons dépensés en moyenne, pour la préparation et l'impression de brochures et d'annonces.

On peut se demander si tous nos agents ont distribué cette littérature comme ils auraient dû le faire, mais il est certain que ces brochures ont été préparées après que les agents eurent été consultés ; qu'elles ne contenaient que ce que ces derniers avaient voulu y faire insérer et qu'on ne les a envoyées en nombre raisonnable qu'aux personnes dont le bureau s'était procuré l'adresse.

De fait, notre travail s'est poursuivi sans embarras aucun, et je crois qu'on commence à en constater les résultats. Je suis convaincu que sans les efforts que nous avons tentés, nous ne serions jamais parvenus à diriger sur le Canada l'émigration des Galiciens et des doukobors, de même que nous n'aurions pu appeler sur notre pays l'attention si prononcée des Finlandais et de la population qui habite la partie de la Russie peuplée de Moldaves et d'Allemands ; il n'est pas probable que notre immigration étrangère aurait augmenté dans des proportions aussi considérables, n'eût été le travail de nos agents.

Vous savez, par exemple, qu'au cours des trois dernières années, le chiffre des émigrants du continent européen qui se sont dirigés sur le Manitoba et le Nord-Ouest s'est élevé à environ 25,000 en tout, soit 5,012, en 1897, 5,906, en 1898, et 7,980 pour cette année jusqu'à date ; dans ces calculs ne sont pas compris les doukobors et les Galiciens qui ont émigré de leur pays depuis qu'on a retranché la gratification accordée antérieurement ; donc, au cours de cette période qui date de 1897—cette année comprise, —nous avons envoyé au Canada plus d'émigrants qu'il n'en était arrivé au cours des douze années précédentes, soit depuis 1885, alors qu'on a établi le système des gratifications.

Il y a maintenant un noyau assez considérable d'étrangers au Canada, et il est certain que tous les ans un plus grand nombre d'émigrants se dirigeront vers ce pays ; ce ne seront pas seulement des Finlandais mais des gens d'autres races; mais ce nombre peut augmenter ou diminuer suivant la politique qu'on adoptera. Il y avait une autre difficulté qu'il nous a fallu surmonter, et je suis heureux de constater que dans le nouveau contrat proposé, on en a tenu compte, je veux parler de l'instabilité de nos contrats. En 1889-90 la subvention accordée précédemment fut retranchée. Depuis ce temps-là, on a fait de nombreuses remontrances à propos de cette décision et, ainsi que vous le savez, au cours des deux dernières années, on a discontinué, puis rétabli, puis discontinué pour la rétablir maintenant la subvention accordée dans le cas des Galiciens. Pour qu'elle réussisse dans l'Europe continentale, notre politique d'immigration doit être continue jusqu'à ce que nous soyions en état de nous passer d'émigrants ; c'est la politique poursuivie sur une large échelle par les gouvernements des différents Etats et par les compagnies de chemin de fer de la république américaine.

J'inclus une copie des instructions envoyées à l'agent de Liverpool pour qu'il avise certains de nos agents sur le continent que jusqu'à nouvel ordre, il n'y aura plus de gratification.

J'ai à peine besoin de dire que le nouveau contrat doit être considéré comme strictement confidentiel et qu'on ne doit le rendre public en aucune façon.

Croyez-moi,
Votre tout dévoué,
(Signé) STRATHCONA.

Voilà, il me semble, une lettre bien claire exposant sous leur véritable jour les points de ce contrat qui sont à l'avantage du pays, de même que les stipulations qui pourraient nous être préjudiciables. L'état de choses qui existait alors en Europe et le danger possible de froissements avec les gouvernements européens, sont discutés dans cette lettre dont l'auteur suggère que si ce contrat est conclu, il doit être confidentiel et ne pas être rendu public en aucune façon. A cette lettre je devrai ajouter la réponse de M. Smart, non pas parce qu'elle fournit beaucoup de renseignements que nous ne connaissons pas, mais simplement parce qu'à mon avis, il est juste et raisonnable que toute la correspondance soit mise sous les yeux de la députation afin que celle-ci puisse connaître tous les détails qui se rattachent à cette transaction suivant l'ordre dans lequel ils se sont produits.

Ottawa, 30 novembre 1889.

Cher lord Strathcona,—Je reçois votre lettre du 15 courant adressée à M. Sifton, et je vous dirai, en réponse, que je n'ai pas eu l'occasion de consulter le ministre avant de vous écrire, car il est maintenant dans l'Ouest où il est probable qu'il séjournera quelques semaines. Je remarque que vous avez inclu les lettres de MM. Vessey Knox et Charles Russell et Cie, dans lesquelles ils expriment leur opinion, en qualité d'avocats, sur les matières qu'on leur a soumises et qui se rapportent aux nouveaux arrangements intervenus à propos du travail de nos agents dans l'Europe continentale ; je trouve aussi la lettre adressée par la Transatlantic Trading Company à M. Preston et la réponse de ce dernier. Si je ne me trompe, il doit être maintenant bien entendu que toutes les questions se rapportant à cette transaction en tant qu'il faut appliquer cette dernière, sont toutes réglées et que ce projet est véritablement en voie d'exécution.

Permettez-moi de vous expliquer la raison pour laquelle je n'ai pas répondu au câblegrame dont vous parlez dans votre lettre, et dans lequel vous laissiez entendre qu'il serait bon que M. Preston vînt au Canada pour consulter le ministère, avant de poursuivre les

négociations. J'ai déjà, si je ne me trompe, câblé deux fois à M. Preston pour lui dire que je ne croyais pas qu'il fût nécessaire pour lui de faire la traversée, mais qu'il pourrait bien envoyer un rapport sur toutes ces difficultés, ce qui fournirait au ministère l'occasion d'étudier toutes ces objections, avant de décider s'il est opportun que M. Preston vienne au pays. Pourtant, cette question semblait avoir été réglée d'une façon satisfaisante, grâce à ce que vous suggériez dans votre lettre, quand vous écriviez qu'au lieu de préparer et de mettre à exécution un contrat formel, il nous suffirait d'une lettre de la Transatlantic Trading Company avec une réponse qui embrasserait toute la question débattue et qui nous permettrait de mettre à exécution ce contrat. J'espère que vous ne croirez pas que nous avons voulu, en aucune façon, ignorer ce câblogramme, car c'est tout le contraire qui est vrai, mon avis étant qu'on devait exempter les dépenses et les délais occasionnés par le voyage de M. Preston au Canada, si cela était possible.

Quant aux objections soulevées au point de vue de la loi contre le marché proposé, je dois simplement dire que, vu les faibles connaissances que j'ai des lois restrictives d'un certain nombre de pays d'Europe relativement au travail des agents d'immigration, je ne puis douter que l'opinion donnée par M. Knox, en sa qualité d'avocat, soit bien celle qu'on devait attendre, parce qu'i est certain que, pris au point de vue strict de la loi, le moindre mot et la moindre insinuation qu'on pourrait considérer comme étant de nature à engager les émigrants à quitter leur pays, seraient certainement considérés comme constituant une violation des lois de ces pays. En vérité, je ne vois pas comment le Gouvernement peut faire un travail profitable dans les pays dont les lois défendent l'émigration, sans s'exposer à l'accusation de violer la loi. Si nous devions rester dans l'inaction et ne pas prendre les moyens d'appeler l'attention du monde sur le Canada, cela permettrait à d'autres pays de retirer les avantages d'une immigration considérable venant de l'Europe continentale. Si le projet actuel constitue une violation des lois de quelqu'une des contrées où nos agents d'immigration devront faire leur travail, les méthodes qu'on veut supprimer étaient assurément bien plus contraires à ces lois, car elles établissaient, en réalité, une agence du Gouvernement dans toutes les petites villes du continent. Si ces agences n'étaient pas établies dans le but d'encourager les émigrants à se diriger sur le Canada, je ne puis comprendre en quoi elles pouvaient être utiles. Après réflexion, toutefois, je suis porté à croire que, bien que les lois relatives à l'émigration qui sont en vigueur en Allemagne et dans d'autres pays puissent être très sévères, tant qu'on se tiendra dans des limites raisonnables les gouvernements de ces pays n'entreprendront pas de soulever des objections sérieuses contre une propagande modérée en faveur du Canada. Cela est prouvé jusqu'à l'évidence par le fait que les agents des compagnies de navigation dans tous les ports de l'Europe continentale ont la permission de faire leur travail ; cependant tous pourraient être accusés d'encourager les habitants à émigrer dans les pays où les navires de ces compagnies ont des ports d'escale. On pourrait dire la même chose des journaux étrangers et des brochures qu'on envoie dans ces pays, dans le but d'annoncer. En résumé, je suis porté à considérer ce cas d'une façon bien large, mais je suis prêt à croire qu'il est possible que vous ayez mis la chose plus au point grâce à une correspondance échangée entre la compagnie qui doit entreprendre ce travail, au lieu de nous en tenir à un contrat qui devrait être exécuté par toutes les parties, ainsi qu'on avait songé de faire d'abord.

Je partage votre opinion quand vous dites qu'il n'y a pas beaucoup de différence, en théorie, entre le nouveau projet et l'ancien, si ce n'est que tout l'ouvrage se trouvera probablement centralisé entre les mains de quelques-uns des agents de transport les plus influents du continent, au lieu de se faire d'une façon générale, ce qui aurait permis à tous les agents locaux des compagnies de navigation et autres de se livrer à ce travail. Ce détail et la gratification accordée à chaque chef de famille, ainsi que ce qu'on pourrait considérer comme une augmentation de gratification, constitueront la seule différence importante entre l'ancien et le nouveau contrat.

Vous exprimez l'espoir que les agents des compagnies transatlantiques qui ne seront pas parties à ce contrat, ne se montreront pas les ennemis du Canada, mais, si j'en juge par ma propre expérience, je suis porté à croire que jamais ces gens-là n'ont été bien disposés à notre endroit ; les faits sont là pour démontrer cette vérité.

Je prends note des observations nombreuses que contient votre lettre relativement aux circonstances dans lesquelles ce travail s'est accompli dans le passé, et je dois dire qu'il est bien généreux de votre part de faire connaître votre opinion comme vous l'avez fait, alors que vous attribuez la plus grande partie des succès, sinon tous les succès que nous constatons aujourd'hui, à ceux qui travaillaient à cette œuvre avant que vous fussiez mêlé à ce travail. Il n'est donc pas surprenant que ceux qui, depuis plusieurs années, se sont dévoués à cette œuvre d'immigration dans les pays européens, proclament aujourd'hui que le Canada retire les fruits de leur labeur. Malheureusement pour le Canada, le succès n'a pas couronné les efforts de ceux qui s'efforçaient d'engager les émigrants des pays étrangers à se diriger sur le Canada, cela avant votre nomination comme haut commissaire, et sans vouloir diminuer en quoi que soit le travail de vos prédécesseurs, je dois dire qu'il est agréable de savoir que les résultats obtenus au cours des deux dernières années sont des plus satisfaisants. Voilà ce qu'on peut espérer si tous ceux qui ont intérêt profitent de toutes les occasions qui leur sont offertes pour déployer toute leur énergie dans le but d'atteindre une fin commune. Je crois pouvoir promettre sans me tromper que les fonctionnaires du ministère à Ottawa feront leur part de ce travail, en prenant soin des immigrants après leur arrivée au pays. Il est bien vrai, ainsi que vous le laissez entendre dans votre lettre, que cette œuvre d'immigration deviendra beaucoup plus facile grâce au succès remporté par ceux qu'on a déjà engagés à venir s'établir au Manitoba et au Nord-Ouest. Vous me permettrez peut-être d'ajouter que nous avons constaté à peu près les mêmes résultats dans la campagne d'immigration que nous avons faite aux Etats-Unis. Plusieurs années durant, le ministère a fait des efforts désespérés pour attirer au Nord-Ouest les émigrants de la république voisine, mais il n'a pas obtenu beaucoup de succès, loin de là ; cependant, depuis deux ans, ce travail

Sir WILFRID LAURIER.

de propagande s'est poursuivi suivant une méthode raisonnée et, aujourd'hui, il existe un courant d'immigration qui ne peut prendre que des proportions encore plus considérables. Ma seule excuse pour vous écrire une lettre aussi longue se trouve dans les remarques très développées que contenait votre lettre et qui exigeaient une réponse de ma part.

Avec mes meilleurs vœux, je vous prie de me croire,

Votre bien dévoué,
JAMES A. SMART.

Ce qui ressort de cette correspondance, c'est que tous les intéressés craignaient d'être parties à un contrat qui, à un certain point de vue, était plus limité que le contrat précédent permettant aux agents de faire tous les efforts possibles pour nous envoyer des immigrants, et qui aurait pu présenter des dangers. Afin de ne pas exposer à une arrestation et à des poursuites judiciaires les agents on eut l'idée de faire un contrat strictement confidentiel et de ne le rendre public en aucune façon.

Mon honorable mai (M. Monk) a pris une attitude bien définie sur cette question. Mais ce contrat est-il contraire à la loi ou à la constitution ? Voilà la question que je veux poser à la Chambre à l'heure qu'il est. L'honorable député de Jacques-Cartier affirme qu'un contrat semblable d'une nature confidentielle est contraire à l'esprit de nos lois et à celui de la constitution britannique. Sur ce point, je prends une attitude tout à fait opposée à celle de l'honorable député et je ne puis faire mieux que de conseiller à la Chambre de s'en rapporter à l'autorité suprême dans toutes ces questions, je veux parler de Todd et je cite le chapitre 7. . .

M. STOCKTON : De quel ouvrage de Todd ?

Sir WILFRID LAURIER : "Todd's Parliamentary Government in England."

M. STOCKTON : Quel volume ?

Sir WILFRID LAURIER : Le volume 1, à la page 453. Je cite :

Ces précédents, espère-t-on, serviront à expliquer plus clairement la posture dans laquelle se trouve, au point de vue de la constitution, la prérogative d'administration. Ces précédents qui ne nient pas à l'une ou à l'autre Chambre le droit abstrait de s'informer auprès des ministres ou d'instituer des enquêtes au moyen de comités spéciaux sur n'importe quelle matière, feront voir le grand inconvénient qu'il y aurait pour le public si le parlement cherchait à intervenir dans les détails de l'administration, contrairement à l'avis des ministres de la couronne ; ils démontreront l'inopportunité de demander des documents que les conseillers de la couronne jugent nécessaire de tenir confidentiels, et le caractère dangereux de toute immixtion du parlement dans les affaires particulières soit des individus, soit des corporations, à moins qu'il n'y ait juste cause à ce procédé. Tant qu'un gouvernement possède la confiance d'un parlement, il est dangereux et imprudent, en thèse générale, de contrecarrer les ministres dans des questions d'une nature purement administrative. Ceux qui sont directement responsables de l'administration de la chose publique sont les personnes qui possèdent les renseignements qui leur permettent de s'acquitter convenablement de leur tâche. Le parlement exerce une autorité directe sur les ministres qui transigent les affaires publiques. Il a le droit de faire une enquête sur tout abus de pouvoir de la part de ces ministres ou de quelque autre fonctionnaire public. Il peut aussi exprimer son opinion sur n'importe quel acte du Gouvernement ; il arrive assez souvent que le fait seul d'exprimer en Chambre une opinion sur un règlement relatif à certain ministère, règlement auquel on s'oppose, sans qu'on ait donné l'avis de motion de rigueur, suffit à induire le Gouvernement à modifier ce projet pour se conformer aux vues exprimées par la Chambre. Mais tout cela diffère grandement de la tentative que ferait la législature si elle voulait usurper les fonctions de l'exécutif ou si la Chambre des communes voulait forcer le Gouvernement à adopter son avis sur une question d'administration, sans tenir compte des opinions des ministres ou de celles de l'autre division du Parlement ; ce procédé serait de nature à détruire l'harmonie qui doit exister entre les différents pouvoirs de l'Etat, et à enlever l'autorité exécutive des mains des ministres responsables pour la confier à une démocratie irresponsable et qu'on ne peut diriger.

Dans toute cette longue citation, j'appelle spécialement l'attention de la Chambre sur la phrase suivante :

Et le caractère dangereux de toute immixtion du parlement dans les affaires particulières soit des individus, soit des corporations, à moins qu'il n'y ait juste cause à ce procédé.

Le principe : Que le salut du peuple soit la suprême loi, est admis par tout le monde. Si l'intérêt public est en jeu, il l'emporte sur l'intérêt des particuliers, mais dans le cas contraire, on ne doit pas intervenir à la légère dans les affaires des particuliers, et c'est ce que je vais essayer de démontrer à la Chambre aujourd'hui. Mon honorable ami (M. Monk) a cité l'affaire McGreevy ; eh bien, je vais prendre ce même précédent pour démontrer qu'il est tout à fait contraire à l'opinion avancée par l'honorable député.

Mon honorable ami a cité les mots dont s'est servi sir John Thompson quand, s'adressant à la Chambre pour lui demander de forcer M. Connolly à déposer ses livres, il disait :

Aucune cour de justice ne pourrait s'occuper d'une cause où une compagnie se trouve accusée, à moins que les livres de cette dernière ne fussent déposés.

Une compagnie qui est accusée. Mais qui est accusé aujourd'hui?. Qui porte des accusations dans cette circonstance ? Si quelques membres de la gauche veulent porter des accusations comme celles dont il s'agissait dans le cas de McGreevy, alors quel que soit l'engagement pris par M. Preston, ou par M. Smart ou même par le ministre de l'Intérieur, si l'on affirme qu'il y a eu faute

quelque part, cet engagement ne devra plus avoir sa raison d'être. Ainsi, par exemple, j'ai entendu dire qu'il y avait d'autres personnes intéressées dans ce contrat en sous-mains. On a dit que M. Preston lui-même faisait partie...

M. HAGGART : Voilà !

Sir WILFRID LAURIER : . . . ainsi que M. Smart, de cette compagnie. L'honorable député qui vient de faire entendre cette exclamation sait-il que M. Preston a juré sous serment qu'il n'avait rien eu à voir à ce contrat ? Oui, il connait ce détail, et je lui dis, moi, qu'au lieu de pousser des cris comme celui-là, quand il entend des bruits semblables se répéter dans le public, il doit, s'il est un homme de caractère, se lever ici et dire : J'accuse cet homme. Si l'honorable député ne peut faire autre chose que de dire : " Voilà, voilà ", j'estime que cela n'est pas loyal.

M. HAGGART : L'un des fonctionnaires du ministère a accusé M. Preston d'être partie à ce contrat et vous avez empêché l'enquête que nous voulions faire pour établir si cette accusation était vraie ou fausse.

Sir WILFRID LAURIER : A quelle enquête avons-nous mis obstacle ?

M. HAGGART : A l'enquête que voulait faire le comité des comptes publics pour savoir qui avait reçu l'argent dépensé à des fins d'immigration.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne fais pas partie du comité des comptes publics, mais je ne sache pas qu'on ait mis obstacle à aucune enquête que ce comité a jugé à propos de faire. Si mon honorable ami veut laisser entendre qu'il a appris qu'il y a eu prévarication à propos de ce contrat, pourquoi ne le dit-il pas ouvertement ? Qu'il se lève donc ici et qu'il porte une accusation directe.

M. HAGGART : Il n'est pas nécessaire que je prenne cette attitude. En me nommant membre du comité des comptes publics, la Chambre m'a donné toute l'autorité voulue pour m'enquérir des détails des dépenses, ce que vous m'avez empêché de faire.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami a le droit de s'enquérir sur la façon dont les deniers publics sont dépensés, je le concède. C'est ce qui se produit tous les jours au comité des comptes publics et a celui de l'agriculture. Mais il ne s'agit pas maintenant d'une enquête sur les différentes dépenses faites par le Gouvernement ; la question est de savoir d'une manière certaine quelles sont les parties au contrat dont il s'agit.

Si les membres de la gauche ont des raisons suffisantes pour supposer qu'une partie de ces deniers que nous payons d'après ce contrat, a été accaparée par des personnes qui se trouvent en collusion avec le Gouvernement, c'est là une accusation dont ce dernier devrait tenir compte ; aussi, s'il se trouve un membre de cette Chambre pour se lever ici et pour déclarer que quelqu'un se trouvant en relation avec le Gouvernement, soit en qualité de ministre de la couronne, soit en qualité de fonctionnaire public, a retiré quelque bénéfice de ce contrat, rien ne pourra empêcher l'enquête qu'on devra faire sur cette accusation. Certains députés ont dit qu'ils ignoraient ce qui en était de cette question, mais le comité ne doit pas chercher à droite et à gauche des preuves d'accusations qui ne sont pas formulées. Si nos adversaires refusent de porter des accusations précises, je crois que nous nous trouvons liés par ce principe qui se rapporte au " carctère dangereux de toute immixtion du parlement dans les affaires particulières soit des individus, soit des corporations, à moins qu'il n'y ait juste cause à ce procédé."

Mais j'ai ici sous la main les noms de ces personnes avec qui M. Preston, M. Smart et le gouvernement ont traité en 1899, et je suis prêt à placer confidentiellement ces documents. . . . (Interruptions.). . . . entre les mains du chef de l'opposition ou de n'importe quel représentant qu'il voudra choisir, l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), par exemple. J'ai autant d'intérêt à ceci que personne dans cette Chambre. J'ai vu ces noms et, pour ma part, je crois que ce sont tous des noms d'hommes respectables. Aucun d'eux n'est en Angleterre, ils vivent tous sur le continent, en Hollande, en Allemagne et en Russie. Je répète que je suis prêt à mettre ces documents entre les mains du chef de l'opposition ou de celui que mon honorable ami (M. R. L. Borden) choisira.

Quelques VOIX : Nous n'en voulons pas.

Sir WILFRID LAURIER : Je comprends que les partisans de mon honorable ami ne veulent pas qu'il accepte ma proposition. S'il se rendait à mon offre, il verrait que ces noms sont ceux de gens respectables et il constaterait si ses soupçons sont motivés ou non. Tant qu'on n'aura pas accepté cette offre ou accusé formellement quelqu'un de profiter de ce contrat, je crois que nous sommes tenus de respecter l'anonymat de ces personnes, comme il a été respecté jusqu'à présent et en conséquence, je propose :

Que tous les mots après " que " soient rayés et remplacés par les suivants :

Que les conditions dans lesquelles se font les opérations d'immigration sur le continent européen ont nécessité des arangements exceptionnels pour pousser l'émigration au Canada, que les personnes qui ont formé la compagnie ou syndicat connu sous le nom de la North Atlantic Trading Co., ont passé un contrat avec le Gouvernement du Canada sur la foi et l'assurance que leurs noms ne seraient pas dévoilés, que cette assurance leur a été donnée par autorité d'un ministre responsable de la couronne, que l'assurance ainsi donnée par le gouvernement du Canada à des citoyens d'un

pays étranger lie le Canada, en conséquence, la Chambre refuse de demander ou de permettre à un ministre ou à un fonctionnaire du Gouvernement de violer l'engagement ainsi pris.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ontario) : Monsieur l'Orateur, on m'a fait un peu la leçon, l'autre soir, parce que j'avais dit que certaines transactions du département du ministère de l'Intérieur s'accomplissaient dans le secret. Je voudrais savoir si nous n'avons pas, aujourd'hui, la confirmation de ce que j'ai avancé alors. Qu'on analyse un peu ce que le premier ministre a dit. Je me trouve dans son cas en ce sens que je ne fais partie ni du comité des comptes publics ni de celui de l'agriculture ; mais j'ai suivi attentivement ce qui s'est passé dans ces deux comités, d'après les rapports des journaux, et j'ai quelque idée de ce qui a transpiré à ces comités. Examinons le terrain sur lequel le premier ministre place réellement la question. Il a affirmé en principe que la dernière partie d'une lettre de lord Strathcona à l'ex-ministre de l'Intérieur contenait une certaine affirmation. Le premier ministre a prononcé les paroles suivantes, si je m'en rapporte aux notes que j'ai prises de son discours : " Le nouveau contrat doit être considéré comme étant strictement confidentiel, et ne doit être rendu public en aucune façon." Eh bien, je croyais que nous avions étudié cette question l'an dernier, quand le Gouvernement a refusé de déposer ce document sur le bureau de la Chambre. Le chef du Gouvernement a alors offert de remettre ce document entre les mains du chef de l'opposition, ou à un comité composé des membres de la gauche, mais sous la condition expresse que rien du contenu de ce document ne serait dévoilé à la Chambre. C'était là l'attitude du premier ministre, l'an dernier, quand il refusa de déposer le document en question, mais plus tard il le déposa sur le bureau de la Chambre, mais les signatures avaient été ou effacées ou retranchées.

On voulait laisser croire que certains grands intérêts publics se trouveraient sérieusement lésés si le document était rendu public. Mais est-ce que le premier ministre pourrait nous citer un intérêt public quelconque du Canada ou de l'empire qui ait pu être gravement lésé par la publication de ce document, qu'on a persisté durant des semaines à laisser ignorer à la Chambre ?

Je crois comprendre, d'après les observations de mon honorable ami de Jacques-Cartier, que ces noms ont été révélés récemment au comité d'agriculture. Mon très honorable ami pourrait-il nous dire quel est l'intérêt public du Canada ou de l'empire qui ait pu être compromis en quoi que ce soit par ces révélations? Cependant, non seulement l'année dernière, mais aussi cette année, on a cherché à faire valoir ce prétexte absurde que les intérêts publics se trouvaient en quelque point avoir à souffrir grandement si ces noms étaient révélés. Que nous a dit lord Strathcona ? Il a déclaré que le nouvel arrangement devait être considéré comme strictement confidentiel, et que, pour aucune raison, il ne devait être rendu public. C'est là l'argument qui a été émis, mais cependant le Gouvernement a jugé bon de n'en tenir aucun compte et il a déposé, après de longs pourparlers, ce document sur le bureau de la Chambre. Le très honorable premier ministre pourrait peut-être nous retorquer : N'avons-nous pas fait là tout ce que vous avez demandé ? La réponse est très catégorique. Quand les faits ont été révélés à la Chambre nous avons constaté que cette compagnie, qui prétendait avoir apposé son sceau officiel sur le contrat, n'était pas même constituée en corporation. A quoi donc le Gouvernement veut-il en venir, en déposant sur le bureau de la Chambre un document soi-disant signé par une compagnie ayant existence civile, quand il est parfaitement avéré qu'à l'époque où ce contrat a été signé cette compagnie n'était pas constituée en corporation ? Le très honorable premier ministre ou quelques-uns de ses collègues pourront peut-être nous expliquer cette singularité. La question a certainement déjà été posée assez souvent pour qu'on doive s'attendre à une réponse raisonnable. Ni les paroles du premier ministre, ni la lettre de lord Strathcona, ne laissent entendre, à ce que je puis voir, qu'on ait donné d'autres assurances que celles dont j'ai parlé, c'est-à-dire qu'on ne rendrait pas public le document en question ni qu'on révélerait jamais les noms de ceux qui l'ont signé. Eh bien, ces noms ont été rendu publics. Mais il se trouve maintenant que les noms des signataires ne sont pas les noms des vrais intéressés. Nous avons cherché à savoir, auprès du comité d'agriculture et auprès du comité des comptes publics, quels étaient les noms des véritables personnes à qui cet argent avait été versé. Mon très honorable ami nous dit qu'aucune accusation n'a été portée. Aucune accusation; il est vrai, n'a été portée en cette Chambre, mais il y a eu une enquête devant le comité d'agriculture et devant le comité des comptes publics, et devant un de ces comités un employé de ce gouvernement, touchant présentement des appointements considérables, a juré qu'il n'ajouterait aucune foi aux déclarations, même sous serment, d'un autre employé du Gouvernement, et il a aussi juré que cet autre employé passe avec raison pour être en contact avec cette compagnie et pour y être personnellement intéressé. C'est là ce qu'il a en réalité déclaré devant ce comité. Si donc un fonctionnaire à qui le Gouvernement témoigne une grande confiance puisqu'il lui verse des appointements considérables, a fait une semblable déclaration sous serment devant un comité de cette Chambre, j'avoue qu'on doit s'étonner que le

premier ministre nous demande encore de porter une accusation.

L'accusation vient d'être portée par l'un des propres employés du Gouvernement. Cependant le premier ministre prétend qu'il ne saurait aller plus loin, pour le moment, sans qu'une accusation catégorique soit portée par l'un des membres de cette Chambre. Mais, si je me rappelle bien, il y a à peine un an que le premier ministre nous a fait une déclaration très importante en cette Chambre au sujet de ces mêmes fonctionnaires qui, en ce moment, portent les uns contre les autres des accusations fort graves. J'incline à croire qu'il est pour le moins fort singulier que des froissements de cette nature aient pu exister entre ces employés à l'insu du gouvernement. Si le gouvernement ignorait tout cela, il a certainement manqué à son devoir en février 1905. Le 2 février 1905, le premier ministre s'est exprimé comme suit :

Autant que le Gouvernement a pu savoir, il ne s'est jamais produit aucun différend entre les membres du personnel du haut-commissaire et M. Preston, et, autant que je sache, aucune plainte en ce sens n'a été portée devant aucun membre du Gouvernement ou devant aucun autre ministre. M. Preston n'a juridiction sur aucun membre du personnel du haut-commissaire, et ses devoirs se bornent à ce qui concernent l'immigration.

J'ignore à quelle époque exacte ces différends ont pu exister, mais, autant que je puis me rappeler, ils existaient bien avant que le premier ministre nous eût fait cette déclaration. Tout en ajoutant une foi absolue à son affirmation qu'il ignorait qu'un différend eût pu se produire alors, je dois lui faire remarquer qu'il n'est pas tout à fait conforme à l'idée que nous avons de l'exercice du gouvernement constitutionnel, de nous faire une semblable déclaration quand, comme tout le monde le sait, il est parfaitement avéré que ces différends existaient depuis déjà dix-huit mois entre les membres du personnel du haut commissaire et M. Preston, chef du département de l'immigration dans la Grande-Bretagne.

Le premier ministre nous rappelle toujours, comme c'est son habitude en semblable occurence, l'affaire regrettable à laquelle M. Dyke avait été mêlé il y a quelques années, et il ne nous est pas permis de parler des affaires de la North Atlantic Trading Co., sans que tout aussitôt on nous prie de ne pas oublier que M. Dyke a déjà passé quelques jours dans une prison allemande.

Quelle signification faut-il attacher à ce contrat? On y a introduit une clause stipulant que les personnes, quelles qu'elles soient, qui constituent la North Atlantic Trading Co., ne devront rien faire qui soit prohibé par les pays étrangers où il conduisent leurs opérations. A-t-on stipulé cela afin d'engager les membres de cette compagnie à violer les lois de ces pays ? Est-ce là ce que le premier ministre veut laisser entendre ? De deux choses l'une : ces gens-là, en exécutant ce contrat, violent ou ne violent pas les lois de ces pays étrangers. S'il y a violation avec le consentement du gouvernement, c'est-à-dire si le gouvernement ferme les yeux là-dessus, alors plus tôt nous aurons mis fin au contrat, le mieux ce sera. D'un autre côté, si ces gens-là observent les stipulations de ce contrat, alors je crois devoir faire remarquer que le premier ministre ne nous a pas encore donné le moindre semblant de raison pour justifier tous ces mystères. Sur quoi s'est-on fondé pour nous affirmer que ce contrat ne devait pas être rendu public ? Quelles raisons avait-on de nous dire qu'il était important que les noms ne fussent pas révélés, s'il n'y avait eu aucune violation des lois d'un pays étranger ? Si l'intention n'a jamais été que ces gens-là n'observent pas la lettre et l'esprit de leur contrat, quelles raisons avait donc le département de l'Intérieur ou le ministre de l'Intérieur pour jeter le voile du mystère sur toute cette affaire, et pour essayer de cacher ce document au Parlement ? Quelles raisons a encore aujourd'hui le gouvernement pour cacher au Parlement les noms de ceux qui sont ici en réalité derrière la scène ? Le premier ministre nous a dit que nous devrions nous garder d'intervenir de façon intempestive dans les affaires des particuliers ou des corporations, à plus forte raison, a-t-il ajouté, quand ces affaires touchent à des sujets qui concernent l'intérêt public. Il a encore rappelé l'affaire Connolly.

Les livres de M. Connolly font foi qu'il y avait là en jeu à la fois des intérêts publics et des intérêts particuliers. Le comité chargé de l'enquête avait insisté pour que ces livres fussent communiqués sans réserve au comité, et pour qu'ils pussent être à volonté inspectés du commencement jusqu'à la fin. Il y avait là des intérêts publics en jeu, parce que M. Connolly avait un contrat—ou un sous-contrat, je ne me rappelle pas exactement—avec le gouvernement. Pareillement, les affaires de la "North Atlantic Trading Company" concernent l'intérêt public, parce que les seules affaires où est engagée cette compagnie, autant du moins que nous pouvons le savoir jusqu'à présent, se rattachent à un contrat avec le Gouvernement, en vertu duquel près de $300,000 de notre argent ont déjà été payés aux membres de cette compagnie, et qu'une autre somme très considérable leur sera payée encore cet été. Dans ces circonstances, comment s'étonner que nous cherchions à savoir quels sont en réalité les principaux intéressés dans toute cette affaire ? Comment s'étonner, aussi, que nous demandions, comme pour l'affaire Connolly, que les livres de la compagnie soient produits devant le comité et devant la Chambre ?

Le premier ministre a fait un appel à ses partisans pour faire rejeter cette motion. C'est très bien, et il ne trouvera, j'imagine,

aucun récalcitrant. Mais je crois, cependant, devoir lui faire remarquer qu'il ne trouvera pas le public du Canada aussi docile.

On n'a pas allégué une seule bonne raison pour justifier ce secret. Si les noms des membres de la "North Atlantic Trading Company" devaient être tenus secrets, et si cette assurance a été donnée par un ministre de la couronne, alors pourquoi ne pas avoir inséré une clause de ce genre dans le contrat même ? La Chambre, je suppose, est en possession du texte complet de ce contrat. Et cependant voilà que le premier ministre s'efforce d'y incorporer une disposition qui en était absente, et pour l'authenticité de laquelle on nous demande de nous en rapporter à la parole d'un des ministres ou de plusieurs membres de l'administration. La seule assurance que nous ayons de cela, je le répète, est contenue dans la lettre de lord Strathcona. Cette pièce a été produite, mais la stipulation contenue dans cette lettre n'a rien à faire, ce me semble, avec le sujet dont la Chambre est en ce moment saisie.

On nous a donné quelques noms comme étant ceux des membres de la "North Atlantic Trading Company", hôteliers, avoués, et autres gens de même acabit. Le premier ministre lui-même admet que ce ne sont là que des hommes de paille. S'il n'y a jamais eu intention de violer les lois d'aucun pays étranger, si on n'était mû par aucun motif caché ou louche, pourquoi a-t-il été nécessaire de nous donner, comme étant les noms des principaux intéressés dans cette compagnie, les noms de gens qui nous disent maintenant qu'ils ne se rappellent de rien et n'ont pas le moindre intérêt dans toute cette affaire ? Pourquoi tous ces subterfuges, si l'affaire était de celles qui pouvaient être montrées au grand jour, et alors pourquoi nous cacher les noms des intéressés ? Pour toutes ces raisons, la motion de mon honorable ami de Jasques-Cartier me paraît parfaitement fondée, et il me semble que c'est là une motion que le Gouvernement lui-même devrait appuyer. Bien plus, si le premier ministre avait ici fait son devoir, il aurait agi exactement comme l'a fait sir John Thompson quand il était premier ministre. C'est-à-dire qu'il aurait dû présenter lui-même, en sa qualité de leader de cette Chambre, la motion laissée à l'initiative de mon honorable ami de Jacques-Cartier, demandant que cet officier ministériel soit traduit devant cette Chambre pour répondre aux questions qui lui seraient posées, ou qu'il comparaisse de nouveau devant le comité avec promesse de répondre de façon satisfaisante.

Le premier ministre n'a pas voulu agir ainsi. Il n'a pas ouvert la bouche au sujet du rapport du comité, Il n'a tenu aucun compte de ce rapport. Il n'est entré en scène qu'à la dernière heure, c'est-à-dire après que mon honorable ami de Jacques-Cartier eût agi à sa place. Et il ne fait aujourd'hui que nous présenter un amendement qui va avoir pour effet d'arrêter toute enquête ultérieure au sujet des personnes constituant cette compagnie.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Il fallait s'attendre à ce que deux sortes de questions fussent discutées au sujet de cette motion, bien qu'en réalité je ne crois pas que nous soyons tenus d'en discuter plus qu'une. Les questions se rapportant au mérite même de ce contrat ne sont pas très nombreuses. La conclusion à laquelle j'en arrive, c'est que, même si on admet que ce contrat était imprudent et inopportun, il n'en reste pas moins acquis que le Canada s'était engagé sur l'honneur à ne pas divulguer les noms des intéressés. Cela étant, je ne crois pas que le Parlement doive être tenu de forcer aucun ministre ou aucun fonctionnaire à violer la parole donnée. Mon honorable ami (M. Borden) a parlé de l'affaire McGreevy. Mais il a omis de signaler—ou plutôt il n'a pas appuyé là-dessus autant qu'il aurait dû le faire—la grande différence qu'il y avait entre les deux cas. Dans l'affaire McGreevy, il y a eu une accusation—pour citer les mots mêmes de mon honorable ami—portée contre un ministre de la couronne, et mettant en danger le siège d'un membre de cette Chambre. Cette accusation était une des plus graves qui pouvaient être portées dans une assemblée parlementaire. Quand des cas de ce genre se produisent, l'enquête parlementaire doit être, comme on doit s'y attendre, bien plus étendue et plus rigide qu'une enquête instituée à l'occasion de quelque plainte ordinaire. Ces sortes d'enquêtes sont nécessaire avec notre système de gouvernement. Tous nos comités permanents peuvent être considérés come étant, en un sens, des comités chargés de faire la lumière à l'occasion de ces sortes de plaintes, et on doit leur donner pour cela toute la latitude possible. Mais il y a toute la différence du monde entre ces comités, et un comité chargé de conduire une enquête contre un ministre de la couronne.

M. BERGERON : L'honorable ministre des Finances est dans l'erreur. Dans l'enquête de 1891, l'accusation n'avait pas été portée contre sir Hector Langevin, mais contre M. McGreevy.

M. FIELDING : Le nom de sir Hector Langevin était si intimement mêlé à celui de l'affaire McGreevy que mon honorable ami admettra qu'il était impossible de les séparer.

M. AYLESWORTH : M. McGreevy faisait alors partie de la Chambre, et l'accusation était contre lui.

M. FIELDING : Dans le cas présent, on n'a porté aucune accusation contre un ministre de la couronne ni contre aucun membre de cette Chambre. Il n'y a même, pour

ainsi dire, pas d'accusation contre aucun fonctionnaire. C'est là ce qui ressort de tout ce qui s'est passé.

La position où se trouvent les honorables membres de la gauche se comprend parfaitement. On leur a communiqué certains renseignements auxquels, comme membres de l'opposition, il leur faut prêter attention, et sur lesquels ils peuvent même à l'occasion exiger une enquête. Ils ont été amenés peu à peu à croire, sans doute en toute sincérité, que certains employés du ministère étaient intéressés dans cette compagnie. On a cité des noms—du moins en dehors de cette Chambre—et même devant le comité. On a dit, par exemple, que M. Smart, ci-devant sous-ministre de l'Intérieur, avait été intéressé dans cette compagnie. Il est vrai qu'il est devenu dans la suite l'agent de la compagnie, après qu'il eût quitté le département. Mais on a dit qu'il était intéressé dans cette compagnie, à l'époque même où il exerçait ses fonctions de sous-ministre. M. Smart a nié tout cela sous serment, et par conséquent cette affaire est close à moins qu'on n'ait une autre plainte à formuler sur ce même sujet. On a ensuite laissé entendre, de façon assez large, que M. Preston était intéressé dans cette affaire. Nous n'avons eu jusqu'ici qu'une seule déposition sérieuse sur ce point. C'est celle même de M. Preston, établissant que ces racontars ne reposent absolument sur aucun fondement, et que ni de près ni de loin il n'est intéressé dans cette compagnie. Mais, a fait remarquer mon honorable ami, un fonctionnaire du gouvernement du Canada a dit tout le contraire. Pas un seul fonctionnaire n'est cependant allé aussi loin que cela. Je ne fais pas partie du comité de l'agriculture, mais j'y suis entré l'autre jour par hasard, au moment où on interrogeait le fonctionnaire en question, et la question posée était celle-ci. Connaissez-vous certains faits qui puissent vous permettre de dire que M. Preston était intéressé dans l'affaire ? Et la réponse a été absolument négative.

M. SAM. HUGHES : Un témoin a juré positivement qu'il avait vu le chèque même de M. Preston, remis en paiement de certains comptes.

M. FIELDING : Devant le comité des comptes publics, M. Preston a admis qu'il avait payé certaines sommes d'argent pour la North Atlantic Trading Company.

M. R. L. BORDEN : Etait-ce par chèque officiel ou personnel?

M. FIELDING : Je ne saurais dire. Mais, dans tous les cas, M. Preston a admis volontiers, alors qu'il était interrogé par le comité des comptes publics, qu'il avait payé à un M. Sallinger certaines sommes pour la North Atlantic Trading Company.

M. SAM. HUGHES : Bien plus, le témoin a carrément affirmé que M. Preston a engagé M. Salinger, au nom de la compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord.

M. FIELDING : C'est possible. C'est la partie essentielle de la déposition de ce témoin, et je dois l'avouer, il a répondu aux questions avec une grande franchise, déclarant qu'il éprouvait une vive antipathie à l'endroit de M. Preston et qu'il serait bien aise de lui porter un bon coup, à l'occasion. Les agents de passages, ajoute-t-il, qui avaient l'habitude de recevoir des primes, sous l'ancien régime, n'en obtenant plus, pensèrent que M. Preston était intéressé dans cette affaire ; et lorsqu'on demanda au témoin s'il pourrait affirmer, de science certaine, sous la foi du serment, que M. Preston fût intéressé dans cette entreprise, il eut la franchise de dire : Non, je ne pourrais pas l'affirmer, sous la foi du serment, mais je le crois, tout de même." C'est alors qu'il déclara nourrir une vive antipathie à l'endroit de M. Preston, ajoutant qu'il serait bien aise de lui porter un bon coup, à l'occasion.

M. BERGERON : Est-ce qu'il n'a pas affirmé, sous la foi du serment, que c'était un fait de notariété publique, parmi les agents de passages, que M. Preston avait des intérêts dans cette compagnie ?

M. FIELDING : Non, il a déclaré qu'il circulait une rumeur en ce sens, mais il y a toute la différence du monde entre une rumeur et un fait établi. Ainsi il n'existe ni preuve ni accusation soit contre un ministre soit contre un député, et il n'est, pour ainsi dire, pas formulé d'accusation grave contre aucun fonctionnaire du gouvernement fédéral à cet égard. A l'encontre de tout ce que l'on a présenté au public sous forme d'insinuations ou de suggestions, il y a l'affirmation catégorique faite, sous la foi du serment, par les deux fonctionnaires, MM. Smart et Preston, affirmant qu'ils n'ont jamais été intéressés dans la compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord, sauf la restriction apportée par M. Smart déclarant qu'après sa démission il entra au service de la compagnie, ainsi qu'on l'a démontré devant le comité.

M. LENNOX : Et là, il a appliqué les arrangements effectués pendant qu'il exerçait les fonctions de sous-ministre.

M. FIELDING : Non, nullement, cette assertion n'est nullement prouvée. Que l'honorable député jette un coup-d'œil sur les dépositions des témoins et il constatera l'inexactitude de mon affirmation.

M. LENNOX : J'ai assisté aux séances du comité et je me rappelle parfaitement la chose.

M. FIELDING : L'honorable député est devenu tellement soupçonneux que ses souvenirs sont en désaccord avec les faits.

M. LENNOX : Le ministre nie-t-il que M. Smart ait affirmé que cet arrangement s'est effectué pendant qu'il exerçait les fonctions de sous-ministre ?

M. FIELDING : M. Smart n'a fait nulle affirmation de ce genre, bien que je n'aie pas le texte des dépositions sous les yeux. Voici ce qu'il a déclaré, en substance : après son départ du ministère, il est entré au service de cette compagnie ; mais pendant qu'il exerçait la charge de sous-ministre, il n'a jamais noué avec les membres de cette compagnie de relations incompatibles avec le loyal exercice de ses devoirs. Quoi qu'il en soit, je n'attache guère d'importance à cet objection, M. Smart ayant positivement déclaré, sous la foi du serment, qu'il n'avait jamais fait partie de la compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord. Même déclaration de M. Preston. Il est inutile de se dissimuler ces faits. Pas un seul témoin n'affirme que ces messieurs soient membres de la compagnie en question. M. Smart et M. Preston déclarent, sous la foi du serment, qu'ils n'ont jamais fait partie de cette compagnie et pas un seul témoin n'est venu affirmer le contraire.

Un mot au sujet de la sagesse de l'arrangement en question. On me pardonnera si, fatalement, je reviens sur les arguments déjà formulés dans une certaine mesure. Le chef de l'opposition affirme de nouveau que dans le traité en question figure un article portant défense de commettre aucun acte illégal. Comme on l'a souvent fait observer, on peut se créer des ennuis, sans commettre d'acte absolument illégal. Même au Canada, sans commettre d'infraction à la loi, on peut devenir l'objet de certains soupçons et se rendre passible d'emprisonnement. Seulement, au Canada, il existe des moyens qui permettent à l'inculpé de se libérer fort promptement ; tandis que, en pareilles circonstances, dans certains pays de l'Europe continentale, on peut languir longtemps en prison, avant de pouvoir obtenir sa libération, en invoquant la loi.

Reconnaissons le fait consigné dans la résolution ; savoir : qu'aux situations exceptionnelles existant sur le continent européen, il faut répondre par des mesures exceptionnelles.

A New-York, à Londres, à Paris, on peut ouvrir des bureaux d'immigration, distribuer des annonces, envoyer des agents, recruter des immigrants publiquement dans la rue, et demander au premier venu qu'on rencontre d'émigrer au Canada. Mais sur le continent européen, pareille chose est impossible. En Allemagne, on ne vous permettrait pas d'ouvrir un bureau d'immigration.

Je pourrais citer tel pays d'Europe où on a tenté certains efforts pour recruter des immigrants au bénéfice du Canada ; on fit savoir aux autorités que le gouvernement canadien désirait ouvrir un bureau public, mais on lui refusa cette autorisation. Sachons reconnaître l'existence de difficutés de ce genre naissant de la situation de l'Europe continentale. Il faut bien se convaincre que si nous désirons obtenir des immigrants de cette partie du monde, force nous est de faire face à la situation et aux conditions existantes. Ce n'est donc pas sans bonnes et valables raisons qu'on a fait de cette affaire une chose confidentielle. "Mais, s'écrie l'honorable député, il n'existe pas de preuves de la nature confidentielle de ce traité, sauf la preuve manifestée dans la lettre de lord Strathcona, dont le premier ministre a donné lecture." Quand bien même ce serait là l'unique preuve, elle devrait suffire, car lord Strathcona dit qu'il est d'urgence de traiter l'affaire confidentiellement, sans rien révéler. Mais, affirme l'honorable député, cela ne se rattache qu'aux clauses du contrat et nullement aux noms des membres de la compagnie. A-t-on jamais avancé argument plus absurde ? En quoi la formule spéciale d'un contrat peut-elle nous intéresser ? Le point essentiel, la seule chose qui pourrait nous créer des ennuis, ce serait la révélation des noms en question.

M. R. L. BORDEN : Alors, pourquoi avez-vous refusé de déposer sur le bureau, l'année dernière, le texte de ce traité ?

M. FIELDING : Nous n'avons jamais refusé de le faire ; en réalité le document a été déposé sur le bureau, l'année dernière.

M. R. L. BORDEN : Oui, mais à la suite de bien des retards.

M. FIELDING : Ce texte a été déposé sur le bureau, mais je ne voudrais pas affirmer maintenant que nous ayons agi sagement en le faisant. Quoi qu'il en soit, le point essentiel est la divulgation des noms, et lorsque le contrat eût été déposé sur le bureau, comme on l'a observé l'autre jour, on constata alors que les noms n'y figuraient pas, pas même les pronoms des signataires, du secrétaire, du trésorier ou des officiers. L'essentiel, c'est que le texte du contrat a été déposé et que les noms des intéressés sont connus. Que voulez-vous davantage ?

M. SAM. HUGHES : Voulez-vous nous dire maintenant pourquoi vous avez rescindé ce contrat ?

M. FIELDING : Voilà maintes fois que cette réponse a été apportée ici. Le ministre de l'Intérieur y a déjà répondu plusieurs fois. L'honorable député s'est si souvent absenté qu'il n'a sans doute pas entendu cette réponse.

M. SAM. HUGHES : Non, je ne me suis jamais absenté.

M. FIELDING : Je serais bien aise de vous éclairer, si j'était bien convaincu que votre ignorance est due à votre absence.

M. BERGERON : S'agit-il ici d'une entreprise qui n'existe pas ou d'un traité inter-

venu avec la compagnie constituée en corporation dans l'île de Guernsey ?

M. FIELDING : En quoi la chose importe-t-elle ?

M. BERGERON : Si la compagnie n'existe pas, alors vous versez ces deniers à une compagnie fictive.

M. FIELDING : C'est là ce que l'honorable député lui-même a fait, toute sa vie, en versant de l'argent à une compagnie, sans savoir si c'était une compagnie fictive ou réelle. C'est ce qui m'arrive, tous les jours; et d'ailleurs, dans le cours ordinaire des affaires, quel est celui qui s'occupe des actionnaires de la compagnie avec laquelle il traite ?

M. BERGERON : Quand je dépense mes propres deniers, je n'en suis comptable qu'à moi-même ; mais quand le ministre des Finances fait des versements au nom du gouvernement, il est comptable au peuple canadien.

M. FIELDING : L'honorable député serait heureux, sans doute, de bénéficier, dans sa vie privée, de la réputation de prudence et d'économie dont il jouit dans la vie publique. Quant à la raison d'être de ce secret, relativement à la publication des noms, la voici : c'est que, dans presque tous les pays de l'Europe continentale, il existe des règlements pour réprimer toute tendance à favoriser l'immigration ; l'on vous suscite toutes sortes d'entraves, de sorte qu'il serait facile au premier individu venu, en s'appuyant sur un texte de loi, de vous créer bien des ennuis. En Allemagne, en Autriche, en Hongrie, plus d'un fonctionnaire, sans absolument violer les lois de ces pays, pourrait créer des ennuis à un agent d'immigration. Ce traité me semble donc sage et même d'urgence, si j'en juge d'après mes faibles lumières en fait d'immigration européenne ; mais qu'il fût d'urgence ou non, il a été effectué, ainsi que le dit, dans sa lettre, lord Strathcona. On a tenté, dans certains milieux, quelques efforts pour mêler à cette affaire lord Strathcona. On a transmis en Angleterre des cablogrammes erronés portant qu'un certain député ici avait formulé une accusation contre lord Strathcona. Et il était assez comique de lire, l'autre jour, dans les journaux, que lord Strathcona, en réponse à une question qu'on lui avait adressée, avait répondu qu'il n'était nullement intéressé dans les affaires de la compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord. Personne n'a jamais donné à entendre que lord Strathcona fût intéressé dans cette affaire.

M. BERGERON : C'est M. Preston qui a donné la chose à entendre.

M. FIELDING : M. Preston a affirmé avoir communiqué la chose à lord Strathcona, ajoutant que ce dernier était au courant de la situation. Il n'a pas affirmé que lord Strathcona fût responsable de la chose, dans la moindre mesure ; seulement on l'a mis au courant de l'affaire.

M. SAM. HUGHES : M. Preston n'a pas communiqué les noms de ces individus à lord Strathcona.

M. FIELDING : Je ne saurais dire ; d'ailleurs, je dois l'avouer, je ne m'intéresse guère à cette question de noms. Je le répète, dans le cours ordinaire des affaires, quel est celui d'entre nous qui, à la veille de conclure un marché avec une compagnie, s'écrierait : Attendez un instant, quel est le président de cette compagnie ? Le président, répond son interlocuteur, est John Smith.—Et le secrétaire ?—Le secrétaire est John Jones.—Je tiens aussi à savoir les noms des actionnaires de la compagnie ?—L'interlocuteur nomme les actionnaires de la compagnie.

Qui s'est jamais avisé de traiter avec une compagnie de cette façon ? Il n'est guère utile de savoir qui a organisé cette compagnie ; et ce qui nous intéresse surtout, c'est de savoir le chiffre des dépenses effectuées pour recruter des immigrants ainsi que le nombre d'immigrants obtenus. Dans sa lettre, lord Strathcona dit qu'en substance le nouveau traité est similaire à l'ancien. A ses yeux, les deux traités ne diffèrent guère. Il se demandait avec une certaine appréhension si le nouvel arrangement n'entraînerait pas l'infraction de quelque loi en vigueur dans les pays du continent, et en outre, si les agents de passages avec lesquels on avait antérieurement traité, et dont l'utilité avait cessé, se sentant froissés dans leurs justes susceptibilités, ne nous refuseraient pas leur coopération, à l'avenir. Lord Strathcona a déclaré qu'il importait d'observer un inviolable silence au sujet de cette affaire et la promesse de ce secret fut donnée. Mais, s'écrie ici le chef de l'opposition (M. R. L. Borden), qui a fait cette promesse ? Il n'a, sans doute, pas entendu le premier ministre lui-même déclarer que cette promesse a été donnée par le titulaire lui-même, le député de Brandon (M. Sifton) alors ministre de l'Intérieur.

M. R. L. BORDEN : Est-ce par écrit ?

M. FIELDING : Non, je ne sache pas que cette promesse ait été couchée par écrit, bien que je ne puisse l'affirmer positivement. Le ministre de l'Intérieur, paraît-il, a consenti à ce que l'on donnât cette promesse.

M. R. L. BORDEN : Si je pose la question, c'est que s'il existait une promesse par écrit il serait plus facile d'élucider l'affaire.

M. FIELDING : Je ne saurais dire. Ce que je sais, c'est que, m'informe-t-on, cette assurance a été donnée par M. Preston, de l'agrément du ministre de l'Intérieur ; que le traité a été d'abord conclu, négocié par MM. Smart et Preston, mais qu'il n'est de-

venu exécutoire qu'à la suite de sa confirmation par le ministre de l'Intérieur.

M. BERGERON : N'est-il pas possible que le minisre ait été trompé par ses subordonnés ?

M. FIELDING : Peu importe qu'il ait été trompé, à moins qu'on ne prouve l'existence de quelque fraude à cet égard. Certaines circonstances de nature exceptionnelle pourraient autoriser la violation d'une promesse ainsi donnée, mais je pose ici la question aux honorables députés : Vous nous demandez de révéler les noms des membres de cette compagnie, mais à votre avis, serions-nous excusables de le faire ?

M. NORTHRUP : Le ministre pourrait-il préciser la date à laquelle l'ex-ministre de l'Intérieur a donné cette promesse relativement au secret à garder ?

M. FIELDING : Non.

M. NORTHRUP : L'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) pourrait peut-être nous éclairer.

M. FIELDING : En effet, il le pourrait. Il a éclairé la Chambre, l'autre soir.

M. LANCASTER : Non, il n'a nullement réussi à nous éclairer.

M. FIELDING : L'ex-ministre de l'Intérieur réussira peut-être à vous éclairer sur cette question, comme il l'a fait, l'autre soir, en matière fort importante.

M. LANCASTER : Il nous a fallu attendre quatre longues heures, sans pouvoir obtenir la moindre lumière.

M. FIELDING : Il existe des esprits fort lents, et si le député de Lincoln-et-Niagara (M. Lancaster), après avoir, quatre heures durant, prêté l'oreille aux paroles du député de Brandon, n'a pas réussi à s'éclairer, cela ne fait guère l'éloge de son intelligence.

M. LANCASTER : C'est précisément ce dont je me plains.

M. FIELDING : Si l'honorable député désire réellement s'éclairer, je ne doute nullement de son succès, car il a beaucoup plus d'aptitudes qu'il ne semble le croire.

M. BARKER : Alors, le ministre pourrait-il nous dire comment il se fait que M. Preston, dans le rapport circonstancié qu'il présente au ministre au sujet de ses négociations, et du traité en question, n'ait pas soufflé mot de cette promesse de secret ?

M. FIELDING : Non, je ne saurais dire. A mes yeux, il importe peu de savoir à quel moment des négociations la chose a eu lieu. Ces objections se comprennent parfaitement dans la bouche de gens qui ne se sont pas familiarisés avec les méthodes usitées dans la conduite des affaires publiques. Nombre de gens vous demanderont : pourquoi tous ces secrets ? Il est impossible de faire des transactions, dans le cours ordinaire de la vie, sans qu'il s'y rattache quelque chose de nature confidentielle. Il est impossible d'administrer les affaires de l'Etat sans négociations de nature confidentielle ; et affirmer qu'un gouvernement ne saurait ni entamer de négociations ni faire de traités de nature confidentielle, c'est nier la possibilité même du succès dans l'administration des affaires publiques. Les négociations de nature confidentielle sont nécessaires dans toutes les affaires de la vie. Ainsi en est-il des traités intervenus entre les gouvernements et les particuliers, et chercher à persuader au public qu'il existe quelque chose d'inavouable et de répréhensible dans le secret, c'est tout simplement flatter les préjugés d'un public peu éclairé, au lieu de reconnaître que, dans la conduite des affaires publiques, il doit exister des relations de nature confidentielle.

M. MONK : N'est-il pas vrai que, dans le cours des deux semaines dernières, le Gouvernement a reçu de lord Strathcona une lettre où il fait un exposé complet de la question ? S'il en est ainsi, pourquoi n'a-t-on pas déposé cette lettre sur le bureau de la Chambre ?

M FIELDING : Je ne sache pas que le Gouvernement ait omis de déposer sur le bureau quelque communication dont le dépôt a été demandé par l'honorable député. S'il existe d'autres correspondances, rien n'empêche qu'elles ne soient déposées.

M. MONK : Le Gouvernement a-t-il reçu la lettre en question?

M. FIELDING : Je ne saurais dire à l'honorable député quelles correspondances le Gouvernement a reçues. Quand bien même je le saurais, je ne pourrais le renseigner à cet égard, sans avoir reçu les instructions voulues. Je tiens à ce que cette correspondance soit transmise à la Chambre par le canal légitime.

Une VOIX : Ce n'est pas là une réponse satisfaisante.

M. FIELDING : Au contraire. Le Gouvernement canadien, dans l'exercice de ses propres fonctions, négociant cette affaire par l'entremise du fonctionnaire voulu, en s'appuyant sur des raisons me semblant légitimes, mais qui, même en étant illégitimes, conserveraient toute leur force, a donné à ces individus l'assurance que leurs noms ne seraient pas livrés à la publicité.

M. BERGERON : Nous affirmons que c'est faux.

M. FIELDING : Qui affirme que la chose est fausse?

M. BERGERON : Le ministre ne comprend-il pas que nombre de députés n'ajoutent pas la moindre foi à l'existence de cette promesse, et si la chose est fausse, comment pourrons-nous le prouver? Cette enquête nous mettrait en lieu de prouver la vérité ou la fausseté de ce fait. Le Gouvernement,

par son initiative, nous enlève tout moyen de faire enquête sur la question.

M. FIELDING : Non ; en face de l'honorable député siège l'ex-ministre de l'Intérieur qui est prêt à faire sa déposition devant un comité et à donner tous les renseignements voulus.

M. SPROULE : L'ex-ministre refusera de répondre.

M. FIELDING : Il ne faudrait pas connaître l'ex-ministre pour croire qu'il divulguera les noms en question, car il est tenu en honneur de ne pas le faire. Rien de plus légitime. Je suis bien aise de constater qu'il n'est pas homme à reculer devant son devoir, et que lorsqu'il a pris un engagement au nom du Gouvernement, il entend bien respecter cet engagement et tenir la parole donnée à ceux avec qui il a fait cette convention. On n'a pas fait valoir un seul motif d'intérêt public qui nous autorise à nous départir d'une règle sage et légitime. Dans l'administration des affaires publiques, il devient parfois nécessaire de conduire certaines négociations sous le sceau du secret. Les arguments que j'ai formulés à l'appui de ce traité de nature exceptionnelle conclu avec la compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord me paraissent valables et légitimes ; mais même dans le cas où . . .

M. SPROULE: Puis-je poser une question au ministre ?

M. FIELDING : Sans doute.

M. SPROULE : Si j'ai bien saisi le sens des paroles du ministre il affirme qu'il est impossible d'administrer les affaires publiques sans qu'il intervienne des négociations de nature confidentielle de ce genre : pourrait-il nous apporter un exemple de dépense des deniers publics effectuée en secret par le Gouvernement, sauf en ce qui concerne les fonds secrets?

M. FIELDING : L'honorable député ne pose pas loyalement la question ; je pourrais citer une foule de circonstances où le Gouvernement effectue des dépenses, sans qu'il institue d'enquête à l'égard des actionnaires des compagnies.

M. SPROULE : Ce n'est pas là la question.

M. FIELDING : C'est précisément la question. Au moment où l'on m'a interrompu, j'allais observer que, quand bien même, de l'avis des membres de la gauche, le traité en question serait peu sage et peu prudent, ils sont tout autant intéressés que nous le sommes à sauvegarder l'honneur et la réputation, je ne dis pas l'honneur du Gouvernement, ou celui d'un parti politique, mais la bonne réputation du pays et du gouvernement canadien représentant le peuple dans son ensemble. Lorsqu'un membre du cabinet, agissant loyalement et sincèrement, au cours des négociations intervenues pour une transaction légitime et s'appuyant sur des raisons déjà révélées, à assuré les membres de cette compagnie que le traité en question serait tenu pour confidentiel et que leurs noms ne seraient pas divulgués, les députés de la gauche devraient mettre autant d'empressement que ceux de la droite à souscrire à cette proposition : puisqu'un ministre d'Etat a pris cet engagement au nom du gouvernement et du peuple canadiens, il faut respecter la parole donnée.

M. W. B. NORTHRUP (Hastings-est) : Il me semble qu'au cours de ce débat et de nombre d'autres discussions qui se sont livrées durant cette session, on a perdu un temps précieux à développer des observations ne se rattachant nullement à la question en discussion. Qu'on élimine donc toutes ces questions oiseuses, si éloquemment développées par le premier ministre et par le ministre des Finances et qu'on s'en tienne tout simplement à la question dont la Chambre est saisie, et on facilitera ainsi aux députés l'intelligence de la question sur laquelle ils doivent exprimer leurs avis, bien que, peut-être, certains députés éprouveraient plus d'embarras à justifier le vote qu'ils donneront.

Quelles sont les questions actuellement soumises à l'examen de la Chambre. La Chambre est saisie d'une motion tendant à obliger un témoin, serviteur du peuple canadien,à répondre à certaines questions. Il y a certains faits ici que personne ne révoque en doute et au cours de mes observations, je m'efforcerai de m'en tenir aux faits admis de tout le monde, au risque d'affaiblir ma propre démonstration, en taisant certains faits que je crois réels mais dont l'existence est contestée. Commençons par affirmer un fait admis de part et d'autre : un fonctionnaire du gouvernement canadien a passé avec certaines personnes inconnues, au nom du Gouvernement, un traité par lequel on s'engage à payer à ces inconnus, de fortes sommes puissées dans le coffre public du Canada en considération de certains services que ces inconnus étaient censés rendre au Gouvernement. Jusqu'ici, tout le monde est d'accord. Aujourd'hui, pour la première fois depuis l'ouverture de ce débat, le Gouvernement a catégoriquement annoncé, dans l'amendement proposé, qu'au début même de ces négociations un ministre d'Etat, au courant de ce qui se passait, se mêla aux négociations, prit part à tous les pourparlers et fit une certaine promesse. Je le répète, je désire m'en tenir aux faits admis de part et d'autre, et si je n'interprète pas fidèlement l'amendement formulé par le Gouvernement, si je fais erreur en affirmant que l'ex-ministre de l'Intérieur a coopéré à ce traité, étant au courant de ce qui se passait, et en faisant une certaine promesse à l'époque des négociations primitives en 1899,

alors je désire que le Gouvernement apporte la ractification voulue. Si l'ex-ministre de l'Intérieur, lorsque j'aurai terminé mes observations, prend la parole pour déclarer qu'il a fait cette promesse longtemps après la négociation de ce traité, je serai autorisé à affirmer qu'on n'a pas agi loyalement avec moi et qu'on a manqué au respect dû à la Chambre. Que l'ex-ministre de l'Intérieur me comprenne bien : je présente ces observations dans la conviction qu'il était au courant du traité primitif, qu'il l'a approuvé et qu'à cette époque il s'est engagé à garder le secret, objet de nos griefs actuels.

Cela étant posé, voici ce que nous constatons : un fonctionnaire de l'Etat, avec l'assentiment d'un ministre d'Etat et par conséquent avec l'approbation du Gouvernement du jour, conclut un marché dont ce Gouvernement porte la responsabilité, et il est stipulé, dans ce traité, que ces inconnus se chargeront d'une certaine œuvre et qu'en retour des services qu'ils auront rendus, il leur sera payé une certaine somme.

Voici un autre fait déjà acquis; peu de temps après la conclusion d'un certain traité exécutoire, négocié, si je ne me trompe, avec l'autorisation et de l'agrément d'un ministre d'Etat— car il ne convient pas qu'un ministre d'Etat figure à la tête d'un ministère ou en disparaisse, au besoin, dans son propre intérêt—ce fonctionnaire public, dis-je, s'avisa de modifier ce traité dans l'intérêt de ces inconnus, et au détriment du peuple canadien. Voilà une affirmation que personne ne saurait révoquer en doute. Citons un exemple: d'après le texte du traité primitif, il ne devait être versé de primes que pour les ouvriers agricoles âgés de plus de douze ans, immigrant dans l'Ouest ; or, quelques mois plus tard, sans aucune considération pour pareille modification, on raya du traité la disposition relative à la limite d'âge de douze ans, et il fut convenu que ces inconnus recevraient en beaux deniers canadiens $5 par tête pour chaque individu de cette catégorie, sans distinction d'âge. Nous avons déjà si longuement discuté tout ce qui se rattache à cette compagnie commerciale de l'Atlantique-nord que je m'abstiens d'en dire davantage, me bornant aux faits indiscutables. Rappelons cet unique fait : peu après la conclusion de ce traité, voilà qu'un fonctionnaire fédéral, au su d'un ministre d'Etat, avec son approbation, son consentement et peut-être à son instigation, et liant ainsi le Gouvernement, modifie délibérément ce traité avantageux pour l'Etat, et cela au bénéfice d'inconnus, ce fait, dis-je, suffit pour porter le peuple canadien à se demander quels sont ces inconnus. Je l'avoue, j'ai entendu tomber sans surprise certaines paroles des lèvres de quelques députés, mais j'ai été surpris et en quelque sorte humilié d'entendre un tel langage dans la bouche du ministre des Finances, un homme que tout le monde ici respecte.

Il s'agit des observations qu'il a formulées au sujet de ce mythe, oui, disons-le, cette invention frauduleuse; car c'est à bon droit que j'applique cette épithète à ces inconnus, puisqu'ils ont prétendu passer un marché avec le Gouvernement à titre de compagnie, alors qu'il n'existait pas de compagnie; puisque le traité portait la signature de leur secrétaire gérant, alors que ce secrétaire gérant de la compagnie n'existait pas, bref, puisqu'ils apposent sur ce document le sceau d'une compagnie sans existence. En présence de ces faits, c'est donc à bon droit que j'affirme que le Gouvernement canadien a passé un marché avec une compagnie fictive, un véritable mythe. Donc, M. l'Orateur, après avoir constaté que ce traité a été maintes et maintes fois modifié, au bénéfice de cette compagnie d'existence très problématique et qu'au cours de cette session et de la session dernière, les représentants du peuple n'ont pas réussi à obtenir de lumières à l'égard de ces inconnus, je tiens à vous rappeler, monsieur l'Orateur, ainsi qu'au peuple canadien l'attitude prise par les deux côtés de la Chambre respectivement sur cette question. D'un côté on voit nombre de députés tentant, au mieux de leur jugement, des efforts inutiles pour obtenir des renseignements qui n'auraient pas manqué d'être intéressants et précieux pour les contribuables de ce pays, n'en déplaise aux députés de la droite. Si les députés de la gauche avaient réussi, l'année dernière, à se procurer les renseignements voulus et que les membres de l'opposition eussent envisagé, au même point de vue que nous, les intérêts du peuple canadien, nous aurions réalisé une économie de plusieurs centaines de mille dollars, versés à cette compagnie au cours de l'année, tout comme nous avons réussi, grâce à l'attitude que nous avons adoptée cette année, à empêcher le gaspillage et la perte de centaines de mille et même de millions de dollars pour l'avenir; si toutefois, le contrat a réellement été rescindé, ce dont je doute fort; car, si le Gouvernement eût voulu tenter des efforts pour assurer aux bénéficiaires la continuation de ce traité, il lui eût été impossible d'adopter une meilleur subterfuge que cette tentative illégale faite, il y a quelque temps, dans le but de résilier ce contrat. En présence de ces faits, nous demandons une enquête, convaincus que nous sommes, à titre de représentants du peuple canadien, qu'on a versé ces derniers à une compagnie frauduleuse.

Avec quelle indignation n'avons-nous pas demandé que l'auteur de ce marché, l'homme possédant tous les renseignements voulus à cet égard, fut rappelé d'outre-mer, et cela afin qu'il fût en mesure de donner son témoignage ? Cet homme est notre serviteur, notre créature—certes, ce n'est pas un chef-d'œuvre dont nous puissions nous enorgueillir, mais enfin, financièrement parlant, nous l'avons fait ce qu'il est—or, lors-

que ce fonctionnaire public comparaît devant un comité parlementaire représentant le peuple canadien, et qu'on l'interroge à l'égard de la dépense des deniers publics, n'est-ce pas une énormité, un scandale, qu'une minorité seulement des députés veuille chercher faire enquête pour constater quel usage on a fait de ces deniers, à qui on les a versés et quels services le Gouvernement a obtenus en retour de ces dépenses? La majorité de cette Chambre, pénétrée d'un profond mépris pour le corps électoral, de s'écrier : " Nous appuyant sur les doctrines admises en droit constitutionnel, nous prétendons que ce fonctionnaire a droit de refuser de répondre à vos questions ". Au demeurant, je ne voudrais pas trop blâmer les députés ministériels, car il faut au moins leur accorder le mérite de la logique dans leur conduite, quand ils refusent de repousser la motion du député de Jacques-Cartier pour prêter leur appui à l'amendement du chef du Gouvernement, amendement qui est en parfait accord avec le système appliqué par ces messieurs, au cours des dix années dernières. En vue des révélations faites à la Chambre et au pays, au cours de ces quelques mois derniers, je puis affirmer qu'il existe une grande divergence d'opinion entre les députés ministériels et les députés antiministériels, au sujet des devoirs qui nous incombent envers le peuple canadien. Je ne m'arroge pas le don d'infaillibilité, et je ne veux pas affirmer que les députés de la droite soient dans le tort ; mais, je l'affirme, il existe une ligne de démarcation bien tranchée, relativement à nos opinions à l'endroit du peuple canadien. Il suffit de jeter un regard sur la gestion du Gouvernement dans les différents services, même lorsqu'il s'agit de l'achat des fournitures. Nous, députés de la gauche, nous affirmons qu'il faut pratiquer toute l'économie possible dans l'achat de ces articles, puisqu'il s'agit d'une dépense des deniers publics. D'autre part, les députés ministériels ne prétendent nullement qu'il faille pratiquer toute l'économie possible dans l'achat de ces marchandises. Ils s'écrient : " nos amis ont un titre à la vente de ces marchandises, quel que puisse être le résultat; " et de peur qu'il ne se fasse pas une répartition équitable des profits parmi leurs amis et pour avoir la certitude que la curée sera abondante ils ne s'adressent pas même directement à leurs amis ; ils font leurs achats au moyen d'un entremetteur, ce qui augmente encore les profits. Si je mentionne ces faits, c'est afin de mettre bien en relief l'abîme qui sépare les députés de la droite de ceux de la gauche. Relativement à la question qui nous occupe, c'est le même système qui a prévalu.

Aux yeux des députés ministériels, les deniers versés à la compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord rentrent dans la catégorie des dépenses qu'ils peuvent effectuer, à leur guise, sans se soucier des vœux et des désirs du corps électoral ; tandis que, aux yeux des députés de la gauche, le corps électoral a droit d'être consulté sur l'emploi de ces deniers. Aussi, lorsqu'un fonctionnaire fédéral est cité devant un comité de cette Chambre, et qu'on lui demande de divulguer les noms des gens qui traitent avec le Gouvernement et qui ont passé un contrat entaché de fraude en ce qui les concerne, nous ne sommes nullement surpris que ce fonctionnaire refuse tout net de divulguer ces noms. Lorsque le premier ministre affirme que, d'ordinaire, les compagnies ne font pas connaître les noms de leurs actionnaires, il oublie une chose ; c'est que, d'ordinaire les compagnies se composent d'hommes intègres. Disons qu'un député ait traité avec une certaine compagnie et qu'après avoir versé de fortes sommes, il apprenne que cette compagnie n'existe qu'à l'état de mythe ; alors, monsieur l'Orateur, il irait aux renseignements à l'égard des gens avec lesquels il a traités, afin de savoir à qui il doit s'adresser pour obtenir le remboursement des sommes versées, s'il y a eu fraude.

Faisons ici une supposition : après avoir constaté que la compagnie avec laquelle il a traité est une compagnie sans existence, il se rend au bureau de son comptable, celui-là même qui a traité avec la compagnie, et lui dit : " Vous avez prétendu faire un marché avec une certaine compagnie, mais j'apprends que cette compagnie n'existe pas: j'ai versé des centaines de mille dollars à des inconnus, et force me sera de débourser encore des milliers de dollars; c'est vous qui m'avez engagé dans cette malheureuse affaire et je tiens à ce que vous me fassiez connaître les noms des membres de cette société ou maison commerciale" Que penserait l'employeur, si son employé refusait de divulguer les noms de ces individus ? Que penseriez-vous du juge qui donnerait gain de cause au comptable en pareilles circonstances ? Et cependant, voilà précisément ce que nous faisons. Constituant ici le tribunal le plus élevé du pays, nous faisons office de juges, et un de nos employés qui a passé un mauvais marché avec une compagnie fictive sommé de divulguer les noms de cette compagnie, oppose à notre demande un refus catégorique. Je crois avoir suffisamment établi le contraste entre les systèmes suivis par les deux partis dans cette Chambre. Mais, s'écrie le chef du Gouvernement, je veux bien faire connaître confidentiellement les noms de ces individus au chef l'opposition, et il élève les mains au ciel, comme s'il eût fait une proposition des plus dignes de louanges. En premier lieu, le premier ministre est tenu en honneur de ne pas divulguer les noms en question ; en deuxième lieu, il consent à les révéler au chef de l'opposition. Cette attitude est-elle logique ? A quoi vise-t-il, en violant sa parole au point de faire connaître ces noms au chef de l'opposition ? Il m'est peut-être possible de suggérer un objectif. Tout député ne comprend-il pas que si le chef de

l'opposition acquiesce à cette proposition et reçoit cette confidence du premier ministre, il sera tenu au silence ? A quoi lui servirait la connaissance de ces noms ? Conçoit-on qu'on puisse en imposer à ce point à un homme sensé ?

M. AYLESWORTH : L'honorable député me permettrait-il de lui poser une question? Si le premier ministre fait connaître les noms en question au chef de l'opposition, est-ce que cette confidence sera respectée ?

M. NORTHRUP : C'est là précisément ce que je suis en train de démontrer. En gentilhomme qu'il est, le chef de l'opposition, indubitablement, respecterait la confidence.

M. AYLESWORTH : Alors pourquoi le Gouvernement ne respecterait-il pas pareille confidence ?

M. NORTHRUP : Si le ministre de la Justice ne pose jamais aux députés d'énigmes plus difficiles que celle-là, nous sommes en lieu de nous féliciter sur le remaniement qui vient de s'effectuer dans ce ministère.

Si la Chambre veut bien me permettre d'apporter un mot de réponse au ministre, je lui ferai observer que je vois parfaitement la dissimilitude entre ces deux choses, s'il est incapable de la saisir. Comme nous nous réclamons de deux écoles politiques différentes, il est possible qu'il y ait divergence dans nos opinions. A mon avis, si le leader de la Chambre communiquait les noms en question au chef de l'opposition, ce serait affaire entre deux gentlemen, et indubitablement la confidence serait respectée ; mais nous prétendons que ce marché a été passé avec une compagnie fictive et le gouvernement d'un peuple honnête ; or, nous, représentants de ce peuple, nous demandons que ses fonctionnaires nous fassent connaître les noms des membres de cette pseudo-compagnie. Le ministre de la Justice est-il en mesure d'affirmer que cette compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord est une société aussi honorable que le leader de la Chambre? Sans doute, il n'y a pas parité ici ; mais si je ne me trompe, le ministre n'ira pas jusque-là.

M. AYLESWORTH : Je n'ai rien entendu dire à l'encontre.

M. NORTHRUP : Que le ministre prenne donc la parole et qu'il nous déclare, en plein parlement, que les membres de cette compagnie ont droit au respect et à l'estime du public au même degré que le premier ministre. J'attends votre réponse, monsieur le ministre. Je savais que vous garderiez le silence. Si, comme je suis en lieu de le croire, le premier ministre a proposé au chef de l'opposition de lui communiquer ces noms, il ne peut découler de cette confidence qu'un résultat : c'est que la langue du chef de l'opposition serait liée. En quoi les députés et le public y gagneraient-ils ? Dans cette liste d'actionnaires, transmise d'outremer, figurent nombre de noms évidemment faux. Cette liste contient les noms d'un clerc d'avoué, d'un hôtelier et de son commis ainsi que ceux de nombre de gens qui, au cours de la conversation, ont admis qu'ils ne s'intéressent nullement aux affaires de la société et n'en connaissent, pour ainsi dire, absolument rien. Mais il y avait, disait-on, ce monsieur Pheilfel, d'Amsterdam, porteur de presque toutes les actions—289 actions. Evidemment, cet homme constituait la compagnie tout entière. Les membres de la droite n'ont peut-être pas remarqué cette nouvelle publiée, l'autre jour, dans un des journaux d'Angleterre, portant que la "Tribune" de Londres, s'intéressant comme le peuple anglais à cette affaire, non pas au point de vue pécuniaire, mais au point de vue de l'honneur du Canada—car en ces jours où l'impérialisme est à l'ordre du jour, une curiosité bien naturelle pousse les esprits à s'éclairer sur le gouvernement et le peuple canadien, sur l'intelligence et l'intégrité qui président à nos affaires—la "Tribune" de Londres, dis-je, avait chargé un de ses reporters de se rendre à Amsterdam pour s'y renseigner à l'égard de la compagnie en question et de ce capitaliste millionnaire, M. Pheifel, porteur de presque toutes les actions. Or, cette expédition aboutit à l'insuccès. Cet individu est inconnu à Amsterdam ; son nom ne figure pas même à l'indicateur de commerce et les recherches les plus actives tentées dans le but de découvrir sa demeure sont restées infructueuses.

Sans doute, cela ne prouve pas que ce Pheifel n'existe pas où qu'il n'ait pas versé $1 pour ces 289 actions ; mais, enfin lorsque ce journal de haute réputation nous apprend que ce Pheifel, porteur de la majorité des actions, ce représentant de la compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord, au dire de M. Preston, n'est qu'un mythe, à coup sûr, il est grandement temps de savoir avec qui le Gouvernement traite et s'il existe quelque garantie que ces deniers sont versés à bon escient.

Quand il s'agit de savoir quelle est la question qui fait le fond du débat, il me semble qu'on prétend, à tort, que l'honneur du pays est intéressé ici ; car cette promesse de garder le secret, si toutefois elle est réelle, a été faite à des gens qui, à cette époque, trahissaient le public canadien et ont continué à le trahir depuis. Un avocat serait fort étonné d'apprendre après avoir été trompé et trahi par l'autre partie au procès, qu'il n'est pas autorisé à poser certaines questions, afin de mettre à l'épreuve la véracité du témoin, parce que, en posant pareille question, il pourrait blesser les justes susceptibilités de son adversaire. J'ignore la pratique suivie par le ministre de la Justice (M. Aylesworth) au barreau, mais je suis porté à croire qu'il lui est souvent arrivé de poser à des témoins certaines questions fort embarrassantes et peu charitables, voire même injustes aux yeux des profanes, et ce-

la parce qu'il voulait mettre à l'épreuve le caractère et la véracité de l'homme au banc des témoins. De même, il nous incombe ici un devoir, à nous, représentants du peuple canadien qui est appelé à solder le mémoire; ce devoir c'est de faire l'impossible pour réduire le chiffre des dépenses que les contribuables ont à payer ; or le premier pas à faire vers la réalisation de cet objectif, c'est d'obtenir les noms des membres de cette compagnie. Eussions-nous obtenu ce renseignement, l'année dernière, nous aurions économisé des centaines de mille dollars. Je voterai donc l'adoption de la motion du député de Jacques-Cartier (M. Monk) et le rejet de l'amendement. Ce devoir m'incombe, non pas à titre de conservateur, mais bien à titre de représentant du peuple, obligé que je suis de déployer tous les efforts possibles pour empêcher tout pillage du trésor public, comme celui déjà commis par cette compagnie, ainsi qu'il a été prouvé, et qui continuera, à tout évènement, jusqu'au 1er novembre prochain, et Dieu sait dans quelle mesure.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Je tiens à offrir une courte observation, avant qu'on aille aux avis, car la question débattue, à mes yeux, est d'une haute importance. Au dire du premier ministre, la question qui se pose en ce moment est celle-ci : le Parlement doit-il voter l'adoption de la motion à l'étude? A quoi cette motion tend-elle ? Il s'agit de forcer un témoin récalcitrant qui a refusé de nous éclairer, à comparaître à la barre de cette Chambre, afin que nous sachions le motif de son refus, et afin que le Parlement affirme son autorité, en obligeant ce témoin à s'expliquer. Par l'organe d'un de ses comités, le Parlement fait enquête sur la dépense de certains deniers publics. Il s'efforce de constater à qui on a versé les $295,000 qu'on affirme avoir payés à la compagnie commerciale de l'Atlantique-nord. Au cours de cette enquête, nous avons cité un témoin qui est en mesure de nous éclairer. D'abord, nous lui avons demandé de nous dire a qui ont été versés ces deniers et il nous a répondu qu'étant tenu au secret, il refusait de nous donner ce renseignement. Le président prêta son appui au témoin, dans son refus. Les fonctions du comité se trouvèrent donc paralysées et force nous fut de venir demander à la Chambre l'autorisation voulue pour forcer ce témoin à répondre à nos questions. En cela, nous avons suivi la pratique consacrée par le droit constitutionnel. La motion en discussion veut que le témoin soit appelé à comparaître ici, afin que la Chambre puisse se prononcer sur son cas. La question se pose : le Parlement affirmera-t-il son autorité, oui ou non ? On chercherait en vain dans les annales du parlement britannique ou dans celles du parlement canadien un seul précédent établissant qu'ils ont manqué d'affirmer leur autorité, quand elle était révoquée

M. NORTHRUP.

en doute. Aujourd'hui, cependant, nous nous trouvons en présence d'une situation nouvelle, puisque le Gouvernement juge bon de prendre sous sa protection ce témoin récalcitrant. Au dire du premier ministre, voici la question qui se pose : le Parlement doit-il voter l'adoption de la motion tendant à forcer ce témoin à comparaître devant la Chambre et à répondre aux questions. Puis le premier ministre s'efforce d'innocenter le témoin et il adjure ses partisans de lui prêter main forte, dans le refus qu'il oppose à la demande de ceux qui veulent que le Parlement affirme sa propre autorité. Je le répète, le Parlement doit soutenir son autorité; sinon, ses fonctions sont paralysées et le gouvernement parlementaire n'est plus qu'une comédie. Je n'exagère nullement en faisant pareille affirmation ; car indubitablement, le gouvernement parlementaire n'est plus qu'un vain mot, lorsqu'il est dans l'impuissance de remplir les devoirs qui lui incombent. Voilà que le Gouvernement défend un témoin récalcitrant et l'approuve quand il refuse de donner au Parlement les renseignements voulus. Si la Chambre maintient ce refus, nous sommes privés des renseignements auxquels nous avons droit et dans l'impuissance de remplir nos devoirs de représentants du peuple.

L'intérêt public est-il en jeu ici, aujourd'hui ? Oui, décidément. L'intérêt public veut que le Parlement soit renseigné sur la dépense des deniers publics, sur ceux qui ont touché ces deniers et sur les services rendus en retour. Le Parlement, représentant le peuple, est tenu de s'éclairer sur ces faits.

Comment pouvons-nous le savoir si l'on refuse de nous dire les noms de ceux qui ont reçu de l'argent ? Supposons, pour les fins de la discussion, qu'un marché a été conclu avec des personnes imbues de motifs sordides, avec de vulgaires pirates qui vivent du produit de leur brigandages; supposons qu'un fonctionnaire de l'Etat a conclu un marché avec des gens de ce calibre, avec lesquels il partage dans les profits: il réussit ensuite par des arguments spécieux à convaincre ses chefs que le marché est honnête; nous admettrons qu'il a trompé les représentants responsables de la couronne sur ce point, mais si par accident ou autrement la véritable nature du contrat est dévoilée, est-ce que le Gouvernement va prétendre encore que le Parlement n'a pas le droit de s'enquérir des fins auxquelles les deniers publics ont été employés? Cet exemple a beaucoup d'analogie avec la position dans laquelle nous nous trouvons présentement. Nous n'avons rien devant nous qui nous prouve que nous ne sommes pas en présence d'une semblable situation. Si nous connaissions à qui nous avons payé notre argent pour ce service, nous pourrions ensuite tâcher de savoir quel est le caractère de ces gens et quelles sont leurs aptitudes à servir convenablement ceux qui les em-

ploient. Mais nous ne les connaissons pas. Comment pouvons-nous prendre les moyens de nous procurer ces renseignements ? Le Gouvernement allègue qu'il n'y a aucune irrégularité dans les paiements. Alors pourquoi le ministre de l'Intérieur a-t-il résilié le contrat dès qu'il en a eu connaissance ? Nous devons conclure qu'après étude de ce contrat, ne l'ayant pas trouvé honnête, il dut admettre qu'il ne devait plus continuer, dans l'intérêt du public, à payer l'argent des contribuables aux concessionnaires. Puis il fit ce qu'il crut être son devoir, il résilia le contrat, ou plutôt, il donna avis aussitôt qu'il l'annulerait.

Cette décision augmente les soupçons et le mystère qui entourent cette transaction. Nous avons tâché de pénétrer ce mystère, afin de faire savoir au public comment son argent a été dépensé, mais le Gouvernement nous en a empêchés. Nous proposons aujourd'hui à la Chambre une autre résolution demandant une enquête sur l'administration du ministère de l'Intérieur, mais par ce que nous voyons, cette demande sera très probablement repoussée comme la première. Une majorité servile appuiera le Gouvernement et votera contre cette proposition qui a pour objet d'obtenir des renseignements utiles au public.

L'honorable ministre des Finances prétend que les paiements ont été faits à une compagnie constituée en corporation et que nous n'avons pas le droit de pénétrer le marché secret qui a été conclu par un fonctionnaire de l'Etat; à cette prétention, l'honorable député de Hastings-est (M. Northrup) répond très judicieusement: "Mais à quelle compagnie avez-vous fait ces paiements ?" Il est ici question de deux compagnies. On nous a dit que le contrat avait été signé avec une compagnie également autorisée, mais nous avons appris subséquemment qu'elle ne l'avait jamais été.

Toute l'affaire était entourée du plus profond mystère, et nous avons dû nous contenter des explications que le ministre a données. C'est-à-dire que les paiements ont été faits à une compagnie légalement reconnue, une compagnie recommandable et responsable, qui pouvait être en tout temps mise en demeure de rendre compte de son administration. Mais, depuis que cette session est commencée, nous découvrons chaque jour davantage que cette compagnie qui était proclamée si honnête et si respectable, qui était légalement autorisée, n'est ni autorisée, ni recommandable, ni responsable ; en un mot, qu'elle n'existe pas du tout.

C'est une compagnie fictive avec un sceau fictif. Et c'est avec cette compagnie fictive que le marché a été conclu au nom du peuple canadien et c'est à cette compagnie fictive que l'argent du peuple a été payé. On nous a affirmé que cette compagnie avait obtenu sa charte en Hollande, mais nous savons maintenant qu'elle n'a jamais été légalement constituée ni en Hollande ni ailleurs.

La première était supposée avoir été légalement autorisée en 1899, et l'on nous affirme que la nouvelle compagnie a reçu sa charte en 1905. Le Gouvernement a fait affaire pendant six ans avec cette compagnie frauduleuse et fictive, et il n'a jamais songé à dénoncer ni même à faire cesser la fraude. Et les ministres de la couronne défendent ce scandale, et le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) fait appel à ses partisans pour voter contre la résolution que l'opposition a proposée afin d'obtenir les renseignements voulus pour le Parlement et le public? Comment pouvons-nous dire que la nouvelle compagnie n'est pas une autre compagnie fictive? Nous n'avons pas ses lettres-patentes, mais nous connaissons ses agents, qui nous fournissent des détails, et ces détails peuvent également être faux, aussi peu fondés que ceux qu'ils nous ont donnés l'année dernière. Cependant le Gouvernement les couvre de sa protection. Parce qu'ils ont conclu un marché secret, M. le premier ministre dit : " Nous sommes obligés comme hommes d'honneur, comme membres du Parlement, comme représentants du peuple, de respecter la parole donnée ". Comment, nous n'avons pas le droit de fouiller une transaction qui a été faite avec des personnages supposés, avec une compagnie fictive, avec une compagnie qui n'existe pas du tout ? une transaction qui a rapporté jusqu'ici à ces gens la somme de $295,000 de l'argent du public et envers laquelle nous sommes encore engagés pour des sommes considérables ? nous n'avons pas le droit de savoir qui a reçu cet argent ? Je dis que nous serions loin d'accomplir notre devoir si nous ne cherchions pas à connaître à qui nous avons donné ainsi les deniers du publics, et je ne crois pas que les libéraux honnêtes du pays pardonnent cette faute ni n'approuvent le Gouvernement de l'avoir pardonnée.

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

Reprise de la Séance.

M. SPROULE : Monsieur l'Orateur, je parlais à six heures d'une déclaration que l'honorable premier ministre et l'honorable ministre des Finances ont faite d'après laquelle chaque dollar qui a été payé à la North Atlantic Trading Company lui a été légitimement, sagement et honnêtement payé et qu'il n'y a plus rien à divulguer à l'enquête. Je voudrais savoir et je pose la question maintenant : Laquelle des deux compagnies a été ainsi légitimement et honnêtement payée ? Est-ce celle qu'on a dit avoir existé pendant les six ans en question ? Mais ce n'est qu'une compagnie fictive, qu'on a représentée à la Chambre, à la dernière session, comme ayant été légalement autorisée sous son sceau ; une compagnie à laquelle le Gouvernment a fait des paiements pendant cinq années consécutives, sous pré-

texte que c'était une compagnie honnête et responsable, qui savait appliquer avec discernement l'argent du Canada. Je réitère ma question : Est-ce à cette compagnie que le Gouvernement a versé des fonds, ou est-ce à la compagnie dont on nous a révélé l'existence à la présente session, en nous disant, en réponse à nos demandes de renseignements, que celle qui reçoit notre argent n'a obtenu l'autorisation que l'année dernière, non pas en Hollande, comme on l'a prétendu pour l'autre, mais ailleurs, et que ces paiements ne sont pas faits à la compagnie avec laquelle le premier contrat a été signé, car ce contrat fut signé en 1899, et la compagnie à laquelle nous payons notre argent ne date que de 1905. Alors, laquelle de ces deux compagnies avons-nous payée? Si c'est celle qui existait en 1899, pourquoi le Gouvernement se défend-il sur celle de 1905, qu'il dit être la véritable ? Pourquoi défend-il aussi la compagnie elle-même ? Pourquoi cherche-t-il à jeter un voile sur son existence, sur le mystère qui l'entoure en ne nous permettant pas de connaître les noms de ceux qui la composent, son siège social, son état financier, ce qu'elle a été dans le passé ? Je le demande, à laquelle de ces compagnies notre argent a-t-il été légitimement payé ?

Nous savons à présent que la compagnie à laquelle nous avons payé notre argent pendant cinq années de la durée de ce contrat, était absolument fausse, qu'elle n'existait ni en fait ni en droit, qu'elle n'avait pas été formée ni autorisée, quoiqu'on nous ait assuré qu'elle le fut ; une compagnie qui a trompé le ministre de l'Intérieur et j'allais dire M. Preston, mais je crois qu'il savait très bien ce qui se passait ; une compagnie qui a trompé le premier ministre et le ministre des Finances pendant cinq ans. Cependant le Gouvernement lui a payé ces montants quoiqu'elle n'existât pas et dès qu'il eût abandonné celle-ci, il commença à payer notre argent à une deuxième compagnie qui a été autorisée l'année dernière à Guernesey et dont il a fait mine de résilier le contrat il y a quelques semaines. Je le demande encore : à quelle compagnie a-t-on payé illégalement notre argent ?

Laquelle des deux l'honorable ministre des Finances a-t-il défendue? Est-ce la compagnie fictive ou la véritable compagnie ? Nous aimerions à le savoir, car le public tient à connaître ce qu'est devenu son argent, s'il a été légitimement ou illégitimement versé, s'il a été honnêtement ou malhonnêtement dépensé. Ce sont les agents du Gouvernement qui ont dépensé cet argent et le Gouvernement est responsable de leurs actes, qu'il le veuille ou qu'il ne le veuille pas.

Je me suis fort amusé depuis quelque temps des défis que les députés ministériels nous ont lancés de temps à autre et qu'ont réitérés cet après-midi l'honorable premier ministre et l'honorable ministre des Finances pour nous mettre en demeure de porter

des accusations. Qu'ils mettent disent-ils, leur siège au jeu ; qu'ils prennent la responsabilité d'une accusation en règle et nous leur accorderons une enquête ; mais, non, il n'osent... Je voudrais savoir où le ministre des Finances et le premier ministre ont pêché cette doctrine ? J'ai siégé joliment longtemps au Parlement, mais je n'ai jamais su qu'un député risquait de perdre son siège en proférant des accusations qu'il ne peut prouver.

Cela n'a absolument rien à faire avec le mandat d'un député. Il ne doit pas son siège au bon plaisir de la Chambre ; il le doit à ses commettants. Eux seuls l'ont élu et ni le Gouvernement ni les membres de la Chambre n'ont le droit de douter de son habileté à prendre son siège au Parlement, même s'il ne peut prouver les accusations qu'il a portées. Il a pleine liberté d'agir comme il l'entend et si ses accusations sont sans fondement ou ses renseignements erronés, c'est un compte qu'il aura à régler avec sa propre conscience ou avec ses commettants, mais auquel la Chambre n'a rien à voir. Je vais citer une autorité sur ce sujet et une autorité que la Chambre recevra avec quelque considération, je veux dire sir John Thompson. Il a fait la déclaration suivante lorsque des accusations furent portées devant le Parlement en 1892, sous la responsabilité d'un député. D'après le raisonnement de l'honorable ministre des Finances, si ce député, M. Edgar, qui avait porté les accusations, n'avait pas pu les prouver, il aurait perdu son siège. Voici ce qu'a dit sir John Thompson à ce sujet :

> Je sais que l'opinion populaire est qu'un député qui accuse un autre député d'inconduite, d'incongruité, de malhonnêteté ou autre inconvenance semblable encourt une grande responsabilité et risque d'être expulsé de la Chambre s'il ne prouve pas ses accusations. Eu égard à l'attitude que je vais demander à la Chambre de prendre sur cette résolution, je ferai remarquer à l'honorable député que cette opinion est complètement fausse. Un député peut, s'il le désire, comme il peut le faire d'ailleurs pour toute question soumise à la Chambre, s'offrir de son gré à la censure de ses collègues, mais quant à la sécurité de son siège, il peut porter impunément des accusations fausses contre un autre député.

Puis il ajoute plus loin :

> L'une quelconque des Chambres du parlement qui a voté des crédits a le droit, indépendamment de toute accusation personnelle de mauvaise gestion, de se renseigner de temps à autre sur l'administration des fonds qu'elle a votés.

Que ce soit le ministre lui-même qui ait fait la dépense ou que ce soit un employé du Gouvernement, c'est le devoir du Parlement de se renseigner. C'est la base de toutes les enquêtes qui ont été tenues en 1892 et en 1894. L'accusation dans l'affaire McGreevy portait sur une dépense illégale des deniers publics. Que fit-on pour s'assurer si l'argent avait été dépensé contrairement aux dispositions de la loi ? Tous les

membres qui composaient cette société furent traduits devant une commission parlementaire, et celle-ci sollicita la présence à ses délibérations de toutes les personnes qui avaient des informations ou des documents, des contrats ou autre chose se rapportant à la question et de se mettre à sa disposition.

M. Connolly arriva devant la commission avec une malle fermée à clef et ceinturée avec une énorme chaîne et dit : Voici mes papiers personnels et mon avocat me conseille de ne pas les livrer. Sir John Thompson répondit : La commission vous a requis de lui soumettre ces livres ; elle a le droit incontestable de s'assurer si cet argent a été illégalement dépensé, et si elle n'a pas l'autorité voulue pour forcer le témoin à lui livrer tous ses papiers, elle s'adressera au Parlement qui a l'autorité voulue pour faire respecter les privilèges du Parlement. Après cette déclaration de sir John Thompson, quelques-uns des témoins furent traduits devant le Parlement et lorsqu'ils se furent convaincus que la Chambre était bien décidée à faire respecter la dignité du Parlement, ils livrèrent aussitôt leurs livres à l'inspection et les gérants de banque furent interrogés sur la destination des fonds.

Aujourd'hui, l'opposition s'efforce de contraindre le Gouvernement à accorder ce que sir John Thompson accorda volontairement; nous essayons de savoir de la bouche de ces témoins à qui l'argent a été payé, mais le Gouvernement s'applique à faire échouer nos efforts. On nous dit que l'argent a été payé à la North Atlantic Trading Company et M. Preston refuse de divulguer les noms des membres de cette compagnie : de plus, le président du comité décide qu'il n'est pas tenu de fournir ces renseignements. Nous voulons maintenant forcer M. Preston à dire la vérité et rien autre chose que la vérité, et s'il refuse comme il a refusé nous demandons au Parlement de le punir proportionnement à sa faute. Mais le Gouvernement a l'intention de couvrir le témoin de sa protection et d'approuver son refus. Le ministre des Finances et l'honorable premier ministre disent que l'argent a été légitimement payé et que nous n'avons pas le droit de demander plus d'informations si nous ne portons pas une accusation dans les formes. Nous avons, monsieur l'Orateur, nous les représentants du peuple, le droit de savoir où est allé chaque dollar de cet argent.

Pourquoi ces libéraux de la droite cherchent-ils à défendre aujourd'hui ce qui ne peut pas constitutionnellement être défendu? Pourquoi nous nient-ils le droit de savoir comment l'argent du peuple a été dépensé? Je ne puis pas croire que leur conduite recevra l'approbation des libéraux honnêtes. Le ministre des Finances a déclaré qu'il était impossible d'administrer les affaires du Gouvernement si ces affaires n'étaient pas tenues secrètes, mais une autorité bien autrement éclairée que lui, l'honorable M. Blake, a maintenu le contraire. Je rappellerai l'incident de mémoire. Le fonds secret fut institué à l'époque de l'invasion fénienne et sir John Macdonald allégua que si les personnes qui participaient à ce budget étaient connues, leur vie serait mise en danger. De plus, ce fonds fut voté par la Chambre à la condition expresse que le Parlement ne chercherait jamais à en connaître la disposition. Sir John Macdonald offrit devant la Chambre de laisser M. Blake examiner les comptes selon son bon plaisir pour se convaincre que l'argent était dépensé honnêtement. Cependant, M. Blake refusa cette offre et ajouta que l'examen de ces comptes pourrait peut-être le satisfaire, mais que comme il s'agissait de l'argent du peuple, le peuple ne se contenterait probablement pas de cette procédure. Reste-t-il aujourd'hui de ces libéraux qui approuvèrent M Blake de ne pas vouloir de secret sur la manière de dépenser l'argent du public. Il y a une vaste différence entre l'emploi des fonds secrets et l'emploi des crédits affectés à l'immigration ; ceux-là étaient un crédit extraordinaire et ces derniers sont les crédits ordinaires du département de l'immigration, qui se chiffrent, pour le dernier exercice, à environ un million de piastres. De cette somme, il y a $295,000 dont le Gouvernement refuse de faire connaître la destination au public. Les honnêtes libéraux du pays ne pardonneront jamais ce mépris des droits du Parlement. J'ai rencontré récemment un des plus dévoués libéraux de mon comté qui m'a demandé quelles raisons le Gouvernement pouvait donner pour refuser ainsi de fournir les renseignements sur la North Atlantic Trading Company et lorsque je lui exposai la défense du Gouvernement, il ajouta que cette défense ne pourrait jamais être acceptée par les honnêtes libéraux du pays, car il lui semblait que le Gouvernement s'apercevrait de sa faute lorsque le jour de la rétribution serait venu. C'est là l'opinion de milliers de libéraux dans le pays. Le ministre des Finances a déclaré aujourd'hui que nous avions l'assurance de M. Preston que pas un cent de cet argent n'avait été payé aux fonctionnaires du Gouvernement, le ministre ajouta : Est-ce que cela ne suffit pas? doutez-vous de sa parole ? Eh bien, monsieur l'Orateur, je crois que l'opposition est bien excusable d'exiger d'autre preuve que la parole d'une des parties intéressées. Un vieux proverbe dit : " Demande à mon frère si je suis une canaille." Nous voulons plus de renseignements et nous ne voulons les avoir d'autre que de M. Preston. Le criminel à la barre peut fort bien être un témoin habile sans être témoin contraignable, et le tribunal ajoute l'importance qu'il juge à propos à la déposition de ce criminel qui sait que toutes ses paroles peuvent l'incriminer.

Nous nous trouvons placés dans le même cas absolument. La partie entre toutes qui serait très probablement trouvée en faute par les témoignages que nous voulons obte-

nir sur cette affaire est exactement celle qui nous a fourni ces renseignements. Le ministre des Finances semble être satisfait parce que ce témoin a déposé sous serment. Il nous dit : Que désirez-vous de plus ? N'est-ce pas suffisant pour satisfaire votre curiosité et celle du public ? Pourquoi voulez-vous pénétrer plus à fond cette affaire? Oui, nous voulons pénétrer tout le mystère qui entoure cette transaction. Nous voulons interroger des témoins qui n'ont pas comme celui-ci tout intérêt à se protéger et se défendre, lui et ses compagnons.

Je me permettrai d'appuyer un instant sur la véracité ou autres qualités de ce témoin dont on nous dit que la déposition doit suffire pour les fins de la cause. Ne reste-t-il plus personne dans cette enceinte qui se rappelle le procès que ce même individu a intenté à son oncle dans cette même ville d'Ottawa et au cours duquel plusieurs témoins ont déclaré qu'ils ne croiraient pas M. Preston sous serment ? C'est pourtant le témoignage de cet homme véridique que le ministre des Finances veut nous imposer comme acceptable. Nous le connaissons trop bien pour accepter son témoignage sans un grain de sel. Quel témoignage a été rendu contre lui, l'autre jour, devant un des comités parlementaires? Un témoin a déclaré qu'il avait été associé à lui pendant vingt ans en politique, qu'il avait étudié ses méthodes et qu'il ne le croirait pas sous serment, ou quelque chose dans ce sens. Comment donc pouvons-nous accepter son témoignage ? La population honnête du Canada s'en contentera-t-elle ? J'en doute. Nous nous souvenons de sa conduite dans une certaine élection à Elgin-ouest, quelques années avant sa nomination au poste qu'il occupe en Angleterre. Le ministre des Finances oublie-t-il sa conduite dans la circonscription d'Elgin-ouest en sa qualité d'agent du parti libéral, lorsqu'il prit les moyens de faire remplir toutes les charges de l'élection par de faux agents qu'il substitua frauduleusement aux agents attitrés et resposables, et qui changèrent leur nom et se parjurèrent en réalité en donnant de faux affidavits ?

Oublie-t-il que cet homme et ses amis pratiquèrent une telle substitution de bulletins, de tels actes de canaillerie dans cette élection que le candidat élu dut démissionner ? Tout ceci se passait un samedi soir et partie d'un dimanche, jour où il prêcha devant une classe de dimanche et invita les assistants à chanter cette belle hymne "Mon âme est radieuse en ce jour". C'était son hymne favorite au lendemain de ses canailleries de la veille et il s'efforçait hypocritement, en se couvrant du voile de la religion, de refaire son caractère dissolu. Les députés ne se rappellent-ils plus sa célèbre dépêche à Toronto, au lendemain de cette affaire, lorsqu'il télégraphia ces mots : "Embrassez la machine pour moi pour les services qu'elle nous a rendus." Et c'est la déposition de cet homme que le ministre des Finances nous donne comme preuve suffisante, parce qu'elle a été faite sous serment ? Les raisons que je viens d'énumérer finiront, je crois. de discréditer ce témoignage aux yeux de la Chambre et aux yeux de ceux qui connaissent le personnage. Nous voulons le témoignage d'hommes désintéressés dont le salaire et la nomination ne dépendent pas du Gouvernement. Si nous pardonnons la conduite de ce fonctionnaire, nous encourageons les autres employés à être malhonnêtes ; si le Gouvernement en appelle à ses partisans pour voter contre une résolution tendant à faire la lumière sur certains faits, pouvons-nous nous attendre à autre chose qu'à la démoralisation complète dans les rangs du service administratif ? Les employés de l'Etat croiront que le Gouvernement encourage la malhonnêteté. Nous assisterons certainement à la démoralisation complète du service administratif en Canada si la malhonnêteté n'est pas punie, si la lumière n'est pas faite sur la conduite des fonctionnaires publics, si chaque chose doit être gardée secrète et si le Gouvernement empêche le Parlement de remplir son devoir. Je le répète, les libéraux honnêtes du pays vont-ils pardonner une telle conduite ? Exonéreront-ils complètement le ministre des Finances, le premier ministre et leurs collègues ? C'est mon opinion qu'ils ne leur pardonneront pas. Qu'ils sachent qu'ils cherchent à défendre aujourd'hui la conduite qu'ils dénoncèrent fortement en 1892 comme mauvaise et inconvenante. Nous essayons d'obtenir une enquête sur l'administration du département de l'Intérieur. Cette question est encore soumise à la Chambre et je ne la discuterai pas, mais d'après ce que je puis voir, notre demande va être rejetée, et nous n'aurons pas l'avantage de faire la lumière sur les affaires de ce département. Nous essayons aussi à obtenir une enquête sur les opérations d'un autre département, mais nous ne l'aurons pas plus. Dans quel département pouvons-nous faire des recherches afin d'exposer le résultat de ces recherches aux yeux du public ? Le Gouvernement n'a tout simplement qu'à faire appel à sa majorité pour nous faire taire et empêcher l'opposition de remplir les devoirs qui lui incombent en vertu de la Constitution. Dans quel département pourrons-nous remplir notre devoir ? Nous ne pouvons pas obtenir de renseignements au comité des comptes publics ni au comité d'agriculture quand nous demandons comment l'argent du public a été dépensé. C'est la même chose au sujet des dépenses du département des Travaux publics. Le Gouvernement fait tout en son pouvoir pour empêcher que la lumière se fasse sur ses actes. Il a paralysé le fonctionnement du régime parlementaire et empêche les députés de

remplir leur devoir, tout en couvrant de sa protection ceux qui sont indignes de cette protection.

Que penserions-nous d'un conseil municipal qui dirait aux électeurs: Nous avons dépensé une forte somme d'argent à votre insu, nous ne pouvons vous dire qui a reçu cet argent, mais nous l'avons dépensé à bon escient et nous avons obtenu bonne et valable considération en retour; nous vous donnons notre parole d'honneur que votre argent a été légitimement dépensé. Que répondraient les électeurs à ce discours ? Ils mettraient ce conseil municipal à la porte à la première occasion en lui disant: Nous avons élu un conseil pour dépenser notre argent ouvertement et honnêtement, comme des intendants que nous avons chargés de l'administration du bien public, et le devoir vous incombe de nous rendre compte de chaque cent que vous avez dépensé et à qui vous les avez payés. Les directeurs de toutes les grandes institutions sont tenus de rendre leurs comptes de la même manière.

Le Parlement sera-t-il moins empressé qu'un conseil municipal quand ses électeurs lui exigent des renseignements ? Le corps électoral se contentera-t-il plus facilement que les contribuables d'un township ou d'une ville ? A mon sens, il ne devrait pas l'être moins, il devrait l'être plus, car les intérêts en jeu sont bien plus considérables.

M. Preston a déclaré devant le comité que nous nous sommes engagés à payer seulement pour les résultats, et que ces résultats étaient patents dans les milliers d'immigrants qui nous sont venus depuis cinq ans. Je lui demandai s'il pensait que c'était une preuve suffisante que l'argent avait été légitimement dépensé, et il me répondit que oui. Mais comment se fait-il que des centaines de mille immigrants sont allés pendant le même espace de temps aux Etats-Unis, quoique le Gouvernement ne paie pas un seul sou pour les y amener, mais au contraire leur fait payer de $2 à $5 par tête pour les laisser débarquer. Est-ce qu'une semblable politique ne devrait pas avoir une tendance à diminuer le chiffre de l'immigration plutôt que de l'augmenter, car l'immigration a augmenté proportionnellement plus aux Etats-Unis qu'au Canada ? Si nous devons juger par les résultats, alors le refus du gouvernement des Etats-Unis de dépenser de l'argent à encourager l'immigration et l'imposition d'une taxe sur les immigrants obtiennent bien plus de succès que notre politique, de sorte que nous avons dépensé notre argent pour rien. C'est-à-dire aux termes de la déclaration de M. Preston lui-même nous avons payé inutilement notre argent à la North Atlantic Trading Company.

Mais la grande question est de savoir à qui l'argent a été versé. Nous savons qu'une partie considérable de cet argent a été payé à des éditeurs anglais dont l'un est le fils d'un ancien député à cette Chambre qui, en 1892, approuvait l'attitude des libéraux qui exigeaient la plus complète publicité sur la destination des fonds publics. Ce fils privilégié a reçu une forte proportion de cet argent en quatre chèques, sur lesquels il en escompta trois le même jour. Pourquoi ces trois chèques le même jour, si la transaction est honnête ? Pourquoi ne pas avoir payé la somme totale en un chèque? Est-ce qu'il ne paraît pas que ces différents chèques devaient être divisés entre différentes personnes? Nous voulons avoir d'autres témoins pour faire la lumière sur ce point; mais nous ne pouvons pas accepter la parole de M. Smart ni de M. Preston. car ils sont intéressés. Nous voulons rien moins que connaître, malgré ces deux témoins, quels sont les membres de cette compagnie, si cette compagnie est légalement constituée, si elle a bien et dûment reçu les sommes d'argent qu'on prétend lui avoir payées, ou si ces sommes n'ont pas été plutôt détournées de leurs fins et versées à d'autres personnes? On a insinué que M. Preston lui-même en a reçu une partie. La preuve en est dans une lettre de M. Jury à M. Preston dans laquelle celui-là disait qu'il n'avait pas, comme M. Preston, une couple de mines d'or à sa disposition. Ces mines n'étaient autres apparemment que la North Atlantic Trading Co. et le bureau de placement, ce dernier dirigé par M. Leopold. C'est M. Preston qui avait placé ce M. Leopold à la tête du bureau de placement et qui était en correspondance avec les industriels du Canada pour leur fournir des ouvriers sur demande. Nous ne connaissons pas l'emploi de l'argent, mais un témoin cité par le comité a déclaré que tout le monde en Angleterre croit que M. Preston en a sa part; tout le monde le croit, quoique personne ne le sache. Il n'y a pas de fumée sans feu dit l'axiome, et lorsque la rumeur publique dénonce quelqu'un ou une entreprise, nous sommes en droit de demander que la lumière soit faite.

La Chambre va-t-elle accepter la déposition de cet unique témoin intéressé pour se croire sûre de l'honnête emploi des deniers publics? Il reste à savoir si nous allons forcer M. Preston à divulguer les noms des membres de cette compagnie. Nous avons rempli notre devoir à ce sujet. Nous avons cité cet homme devant le comité, et nous demandons maintenant de le citer devant le Parlement. Quoi qu'il ait juré de dire la vérité, toute la vérité et rien que la vérité, sa position devant la société n'est pas de ces plus enviable. Il passe pour un parjure devant le comité et devant le pays, et le Gouvernement l'a pris sous sa protection et l'encourage dans son parjure. Je veux que tout le monde le sache, afin que le public ne manque pas, au jour de la rétribution, de punir le parti au pouvoir comme il le mérite.

M. F. B. CARVELL (Carleton, N.-B.) : Monsieur l'Orateur, je vais expliquer brièvе-

ment mon attitude sur cette question. Depuis vingt ou vingt-cinq ans, les gouvernements qui se sont succédés au Canada se sont efforcés de diriger l'immigration européenne dans l'Ouest canadien. Je ne m'appliquerai pas à discuter la sagesse de cette politique, car cette question ne relève pas de ce débat ; elle peut très bien faire le sujet d'un débat spécial. Il peut y avoir des objections à notre politique d'immigration étrangère, mais elle est utile, en somme, pour établir dans l'Ouest un marché pour les industries de l'est du pays et un centre de production qui activent le trafic des chemins de fer.

Je ne discuterai donc pas cette question aujourd'hui ; je me contenterai d'admettre que ça été la politique arrêtée de tous les gouvernements canadiens d'encourager l'immigration continentale, l'immigration des Iles-Britanniques de préférence à l'immigration des Etats-Unis. La coutume parait être établie de payer un louis pour tout immigrant venant de certaines parties du continent et une somme moins élevée pour l'immigrant venant du Royaume-Uni. Ceci me conduit à l'époque de l'envoi de M. Preston en Angleterre, c'est-à-dire vers 1898 ou 1899. Je ferai voir à la Chambre dans quel état se trouvaient les affaires d'immigration en Europe lorsque M. Preston passa en Angleterre.

Il a été dit à l'enquête, et personne ne l'a nié—de fait, la correspondance de l'honorable ministre en fait foi—que les résultats de la politique d'immigration laissaient à désirer lorsque M. Preston arriva en Angleterre. A en croire les véhémentes protestations de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), il ne faudrait pas s'occuper du tout de la déposition de M. Preston. Je crois qu'il faut en quelque sorte excuser l'honorable député, car il se voit déloger de la seule position que son parti a prise sur cette question depuis un an et que son chef a prise cet après-midi, et il est obligé de façonner de nouveaux moyens d'attaque en formulant une nouvelle proposition, mais je laisse à la Chambre le soin de juger de son succès. Je comprends que dans la position où il se trouve placé, il n'est pas disposé à ajouter foi à la déposition de M. Preston. Je ne suis pas dans le même cas. Je suis prêt et veux toujours être prêt à croire tant que je serai membre du Parlement, la déposition assermentée d'un homme jusqu'à ce que nous ayons lieu de croire qu'il se parjure. Tout de même, je félicite l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) pour n'avoir pas essayé d'éviter la conclusion logique de son raisonnement, c'est-à-dire que M. Preston s'est parjuré. Je répète que je ne me placerai pas sur ce terrain. M. Preston a déclaré dans son témoignage que lorsqu'il est arrivé en Europe, il découvrit que le Canada ne recevait pas l'équivalent de l'argent qu'il dépensait pour les fins de l'immigration ; que les imprimés envoyés par le Gouvernement et payés avec les deniers publics étaient empilés dans les bureaux de navigation sur le continent et

n'avaient pas été répandus de façon à faire connaître le Canada. Ces faits sont admis par M. Jury lui-même, et je ne crois pas que l'honorable député de Grey-est doute pour un instant la vérité absolue de tout ce que M. Jury a affirmé.

Ainsi, je prouve mon assertion par la déclaration du témoin même de l'honorable député. Et je prétends que toute cette difficulté est la faute de ce M. Jury, de ce témoin irréprochable, de cet homme qui, dans l'opinion de l'honorable député de Grey-est, ne peut pas dire autre chose que la vérité.

L'opposition a échafaudé tout son plan d'attaque sur la simple affirmation de cet homme. Je crains, cependant, qu'appuyé sur des preuves si faibles, l'échafaudage des honorables députés de la gauche ne s'écroule.

M. Jury dis-je, nous apprend que lorsque M. Preston arriva en Europe, le Canada ne recevait aucun profit des dépenses qu'il faisait pour les fins d'immigration. M. Preston fit une proposition ; M. Mitchell en fit une autre et M. Jury en fit une troisième. Mais malheureusement pour celle-ci, le plan de M. Preston fut adopté et le contrat fut dressé d'après le plan qu'il proposa. Je ne prendrai pas le temps de la Chambre a énumérer les différentes phases par lesquelles passa ce contrat jusqu'à l'époque de sa ratification. Il a été déclaré devant le comité et je crois que les deux côtés de la Chambre admettent que lord Strathcona alla en Allemagne où il se trouva presque dans la position où s'est trouvé un jour l'agent d'immigration dont le chef de l'opposition a parlé et qui fut emprisonné en Allemagne où il faisait de la propagande d'immigration.

Simplement parce que lord Strathcona a convoqué dans une certaine ville d'Allemagne un groupe d'agents de compagnies de navigation pour discuter la question de l'immigration continentale, une échange de correspondance diplomatique eut lieu entre les gouvernements allemand et anglais et le résultat fut que lord Strathcona reçut l'ordre formel de ne plus recommencer. Ce fut alors que M. Preston fut envoyé sur le continent et eut une conférence avec les agents des compagnies maritimes et les agents d'immigration. Il revint à Londres, et voici un fait que les honorables députés de la gauche ont négligé de faire valoir—il soumit toute la question à lord Strathcona et il fut décidé de faire venir le représentant du gouvernement du Canada, M. Smart. M. Smart alla à Londres et passa un après-midi entier à discuter cette question avec lord Strathcona et M. Preston, après quoi le contrat fut signé avec la North Atlantic Trading Company. M. Preston nous dit que les noms des membres de cette compagnie devaient être tenus secrets, et il nous en a donné les raisons. Il nous a dit que les agents de billets de passage ne pouvaient même pas faire une simple distribution de brochures de propagande à leur comptoir

sans s'exposer aux rigueurs de la loi et aux règlements de police en Allemagne. Cette déclaration a été câblée aux quatre coins de l'univers, et ne croyez-vous pas, monsieur l'Orateur, que si elle eut été inexacte les honorables députés qui critiquent la conduite du Gouvernement n'auraient pas réussi à en avoir la preuve ? Le meilleur indice qu'elle est véridique, c'est qu'elle est restée un mois sans être contredite. Donc il est évident qu'il fallait tenir le secret pour pouvoir obtenir notre part de l'émigration européenne. Quel a été le résultat de l'arrangement qui a été conclu ? Le résultat, c'est que nous obtenons notre part de cette immigration. Là où nous recrutions des centaines d'immigrants en 1899, nous en recrutons des milliers aujourd'hui. C'est le marché qui a existé pendant six ans et pour lequel nous avons voté chaque année les credits sans jamais soulever de récriminations.

M. BLAIN : Mais quel était ce contrat ?

M. CARVELL : C'est le même contrat que l'année dernière. Il n'a pas été modifié.

M. SPROULE : Il a été modifié quatre fois.

M. CARVELL : Je répète que l'esprit du contrat est le même qu'il y a cinq ans. Nous payons à mesure que se produisent les résultats, car nous ne déboursons pas un sou avant que les immigrants soient débarqués au Canada, et nos inspecteurs sont contents de la classe de sujets qui nous sont amenés et pour lesquels nous sommes appelés à payer.

On a beaucoup commenté le fait que le contrat a été signé avec une compagnie qui n'est pas autorisée. On a dit que c'était une fraude. Les honorables députés veulent-ils me dire s'ils prennent la peine de s'enquérir des noms des actionnaires des sociétés avec lesquelles ils sont quelquefois appelés à traiter des affaires ? L'honorable député de Grey-est a demandé ce qu'il faudrait penser d'un conseiller municipal qui ferait un contrat avec des personnes qu'il ne connaîtrait pas. Mais que faudrait-il penser d'un conseiller municipal qui empêcherait la municipalité d'acheter d'une compagnie tant que celle-ci ne fournirait pas les noms de ses actionnaires ?

M. BARKER : Il n'y a pas d'actionnaires dans cette compagnie, c'est un syndicat.

M. CARVELL : Je vous demande pardon, il y en a.

M. BARKER : Pas jusqu'en 1905.

M. CARVELL : La compagnie existe et nous connaissons les noms des actionnaires.

M. BARKER : Non, nous ne les connaissons pas.

M. CARVELL : Que dirait-on d'un conseil municipal qui ne voudrait rien acheter de la compagnie générale d'électricité avant d'avoir fait une enquête sur l'administration de cette compagnie et d'avoir les noms de ses actionnaires ? Nous sommes en train de faire une enquête sur les approvisionnements de l'"Arctic" et je parie que personne ne demandera à connaître la composition des compagnies qui ont approvisionné ce bateau. Les honorables députés ne se soucient pas de cela, car voici toute la question. C'est leur témoin irréprochable, le nommé Jury, qui a laissé échapper le secret. Il a déclaré devant le comité que depuis deux ans il a ennuyé de ses histoires tous les Canadiens qui sont passés par Londres, depuis le premier ministre, les ministres de la couronne, jusqu'aux députés et les membres de l'opposition. Il semblerait que nous avons payé $1,800 par année à M. Jury—je crois que nous lui payons maintenant $2,000—pour monter une scie à tous les Canadiens qui vont à Londres, par ce fonctionnaire dont la mission parait être de dégoiser constamment contre M. Preston et nos employés du service d'émigration en Europe.

Nos collègues ont gobé ces histoires et en ont conclu que cette compagnie est très compromettante. Ils en ont conclu, consciencieusement peut-être, que M. Preston et M. Smart, voire même très probablement l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) sont intéressés dans cette compagnie. Ils se sont aussitôt mis à l'œuvre pour découvrir si cela était vrai, car ce n'est pas beaucoup pour savoir si l'argent a été honnêtement dépensé qu'ils font tant de tapage.

Nous savons que l'argent a été sagement dépensé, car nous avons reçu les immigrants. Nous avons payé un louis pour chaque immigrant qui nous est arrivé. L'emploi de l'argent devrait nous laisser indifférents, pourvu que ni nos fonctionnaires, ni nos ministres, ni les membres du Parlement n'en aient touché? Je ne crois pas me tromper en disant que lorsque cette demande d'enquête fut faite l'année dernière, ce n'était pas tant pour connaître les noms des fondateurs de cette compagnie en Europe que pour savoir si M. Preston et M. Smart n'avaient pas reçu une part de cet argent. Je dis que c'est... je ne veux pas employer une épithète trop dure, mais l'expression niaiserie est très appropriée, je dis que c'est niaiserie pour un député de demander à connaître les noms du personnel d'une compagnie, afin de s'assurer si l'argent a été légitimement dépensé.

M. SPROULE : Allez donc dire cela à vos commettants.

M. CARVELL : Je m'arrangerai bien avec mes commettants, et si l'honorable député n'aime pas ce que je dis ici, je l'invite à venir se présenter devant mes électeurs et il verra ce qu'ils en pensent. L'honorable député a fait une autre importante déclaration ici ce soir. Il nous a dit que nous n'avions

jusqu'ici que le témoignage de deux personnes intéressées—celui de M. Smart, qui n'est pas désintéressé,—celui de M. Preston, qui, nous dit-on, est parjure. Mais ce qu'il nous faut à présent, c'est de connaître les noms des directeurs de cette compagnie européenne afin de les assigner pour obtenir leur témoignage désintéressé sur lequel nous pourrons compter. Voyez donc, monsieur l'Orateur, un honorable député qui prétend sérieusement devant la Chambre que les personnes auxquelles nous avons payé notre argent sont des parties désintéressées et que nous devrions les assigner pour obtenir leur déposition contre celle de M. Preeton et de M. Smart ! Voilà le raisonnement logique que l'honorable député de Grey-est s'est fabriqué cet après-midi après que l'honorable premier ministre eut offert de divulguer confidentiellement ces noms au chef de l'opposition.

Voyons maintenant si M. Preston a réellement promis de tenir secrets les noms des membres de cette compagnie, car si cette assurance a été en effet donnée, je ne connais pas de code d'honneur, sans parler des lois du Canada ou de toute autre nation civilisée, qui peut nous forcer ni même nous justifier de les divulguer. Je prétends donc que la grande question est de savoir si, en vérité, cette promesse a été faite en 1899. Consultons les témoignages. Il y a d'abord la déposition de M. Preston, mais l'honorable député dit qu'elle ne vaut rien. Je ne m'en servirai donc pas et je passerai à une autre, celle d'un personnage de la distinction de lord Strathcona. Celui-ci dit dans la lettre que le premier ministre a lue cet après-midi et qui contient l'historique de ce marché :

Il m'est inutile d'ajouter que cet arrangement doit être tenu sous le sceau du secret et ne doit en aucune façon être divulgué.

Le chef de l'opposition dit que cette réserve ne s'applique qu'au contrat lui-même et puisque le contrat a été livré au public, alors il n'y a pas de raison de garder le secret sur le personnel de la compagnie.

Je vais faire une remarque qui va régler cette difficulté et qui n'a pas encore été faite par aucun honorable député de la gauche. M. Preston est arrivé au Canada il y a trois ou quatre semaines. Il a déclaré peu de jours après sous serment qu'il est allé chez lord Strathcona en 1899 et a discuté ce contrat avec lui sous toutes ses phases, que lord Strathcona l'approuva et l'accepta, en disant qu'il fallait nécessairement tenir ce marché secret et qu'il s'inspira sur ce point des conseils d'un avocat. Pourquoi les honorables députés qui ont monté cette affaire et qui ne veulent pas croire M. Preston, l'auteur du marché, pourquoi ces honorables députés qui ne croient pas à la sincérité du Gouvernement quand il assure que le marché doit être tenu secret, pourquoi n'ont-ils pas demandé de faire venir lord Strathcona au Canada afin d'avoir sa version de l'affaire ? Quoique lord Strathcona soit bien haut placé, il n'en est pas moins le serviteur de l'Etat et est responsable au Parlement. Ils avaient le temps pendant que se poursuivait cette enquête devant le comité de l'agriculture ou le comité des comptes publics de câbler à lord Strathcona pour le prier de venir au Canada dire ce qu'il connait de ce marché. Ils n'ont pas jugé à propos de le faire, pour la bonne raison qu'ils savaient dans leur âme et conscience qu'ils recevraient de lui la même version que leur a donnée M. Preston. A mon sens c'est la réponse à la double question de savoir si réellement il a été entendu lors de la signature du contrat que les noms seraient cachés et si le Gouvernement s'est engagé à son tour de respecter cet engagement. En admettant donc, monsieur l'Orateur, qu'il avait été convenu dès le commencement que les noms ne devaient pas être divulgués, il reste à connaître maintenant si les honorables députés de la gauche seraient plus avancés qu'ils ne le sont aujourd'hui s'ils eussent connu ces noms ? Ce contrat a fait l'année dernière le sujet d'une discussion. Le contrat a été livré à la publicité. A quoi cela a-t-il servi dans l'intérêt de leur cause ? Ils en connaissaient pourtant auparavant la substance ; ils savaient que nous payions un louis sterling par tête pour certaine classe d'immigrants continentaux.

Ils savent cela aujourd'hui et c'est tout ce qu'ils ont appris. Si on leur communiquait les noms des membres de cette compagnie, de ces actionnaires, sauraient-ils davantage si cet argent a été dépensé honnêtement? Nous savons par les rapports qu'il a été honnêtement employé. Sauraient-ils comment il a été partagé ? Supposons qu'ils le sachent, qu'y gagneraient-ils, à moins de pouvoir démontrer que cet argent est allé à des fonctionnaires du Gouvernement? S'ils connaissaient les noms des actionnaires, pourraient-ils prouver que l'argent est allé à M. Preston? Même si M. Preston a profité de cet argent, quel moyen aurait-on de faire venir ces témoins et de les obliger à tout revéler? En ayant ces noms ils ne seraient pas dans une meilleure posture. Ils en sont réduits à dire qu'ils ne croient pas un mot des dépositions de MM. Preston et Smart. Pourquoi? Parce qu'un témoin, sous la foi du serment, a jugé à propos de déclarer que lui ne croirait pas M. Preston sous la foi du serment. Toute leur cause repose sur la déposition d'un témoin qui admet s'être querellé—et je ne m'en étonne pas—avec son supérieur parce que ce dernier ne voulait pas lui permettre de voyager en troisième classe et lui payer le prix d'un voyage en première afin qu'il pût mettre la différence dans sa poche. Toute leur cause repose sur le témoignage d'un homme qui avoue avoir comploté pour se procurer des lettres d'une nature privée écrite par son supérieur, un acte qui ferait rougir l'être le plus dégradé et qui a été commis par un fonctionnaire de l'Etat.

M. INGRAM : Pourquoi le Gouvernement ne le destitue-t-il pas ?

M. CARVELL : Je n'en sais rien. Je discute la preuve telle qu'elle est.

M. INGRAM : Il n'ose pas.

M. CARVELL : Je prends les dépositions telles qu'elles sont devant nous et je dis qu'il faudrait d'autre témoignage que celui de M. Jury pour convaincre la Chambre et le pays que MM. Smart et Preston ont des intérêts dans cette compagnie. Les choses en sont là, pour le moment. Il n'y a pas eu d'emploi illégal de l'argent payé à cette compagnie, puisque le pays a reçu la pleine valeur de ce qu'il a dépensé.

Un DEPUTE : Nous n'en avons pas la preuve.

M. CARVELL : Puisque nous recevons des immigrants et que nous ne payons qu'après leur arrivée dans le pays, quelle meilleure preuve peut-on exiger? Puisqu'on n'a pas prouvé que les fonctionnaires de l'Etat avaient profité de cet argent, quel intérêt a-t-on à connaître les noms des actionnaires de cette compagnie ? Cet après-midi, l'honorable ministre a enlevé à nos adversaire leur dernier point d'appui. Ils prétendent que MM. Smart et Preston ont reçu une partie de cet argent. Ils n'ont pas du tout réussi à le prouver; nous avons, au contraire, prouvé que ces deux fonctionnaires n'ont pas touché un sou de cet argent. Il faut donc qu'il soit allé dans la poche des actionnaires européens de la North Atlantic Trading Co. L'honorable premier ministre déclare qu'il a en sa possession la liste de ces actionnaires et que pas un seul ne réside en Angleterre ou en Amérique et qu'ils sont tous des hommes respectables représentant des maisons importantes du continent européen.

M. STOCKTON : L'honorable premier ministre n'a pas dit cela.

M. CARVELL : C'est ce que j'ai compris. Je n'ai pas pris note de ses paroles, mais il a parlé des maisons importantes et respectables que ces actionnaires représentaient et c'est alors qu'il a mis l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) et toute l'opposition dans la fausse position où ils se trouvent ce soir, car ils savent bien que le chef de l'opposition n'avait qu'à regarder ce papier pour se convaincre que ni M. Preston, ni M. Smart, ni l'ex-ministre de l'Intérieur, ni aucun fonctionnaire de l'Etat, n'est intéressé dans cette compagnie.

Alors l'affaire se réduit donc à une simple opération commerciale ; une des parties achète et paie après livraison de la marchandise et peu importe à la Chambre et au pays qui est l'autre partie. On n'a donné aucune raison plausible pour que ces noms soient divulgués, et d'un autre côté, nous avons la preuve indéniable que le Gouvernement s'est engagé, en 1899, à ne pas révéler ces noms.

Le pays comprendra que la parole du Gouvernement doit être respectée et je suis certain que les honorables membres de l'opposition comprennent que leur demande n'est pas raisonnable et qu'étant à la place du Gouvernement ils feraient la même chose. Ils savent très bien que le Gouvernement en se rendant à leur désir se décernerait, aux yeux de l'univers, un brevet de stupidité. Je déclare, monsieur l'Orateur, que je voterai en faveur de l'amendement.

M. SAM. HUGHES (Victoria-et-Haliburton) : Monsieur l'Orateur, l'honorable préopinant a complètement perdu de vue le sujet de la discussion. Il y a quelques jours, au comité de l'agriculture, l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) posa une question à un témoin et ce dernier a refusé de répondre. Mon honorable ami demanda au président du comité s'il avait le droit de poser cette question. Le président décida que oui. Mon honorable ami, comme c'est la coutume, demanda au président d'ordonner au témoin de répondre. Celui-ci persista dans son refus. A la fin de la déposition du témoin, le comité décida à l'unanimité de rapporter l'incident à la Chambre. L'honorable député de Carleton, N.-B., lui-même, malgré toute son audace, n'a pas osé se lever et s'opposer à ce que le témoin fut cité à la barre de la Chambre pour son refus de répondre à la question qui lui avait été posée.

L'affaire est maintenant devant nous et pour la première fois dans les annales parlementaires du Canada, la Chambre s'incline devant la volonté d'un témoin qui tient l'honorable premier ministre et les autres membres du Gouvernement sous sa dépendance, et elle n'ordonne pas à ce témoin de révéler les noms des actionnaires de cette compagnie et de répondre aux questions qui lui ont été posées par le comité.

Voilà exactement la situation. Le comité a fait un rapport à la Chambre pour signaler que le témoin refusait de répondre. Quelque soit le pouvoir mystérieux de ce témoin, il lui permet de tenir le premier ministre et tout le Gouvernement dans sa main et ils n'osent pas lui enjoindre de donner les noms des membres de cette société. C'est cette même puissance occulte qui a empêché l'enquête dans les élections de Brockville, de Huron-ouest, d'Elgin-ouest et autres, et c'est elle encore qui force l'honorable premier ministre à déclarer que ces noms ne seront pas publiés. Il ne peut y avoir de doute sur ce point.

L'honorable ministre des Finances a déclaré cet après-midi qu'il n'existe aucune relation entre M. Preston et la North Atlantic Trading Co. Or, il est prouvé hors de tout doute que c'est M. Preston lui-même qui a organisé cette compagnie. Nous avons la preuve que Preston est allé trouver Jury et un autre fonctionnaire public, à Liverpool, et les a consultés au sujet de l'organisation de cette compagnie. Nous avons la preuve

que Preston a fait des arrangements avec Salinger, l'interprète du Gouvernement, pour en faire l'agent de la North Atlantic Trading Co. Tout cela a été attesté sous la foi du serment et n'a pas été nié. Il est prouvé aussi, qu'à plusieurs reprises, ce M. Salinger a été payé de ses services par des chèques de M. Preston à titre de représentant de la North Atlantic Trading Co. Cela non plus, n'a pas été nié.

Nous avons la preuve que M. Preston a nommé des agents et qu'il a chargé M. Ennis et M. Bennett de représenter cette compagnie en Suède et en Norvège. Cependant l'honorable ministre des Finances demande sur quoi nous nous appuyons pour dire qu'il existe des relations entre Preston et la compagnie. Si les déclarations de l'honorable premier ministre et du ministre des Finances sont bien fondées, qu'ont-ils à redouter en rendant ces noms publics ? La raison qu'on a donnée au commencement que ces noms étaient tenus secrets par crainte de la police et des règlements des gouvernements européens, n'existe plus. Dans leurs dépositions, MM. Preston et Jury ont déclaré qu'à maintes reprises, des annonces avaient été publiées dans les journaux européens et l'autre jour on nous a donné une longue liste de journaux qu'on dit avoir publié des articles dans lesquels on faisait l'éloge du Canada et on le recommandait aux immigrants.

Où sont ces règlements de police dont on nous menace, puisque les auteurs de ces écrits n'ont pas été inquiétés? Comme dit M. Jury, c'est de l'enfantillage de prétendre que ces écrits ne pouvaient pas être publiés dans les journaux du continent européen, car avant la formation de la North Atlantic Trading Company et après, les agents des compagnies de paquebots, dans toute l'Europe, ont continuellement fait, sans être molestés, de la propagande en faveur du Canada, des Etats-Unis, de la République Argentine et de tout autre pays où ils pouvaient espérer envoyer un émigrant et gagner leur commission.

Le dernier orateur (M. Carvell) et quelques autres députés de la droite ont cherché à mêler le nom respecté de lord Strathcona à cette affaire de la North Atlantic Trading Company. Je crois que l'honorable premier ministre a reçu de lord Strathcona une lettre qu'il n'a pas encore communiquée à la Chambre ni au public, mais il n'ose pas affirmer que notre haut-commissaire ait jamais connu directement ou indirectement les noms des actionnaires de cette compagnie. Je demande à l'honorable premier ministre si lord Strathcona, en 1899 ou plus tard, a connu ces noms. M. Preston et M. Smart jurent tous deux qu'il n'en connait pas autre chose que ce qu'ont dit les journaux. Alors pourquoi le premier ministre laisse-t-il croire au public que lord Strathcona a été consulté sur l'organisation de cette compagnie et qu'il est intervenu au contrat ?

L'excuse des règlements de police des pays étrangers donnée par MM. Smart et Preston, ne tient pas debout. Les compagnies de publicité d'Europe, Street et Cie et les autres, font de la propagande pour le Canada, pour les Etats-Unis ou pour n'importe quel pays, et jamais la police des pays européens ne les a inquiétés pour avoir violé les lois de ces pays. Si le secret était nécessaire au début, cette nécessité n'existe plus puisque la question peut être impunément discutée dans les journaux européens. Les contribuables canadiens qui ont le droit de savoir où va leur argent, à quoi il est employé, sont convaincus qu'ils ont été floués dans cette affaire. L'honorable premier ministre se rend compte que ses propres partisans ne sont pas satisfaits.

On nous a dit d'abord que cette compagnie avait son siège principal à Amsterdam, mais l'enquête a révélé qu'elle n'y possédait qu'une boîte au bureau de poste, pour laquelle elle payait $1 par année. Les lettres qui lui étaient adressées dans cette ville—je pourrais dire les lettres trompeuses—étaient renvoyées au bureau de la compagnie à Londres et ce bureau était dans le même immeuble que le bureau de M. Preston.

M. Smart, ci-devant sous-ministre de l'Intérieur et actuellement gérant de la North Atlantic Trading Company au Canada, déclare sous la foi du serment que la plus grande partie des brochures et des imprimés expédiés sur le continent par la compagnie, partaient de Londres. A ce propos, je signalerai la remarque faite cet après-midi par l'honorable ministre des Finances, quand il a dit que les raisons du gouvernement pour résilier le contrat étaient si évidentes que si j'avais été plus assidu aux séances de la Chambre, je les connaîtrais depuis longtemps. Je puis lui répondre que je ne me suis absenté que deux jours depuis le commencement de la session, pendant qu'une maladie nous a souvent privé de sa présence. J'ajouterai que l'absence notoire des ministres des séances, durant cette session, est presque devenue un scandale et une honte.

Bien souvent, quand des questions importantes sont en discussion, nous ne voyons qu'un ou deux ministres à leurs sièges, et il arrive même qu'il n'y en a pas un seul. Quand le Gouvernement donne un si mauvais exemple, l'honorable ministre des Finances a mauvaise grâce à nous reprocher notre manque d'assiduité.

Puisque les lettres trompeuses adressées à Amsterdam étaient réexpédiées au bureau de la compagnie, à Londres, dans le même immeuble que le bureau de M. Preston, il est facile de deviner où était le siège principal de la "North Atlantic Trading Company". Si M. Preston n'a rien à faire avec cette compagnie, si le Gouvernement n'a rien à se reprocher, pourquoi ne permet-il pas une enquête complète ? Pourquoi le

Gouvernement cherche-t-il a protéger ces actionnaires en invoquant la promesse du secret donnée par un ex-ministre ou un ministre, puisqu'aujourd'hui cette nécessité n'existe plus ? D'ailleurs, de quel droit un ministre de la couronne peut-il s'engager au secret quand il s'agit d'une dépense des deniers publics ? Quand l'honorable premier ministre nous affirmait, cet après-midi, sur ce ton solennel qui lui va si bien que l'honneur du pays était engagé, cela me rappelait un incident survenu après une bataille célèbre,—la bataille de la Boyne. (Interruption) Lorsque Hamilton, un officier du roi Jacques, dit au roi Guillaume : " Sur mon honneur, la chose est vraie", le roi Guillaume répondit : " Votre honneur ", et en resta là.

Sir WILFRID LAURIER : Cela s'est-il passé à la bataille de la Boyne ?

M. SAM. HUGHES : Oui, et la conduite actuelle du Gouvernement pourrait bien être aussi fatale au premier ministre, que la bataille de la Boyne a été fatale au roi Jacques et à sa cause.

L'honorable député de Carleton (N.-B.) nous a parlé des brochures et des imprimés que MM. Preston et Jury, ont trouvé entassés dans des coins, à leur arrivée en Angleterre. Si l'honorable député avait voulu être franc, il aurait ajouté que les mêmes témoins ont déclaré que ces brochures et ces imprimés sont encore entassés dans des coins, à l'heure qu'il est. Mais il a préféré ne dire qu'une partie de la vérité. Il n'a pas dit toute la vérité, non plus, lorsqu'il a prétendu que lord Strathcona était au courant de tout et qu'il a cherché à mêler notre haut-commissaire à cette affaire de la "North Atlantic Trading Company". Comme je l'ai déjà dit, lord Strathcona n'a jamais fait plus que transmettre au ministre de l'Intérieur le résultat des opérations de M. Preston et de M. Smart. Avec beaucoup de prudence et de perspicacité, le haut-commissaire creva le ballon, dans le magnifique rapport qu'il envoya au Gouvernement. Il signala les inconvénients et les défauts de cet arrangement avec la "North Atlantic Trading Company", avec cette manière à lui, et la preuve, pour moi, que le Gouvernement était mêlé à cette affaire, c'est qu'il n'a tenu aucun compte de cette lettre de lord Strathcona.

L'honorable député demande pourquoi nous voulons avoir lord Strathcona ici. Il en donne lui-même la raison et je vais lui dire quels sont ceux que nous voulons aussi interroger. Nous voulons interroger ceux dont les noms sont inscrits dans la charte de cette compagnie. Nous voulons les banquiers et les imprimeurs avec lesquels M. Somerville faisait des affaires. Nous voulons connaître les banquiers de M. Léopold, ceux de M. Preston ; ceux avec lesquels ils faisaient leurs affaires publiques et privées. Que ces témoins viennent ici avec leurs livres et nous découvrirons bien vite où l'argent est allé.

L'honorable député de Carleton (N.-B.) demande ce que nous gagnerions à avoir les noms des actionnaires de cette compagnie. L'honorable député l'ignore peut-être, mais l'honneur du Parlement et l'honneur du pays sont engagés dans cette affaire et nous aurions la satisfaction de savoir que le parlement canadien n'a pas été traité d'une manière aussi ignoble par le Gouvernement de son propre pays.

On fouillerait en vain les archives du Parlement, pour trouver un cas où un comité ayant décidé à l'unanimité de signaler dans un rapport à la Chambre un témoin parce qu'il avait refusé de répondre, la Chambre a refusé de ratifier l'action du comité. Et ce témoin récalcitrant semble exercer une telle autorité sur le Gouvernement que celui-ci se rend à ses désirs et refuse de divulguer les noms des actionnaires de cette compagnie.

M. H. H. MILLER (Grey-sud) : Monsieur l'Orateur, nous avons encore à discuter ce soir la question de la North Atlantic Trading Co. Certains orateurs de la gauche l'ont appelée une compagnie frauduleuse et cependant on n'a pas l'ombre d'une preuve qu'elle ait commis la moindre fraude, et personne n'a le droit de lui attribuer cette épithète. Un des témoins appelés devant le comité a refusé de répondre à une question. M. Preston a refusé de dire au comité de l'Agriculture quels sont les membres de la North Atlantic Trading Co., et il avait ses raisons pour cela. Quelles raisons donne-t-il pour ne pas répondre à cette question?

Une VOIX : L'honneur.

M. MILLER : Oui, l'honneur. Le 11 avril, M. Smart, questionné par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) dit :

Je refuse de donner ce renseignement parce que je me suis engagé à ne le révéler dans aucune circonstance.

Le même jour, en réponse à l'honorable député de Dufferin (M. Barr) M. Smart dit encore :

Jai dit que la compagnie refusa absolument de faire aucun arrangement si les noms de ses membres étaient publiés.

L'honorable député de Dufferin a demandé, de plus: Avez-vous engagé la parole du Gouvernement? et la réponse de M. Smart est: Autant que cela était en mon pouvoir. Le 18 avril, on demande à M. Smart :

D. Votre seule raison, et votre seul but, en refusant de donner les noms, c'est que cela nuirait à l'envoi d'immigrants au Canada ?— R. Cela arrêterait complètement l'immigration.

D. C'est là votre seule raison ? R. Oui.

Plus loin, M. Smart dit que la compagnie a renouvelé récemment son refus de faire connaître les noms de ses membres. On a

fait remarquer avec beaucoup de sarcasmes que sept actions de cette compagnie étaient détenues par des étudiants en droit et des commis et que ce sont ces noms qui ont été donnés quand on a demandé l'institution civile de la société. Personne n'a jamais prétendu que ces porteurs d'une action chacun, étaient ceux qui composent réellement la North Atlantic Trading Co. Il est admis de tout le monde que ces sept actionnaires sont de simple figurants, servant à cacher l'identité des véritables membres de la société.

Toutefois, M. Smart a déclaré qu'aucun membre du cabinet, aucun membre du Parlement, aucun citoyen du Canada ne possédait une seule action dans cette compagnie. Ce témoignage de M. Smart n'a jamais été contredit ; il a même été corroboré par d'autres témoins. Je dis donc que personne ne peut avoir d'autre intérêt que la curiosité, à connaître ces noms. Cette curiosité peut porter un homme à vouloir connaître l'auteur des lettres de Julius, ou la personnalité qui se cachait sous le Masque de fer, mais celle des honorables membres de la gauche est mêlée d'une forte dose de soupçon. J'admets que c'est un événement peu ordinaire qu'un témoin refuse de répondre à une question devant un comité de cette Chambre, mais les circonstances qui entourent le cas sont aussi peu ordinaires. Nous recevons des immigrants d'Europe dans des conditions qui ne se rencontrent pas ailleurs. Le secret était une des conditions du marché conclu avec cette compagnie. On a dit que le rôle de lord Strathcona dans cette affaire s'est borné à transmettre les messages. Voyons si c'est bien le cas. Dans une lettre du 18 décembre 1899, qu'il adresse à M. Smart, il dit :

> J'espère que les résultats de notre propagande dans la sud de la Russie, dans les Etats scandinaves et ailleurs auront les plus heureuses conséquences, car je suis certain que les immigrants de ces pays feront d'excellents colons.

Quand lord Strathcona parle de "notre propagande" je voudrais bien savoir s'il se considère comme un simple transmetteur de message. Dans la même lettre, il dit encore:

> Quant aux agents des compagnies de paquebots sur le continent, rien ne s'oppose à ce qu'ils continuent à exercer leur profession d'agents de ces compagnies, tant qu'ils n'inciteront pas ouvertement les gens à immigrer, dans les pays dont le Gouvernement est opposé à l'immigration. Rien cependant ne les empêche de donner tous les renseignements sur le Canada à ceux qui leur en demandent et je suis porté à croire que leurs efforts sont en partie consacrés à provoquer des demandes de cette nature.

Si la propagande dans ces pays n'est pas illégale, on demande pourquoi on a mis dans le contrat cette stipulation que la North Atlantic Trading Company ne ferait rien de contraire aux lois des pays dans lesquels elle agirait. Ce passage de la lettre de lord Strathcona explique toute l'affaire. Les agents pouvaient faire un certain travail sans s'exposer à être inquiétés. Mais il y avait certaines choses qu'ils ne pouvaient pas faire. Ils pouvaient provoquer des demandes de renseignements et ils avaient parfaitement le droit de fournir les renseignements qui leur étaient demandés. Il n'était pas prudent de se risquer au delà.

M. Smart, écrivant à lord Strathcona le 28 novembre 1899, dit :

> Après m'être entendu avec votre seigneurie et conformément à vos instructions, je suis parti de Londres le 30 octobre pour un long voyage d'affaires sur le continent. D'Anvers, je me suis rendu à Hambourg et j'ai reçu du syndicat avec lequel j'étais en pourparlers une proposition régulière dont je vous ai indiqué la nature lors de mon entrevue avec vous à mon retour à Londres. J'ai déjà fait un rapport sur la nature de ces négociations et sur la conclusion de l'arrangement fait avec la "Transatlantic Trading Co." Cependant, je dois mentionner, en passant, que le nom de la compagnie a été changé en celui de North Atlantic Trading Company, et que ses bureaux sont situés 140-144 Spuisstraat, Amsterdam, Hollande.

Ainsi, lord Strathcona parle de "notre propagande dans ces pays" et explique ce que les agents pourraient et ne pourraient pas faire. Puis M. Smart écrit à lord Strathcona qu'après en avoir conféré avec lui, il s'est rendu à Hambourg et a négocié avec la North Atlantic Trading Company. Et on voudrait que le rôle de notre haut-commissaire se fût borné à transmettre les messages. Je maintiens que lord Strathcona connaissait pas à pas, phase par phase, tout ce qui se faisait, et que c'est quand il était en possession de tous ces renseignements qu'il écrivit :

> J'ai à peine besoin de faire observer que le nouvel arrangement doit être considéré comme absolument confidentiel et ne doit être rendu public en aucune manière.

J'ignore si, à cette époque, il approuvait entièrement ou non le projet, mais je sais qu'occupant la haute position qu'il remplit si honorablement, sachant tout ce qui se passait, il n'a pas conseillé au Gouvernement de ne pas ratifier cet arrangement et n'a pas désapprouvé ce qui avait été fait. Depuis, il n'a jamais cherché à dégager sa responsabilité dans cette affaire.

Avant d'avoir entendu l'honorable premier ministre cet après-midi, j'étais disposé à demander que les noms fussent rendus publics, si lord Strathcona était d'avis qu'il n'est plus nécessaire de garder le secret. Ou si les parties contractantes auxquelles le secret a été promis, consentaient à relever le Gouvernement de cette obligation, j'aurais préféré que les noms fussent connus.

J'étais dans ces dispositions avant d'avoir entendu le discours de l'honorable premier ministre. L'honorable chef de l'opposition dit que l'an dernier le Gouvernement a refusé de faire connaître le contrat, et que

cette année, il l'a rendu public, et il demande quels intérêts en ont souffert. Je ne sais pas si des intérêts publics en ont souffert. Je ne sais pas s'il n'y a pas aujourd'hui, en Russie, en Allemagne, dans les Etats scandinaves, des hommes publics qui disent : Nous avons passé, il y a quelques années, avec le gouvernement canadien un contrat dans lequel il était stipulé que le contrat lui-même serait tenu secret, et cependant ce Gouvernement, pressé par l'opposition dans le Parlement, a rendu ce document public et a manqué à sa parole.

Si c'est ce qui a lieu, je dis que l'intérêt public à souffert, et souffert considérablement de cette divulgation. Je regretterais d'apprendre qu'à la suite de cette divulgation les agents des compagnies de paquebots considéraient que le gouvernement canadien a manqué à sa parole à leur égard.

Mais quand j'ai entendu l'honorable premier ministre dire: j'ai ici la liste des noms des membres de cette compagnie. Je ne veux pas manquer à la parole donnée, mais je ne veux pas non plus garder ce secret pour moi seul ; je suis prêt à communiquer ces noms à l'honorable chef de l'opposition ou à tout comité que désignera l'opposition. Quand j'ai entendu l'honorable premier ministre faire cette proposition, je me suis dit : assurément, un homme raisonnable ne peut pas exiger plus.

Un orateur de l'opposition demande ce qui arriverait si son chef acceptait cette proposition. Le chef de l'opposition, dit-il, aurait les lèvres closes et cela ne ferait pas l'affaire de nos adversaires. Ce n'est pas le renseignement qu'ils veulent, car ils savent beien que s'ils l'obtenaient ils n'auraient plus rien à dire. Ils s'imaginent pouvoir tirer meilleur parti de la situation en n'ayant pas les noms. N'y a-t-il personne dans leurs rangs en qui ils ont assez de confiance pour que ces noms lui soient communiqués ?

Quelle serait la situation du chef de l'opposition si ces noms lui étaient révélés ? Il pourrait prendre des renseignements pour savoir si cette liste est authentique et, après s'en être asuré, il pourrait dire à ses amis : nous avons tous les renseignements que nous demandions ; le Gouvernement nous a fourni une liste des noms ; j'ai pris des renseignements et j'ai acquis la certitude que cette liste est authentique ; nous n'avons plus rien à dire.

M. ARMSTRONG : Dans quelle situation serait le chef de l'opposition si ces noms étaient faux ?

M. MILLER : Il pourrait dire : Je ne suis pas autorisé à divulguer ces noms, mais j'ai des renseignements qui établissent que c'est une compagnie apocryphe, que les noms qui m'ont été communiqués ne sont pas ceux des personnes qui la composent. Il pourrait exiger du Gouvernement qu'il continue l'enquête et établisse ses prétentions. Sa situation serait infiniment meilleure que celle qu'il occupe en ce moment.

Je trouve étrange que les honorables membres de la gauche ne veuillent pas se fier à leur propre chef. N'ont-ils personne parmi eux à qui ils pourraient se fier ? Pour ma part, je connais beaucoup de conservateurs dans lesquels j'aurais une entière confiance et je trouve étrange que l'opposition ne puisse pas désigner un des siens pour recevoir cette communication.

On nous a reproché de manquer d'égards envers le public. Mais ceux qui nous adressent ce reproche sont ceux qui après avoir demandé un renseignement refusent de l'accepter quand on offre de le leur donner, preuve que leur prétendue soif de vérité n'est qu'une comédie.

Si les honorables députés de la gauche n'ont pas assez de confiance dans un des leurs pour le faire le dépositaire de ce secret, comment veulent-ils que les électeurs aient confiance en eux ?

L'honorable M. JOHN HAGGART (Lanark-sud) : Monsieur l'Orateur, je serai très court et je me propose de ne pas m'écarter du sujet de la discussion. Quelle est la question qui nous occupe ? Le rapport du comité de l'agriculture dit que le témoin refuse de répondre à certaines questions. L'honorable député de Jacques-Cartier propose que ce témoin soit cité à la barre de la Chambre et qu'ordre lui soit donné de répondre à ces questions. Le rapport du comité de l'agriculture dit que la question à laquelle M. Preston a refusé de répondre était relative à la North Atlantic Trading Co. La déposition du témoin est soumise à la Chambre pour son information et elle est invitée à se prononcer sur le droit du témoin de ne pas répondre à ladite question. Il y a une distinction à faire entre ce rapport et celui du comité des comptes publics. Le comité de l'agriculture a déclaré que le témoin était tenu de répondre, et il a fait à la Chambre un rapport motivé en ce sens. Je ne crois pas qu'il y ait de doute sur le droit du comité à poser cette question à Preston ; nul orateur de la droite ne lui a nié ce droit.

Les raisons données par l'honorable premier ministre pour ne pas exercer ce droit sont au nombre de trois. Il dit d'abord que le comité a décidé que M. Preston n'était pas obligé de répondre et que le devoir de la Chambre est de respecter la décision du comité. Ce dernier peut avoir tort ou peut avoir raison, mais c'est une doctrine commode pour le Gouvernement de confirmer les décisions des comités. Mais malheureusement pour le raisonnement du premier ministre ses prémisses sont fausses. Le comité n'a jamais rendu une pareille décision ; et même si les prémisses de l'honorable premier ministre étaient justes, je maintiens que ce n'est pas une raison pour que la Chambre refuse de juger la question. Autrement un comité pourrait toujours décider lui-même si un témoin doit répondre ou non ; l'appel à la Chambre ne serait

qu'un enfantillage, puisque le Gouvernement a une majorité dans le comité, comme il en a une dans la Chambre.

Mais, malheureusement pour le raisonnement de l'honorable premier ministre, le comité dans son rapport demande à la Chambre de se prononcer sur cette question, de sorte que cette première raison ne vaut absolument rien.

La deuxième c'est que par ce contrat le Gouvernement s'est engagé sur l'honneur à tenir ces noms secrets. La première nouvelle que nous en avons eue, c'est par la déclaration qui a été faite ici, ce soir. Il paraîtrait qu'un ministre de la couronne,—probablement l'ex-ministre de l'Intérieur,—a promis de tenir ces noms secrets. Analysons un peu cette promesse pour voir ce qu'elle vaut.

D'abord, ce contrat a été fait avec une compagnie qui n'avait aucune existence. Le Gouvernement avoue et tout le monde sait que ce n'est pas avec ces personnes que le contrat a été passé. A qui alors, le Gouvernement a-t-il engagé l'honneur du Canada, comme le veut l'honorable ministre des Finances? Sous quelle forme cette promesse a-t-elle été faite? Elle a été faite à une compagnie qui n'existait pas à cette époque. Quelqu'un a dû falsifier le sceau de la compagnie qui a été apposé au contrat. Deux personnes ont signé comme président et comme secrétaire de la compagnie, et il faut supposer que le faux est l'œuvre de l'une ou l'autre ou des deux. Comment cette promesse de secret a-t-elle été faite? L'ex-ministre a-t-il autorisé son sous-ministre à la faire? Dans ce cas, il serait facile de produire les documents qui contiennent cette promesse, et si un tel document existe il devrait être déposé sur le bureau de la Chambre. S'agit-il d'une promesse verbale? M. Smart était en Angleterre, à ce moment. Pouvait-il communiquer verbalement avec des gens qui étaient de l'autre côté de la Manche ? Sinon, comment leur a-t-il fait tenir cette promesse? Nous n'avons aucun renseignement sur ce point, et il n'y a rien non plus devant le comité. Mais aujourd'hui l'honorable premier ministre déclare qu'un ministre de la couronne a engagé l'honneur du Canada et que ces noms doivent être tenus secrets. Il dit aussi que notre haut-commissaire à Londres, lord Strathcona, a été partie au contrat. Il ressort de la preuve que nous avons entre les mains que lord Strathcona a recommandé de ne pas ébruiter l'arrangement pendant quelque temps. Mais tout ce qu'il connaissait du contrat a été rendu public. M. Preston, dans sa déposition, dit que lord Strathcona ne connaît pas les membres de la compagnie. Tout ce que lord Strathcona pourrait connaître, en dehors de cela, est connu du public.

L'honorable ministre des Finances prétend que maintenant que le contrat est connu, c'est de l'enfantillage d'insister pour connaître les noms. Il croit aussi tirer grand parti du fait que lord Strathcona connaissait l'existence de ce contrat. Mais que sait-il de ceux avec qui il a été passé? Savait-il que la compagnie n'existait pas? Il ne pouvait pas le savoir, car quiconque connait lord Strathcona, sait qu'il ne voudrait jamais recommander un contrat avec une compagnie qui n'existe pas. A en croire les ministres l'honneur du Canada aurait été engagé à une bande de faussaires qui aurait imposé au Gouvernement un contrat forgé. C'est la raison alléguée par la droite pour refuser de faire connaître au Parlement les noms de ceux qui sont intéressés dans ce contrat.

Pendant que l'honorable premier ministre parlait, je me suis permis une interruption et il m'a répondu qu'un homme courageux qui voulait accuser un ministre, devait le faire de son siège, à ses risques et périls, et il a ajouté ou un sous-ministre ou un fonctionnaire du Gouvernement. Je sais parfaitement qu'on ne peut porter d'accusation contre un ministre, ou un membre du Parlement, que s'il est convaincu d'un crime, que s'il s'est rendu coupable de trahison envers la couronne, à moins qu'une accusation directe ne soit portée contre lui dans la Chambre même, et alors celle-ci l'expulse, si l'accusation est prouvée.

Mais lorsqu'il s'agit des comptes publics, la Chambre a le droit de s'enquérir des dépenses qui ont été faites et parce qu'un témoin jure devant le comité qu'il n'a aucun intérêt dans un contrat, qu'il n'a profité d'aucune partie de l'argent dépensé pour l'immigration, on voudrait nous priver de notre droit de nous enquérir, si une accusation directe n'est pas portée contre ce témoin. Pourquoi nous nie-t-on ce droit ? Parce qu'un témoin se présente devant le comité et déclare qu'il n'a pas profité illégalement des deniers publics, n'avons-nous pas le droit de poursuivre l'enquête pour découvrir s'il dit la vérité ? Voici un fonctionnaire qui a été pendant plusieurs années sous-ministre de l'Intérieur. Il fait un marché ou entame des négociations avec cette prétendue compagnie ; peu de temps après, il démissionne ; il renonce à une des plus belles positions qu'il y ait dans l'administration publique, une position peut-être plus belle que celle de ministre, parce qu'elle est permanente et que l'autre est aléatoire. Le sous-ministre reste, et les ministres changent. Or ce sous-ministre renonce à son emploi pour entrer au service d'une compagnie d'immigration après avoir conduit, en sa qualité de sous-ministre, les négociations qui ont amené sa formation. Cependant on veut nous priver de notre droit d'instituer une enquête sur toutes les circonstances de cette opération, parce que deux témoins affirment sous la foi du serment qu'ils n'en retirent aucuns profits.

L'honorable premier ministre offre au chef de l'opposition de lui communiquer confidentiellement la liste des noms. Il avait

évidemment oublié son histoire, mais l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) s'est chargé de la lui rappeler. Je me souviens qu'une certaine somme—$60,000, je crois—était dépensée annuellement, à titre de fonds secrets, et que M. Blake, alors chef de l'opposition insistait pour connaître les noms de ceux à qui cet argent était payé. Il savait que la divulgation de ce secret pouvait coûter la vie à quinze ou vingt personnes, car tous ceux qui auraient contribué à renseigner le Gouvernement secrètement auraient été ouvertement désignés à l'animadversation publique.

Sir John Macdonald répondit: non; je ne fournirai pas de détail, mais je vous communiquerai la liste de ceux à qui cet argent a été payé, me fiant à votre honneur pour qu'ils ne soient pas divulgués et vous constaterez que cette dépense est parfaitement légitime. M. Blake refusa catégoriquement d'accepter le renseignement dans ces conditions. Combien plus fortes sont les raisons du chef actuel de l'opposition de refuser. Quel intérêt peut-il avoir à connaître les noms de ceux qui font partie de cette compagnie si ce n'est pour s'en servir devant le comité des comptes publics ?

Mais il ne pourrait le faire s'il s'engageait sur l'honneur à ne pas divulguer les noms que lui communiquerait le premier ministre. Combien différente est l'attitude présente de mon très honorable ami de celle qu'il prenait autrefois ! Autrefois, il appuyait fortement M. Blake, dont il était le zélé partisan, tandis qu'aujourd'hui il renie son passé sous ce rapport comme sous tous les autres. L'absurdité de sa proposition s'accuse dès le premier moment de réflexion.

S'il existe un traité—ce que je conteste—à la faveur duquel on devait faire de la propagande d'immigration sans violer les lois d'aucun pays, quel inconvénient peut-il y avoir à le rendre public ? Dans le cas contraire, de quel droit le Gouvernement aurait-il conclu un tel traité ? Il lui est impossible de sortir de ce dilemme. Je vois sourire le ministre de l'Agriculture, c'est peut-être qu'il compte pouvoir donner plus tard une explication satisfaisante. On prétend avoir conclu un traité qui n'oblige pas les intéressés à faire de la propagande active en faveur de l'émigration dans les pays dont les lois s'y opposent. Sur quelle raison peut-on fonder un tel refus ? Il n'en saurait exister qu'une seule, et autant vaudrait la faire connaître : c'est que l'on craint de compromettre certains fonctionnaires publics. Dans ce cas, le refus s'explique. Nous avons lieu de croire que le Gouvernement n'a pas d'autre raison de refuser de nous renseigner.

Le témoin ne veut pas divulguer les noms des bénéficiaires du traité. Pourquoi le ministre de l'Agriculture hoche-t-il la tête ? L'argent aurait-il été payé à quelqu'un qui n'y avait pas droit ? Dans ce cas, nous aurions droit de le savoir si notre argent est parvenu aux destinataires en passant par les mains d'intermédiaires. Le secret est-il si important à garder ? Le personnage qui s'est engagé à ne pas divulguer les noms de ces agents européens ne se montrait pas aussi chatouilleux sur le point d'honneur lorsque, à son arrivée au Canada, il reçut un document où se trouvaient inscrits les noms des bénéficiaires du traité. Quand il reçut la lettre qui accompagnait ce document, il déclara à qui voulut l'entendre que le moment était venu de l'ouvrir, et c'est ce qu'il fit. Il en donna communication à tout venant, et lorsqu'on lui demanda s'il en avait fait voir le contenu à une tierce personne, il répondit qu'il ne s'en souvenait plus bien. Il y a lieu de présumer que le document fut porté à la connaissance de plus d'une personne, et cependant, on refuse de renseigner le comité des comptes publics, on prive le pays des informations auxquelles il a droit.

Qaunt au droit des comités de poursuivre l'enquête, il est incontesté. Après en avoir décidé ainsi, les présidents de ces deux comités sont venus demander à la Chambre s'il y avait lieu de contraindre le témoin à répondre. Le comité de l'agriculture s'est contenté de dire dans son rapport :

> Le témoignage donné par ledit témoin devant le comité est soumis avec le présent rapport pour l'information de la Chambre.

Sur quoi fonde-t-on ce refus ? Sur l'honneur du Gouvernement ! Mais y va-t-il réellement de l'honneur du Gouvernement en cette affaire ? Rien ne le prouve ; nous n'avons aucune preuve que le Gouvernement se soit engagé par écrit à garder le secret. S'il s'y est engagé par une lettre, nous avons droit d'exiger le dépôt de cette lettre sur le bureau de la Chambre ; on pourrait déposer l'original ou une copie de cette lettre sans violer le secret promis. L'engagement n'a pu être communiqué de vive voix ni aux membres de la compagnie ni à M. Smart, qui se trouvait alors à Londres. Pourquoi tient-on la Chambre dans l'ignorance ? Il ne suffit pas que le ministre ait donné sa parole d'honneur pour justifier le Gouvernement de refuser de renseigner le Parlement. Pourquoi nie-t-on au comité des comptes publics le droit de s'enquérir des personnes qui ont touché les sommes destinées à la compagnie ? L'excuse que l'on allègue n'aurait aucune valeur ni dans les îles britanniques ni dans aucune autre colonie anglaise. Les seules dépenses que l'on puisse soustraire aux investigations des comités nommés par la Chambre, sont celles qui sont autorisées pour des fins secrètes. L'attitude que l'on prend en cette affaire justifie tous les soupçons. Un témoin, employé de l'Etat, est allé jusqu'à dire qu'il ne croirait pas M. Preston sous serment et, parlant de certaine lettre qu'il avait écrite au commissaire de l'immigration, il ajouta que la mine d'or dont ce dernier avait parlé résidait, croyait-il, dans ses rapports avec la North Atlantic

Trading Company ou avec le bureau du Travail. Cette seule déclaration suffisait à justifier le Gouvernement, le comité des comptes publics ou celui de l'agriculture de soumettre l'affaire aux investigations les plus complètes.

L'honorable M. CLIFFORD SIFTON (Brandon) : L'heure étant déjà avancée, je m'abstiendrai de discuter à fond le sujet dont la Chambre est saisie. En mon absence on a déjà discuté pendant plusieurs séances les dispositions du traité, et depuis que l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) a proposé sa motion, cette après-midi, la question a été débattue sous la plupart de ses aspects. Néanmoins, comme les membres des deux côtés de la Chambre s'attendent assez naturellement à ce que je les mette au fait des circonstances qui ont présidé à la conclusion du traité, je vais m'efforcer d'en faire l'exposé en aussi peu de mots que possible, les priant de m'accorder à cette fin quelques instants d'attention.

La Chambre n'ignore pas que la raison d'être du traité c'est que les efforts tentés sur le continent européen dans le but d'y déterminer les gens à émigrer au Canada ne donnaient pas de résultat satisfaisant. Les circonstances peuvent se résumer à ceci : En vertu d'un décret rendu par l'exécutif en 1893, sous le régime de nos prédécesseurs, le Gouvernement payait, sous forme de primes, une certaine somme aux agents de billets de passage. Lorsque j'eus pris la direction du ministère de l'Intérieur, l'état des choses fut maintenu, et les termes du décret ne furent modifiés en aucune façon. Le principal obstacle qui se dressait devant nous, c'est que nous n'avions pas sur le continent européen d'agents autorisés avec qui nous pussions nous tenir en communication, ou dont le devoir ou l'intérêt fût surtout de travailler en commun dans le but de favoriser l'émigration au Canada. Lorsque M. Preston partit pour l'Europe, il était chargé, entre autres choses, d'étudier le problème de l'émigration continentale. Il quitta le Canada en mai 1899, et peu après son arrivée en Europe, ayant fait un voyage sur le continent, il adressa à lord Strathcona, son supérieur officiel immédiat, un rapport où il conseillait l'établissement, dans l'intérêt du Canada, d'une sorte de bureau de colonisation au sein de l'Europe continentale. Subséquemment, la question fut étudiée par nos fonctionnaires d'Europe, y compris M. Preston et lord Strathcona, et M. Smart partit un peu plus tard. Il se trouve dans la liasse de documents un volumineux rapport de M. Preston, dont il n'est pas nécessaire de donner lecture en ce moment. Ce rapport, M. Preston l'avait adressé à lord Strathcona le 26 octobre 1899. Pour en indiquer la teneur, je vais me permettre d'en citer le passage suivant :

Votre seigneurie se rappellera peut-être que j'ai eu l'honneur de lui faire observer dans un

rapport précédent qu'il y aurait lieu de modifier à l'avantage du Canada les méthodes auxquelles on a eu jusqu'ici recours sur le continent européen, et qu'il serait peut-être possible de conclure avec les agents des différents pays une entente qui leur permit de travailler de concert, dans le but de favoriser l'émigration au Canada sans violer les lois d'aucun pays. La ligne de conduite que nous avons projeté de suivre ayant semblé agréer au ministère, elle fut mise à l'étude à l'occasion du récent voyage que fit à Londres le sous-ministre de l'Intérieur. Après l'avoir discutée assez longuement, nous nous rendîmes à Glencoe, M. Smart, M. Colmer et moi, dans le but de la soumettre à l'appréciation de votre seigneurie,. A la suite de cette conférence, je fus chargé par votre seigneurie et par M. Smart de rédiger un projet de convention relatif à la cause de l'émigration continentale. Ce projet, j'eus la faveur de le soumettre subséquemment à votre seigneurie puis à M. Smart, et jusqu'à la veille du départ de ce dernier pour Ottawa, il y fut apporté des modificatons de nature diverse.

Il expose ensuite les grandes lignes de la convention projetée et dit que M. Smart ayant été obligé de quitter Londres, la question ne put pas être discutée de nouveau entre lord Strathcona, le sous-ministre de l'Intérieur et lui-même. Il ajoute plus loin que l'affaire fut soumise à l'appréciation de l'avocat du Gouvernement (l'honorable M. Charles Russell), puis il fait une étude approfondie de la question. Ce rapport fait à la date du 26 octobre 1899 était compris dans une lettre que lord Strathcona m'écrivit au sujet de l'affaire, lettre dont le très honorable premier ministre a donné lecture cette après-midi.

Si je reviens sur ce rapport, c'est dans le seul but d'élucider un point particulier. Comme on a tenté de faire croire que le traité avait été conclu en cachette ou à la faveur de quelque fraude, je me fonde sur ce rapport pour affirmer que l'affaire fut discutée sous tous ses aspects entre M. Smart, M. Preston, M. Colmer, lord Strathcona et l'avocat du Gouvernement ; de sorte que tous ceux qui avaient leur mot à dire en la matière, ou dont on devait écouter les avis, furent admis à prendre part à la discussion et surent à quoi s'en tenir. Les documents dont la Chambre est saisie établissent à l'évidence qu'il n'y a eu ni dissimulation ni fraude, que M. Smart et M. Preston ont pris l'avis de ceux qu'ils étaient tenus de consulter et que toute assertion contraire est entièrement dénuée de fondement.

Rappelé soudain à Ottawa pour je ne sais plus quelle raison, M. Smart m'apprit à son retour qu'il avait étudié la question en compagnie de M. Preston et de lord Strathcona, et que tous en étaient venus à la conclusion que le seul moyen satisfaisant d'activer le mouvement de l'émigration sur le continent consistait à former une association d'agents de passage ; et il m'expliqua qu'au lieu de continuer de payer une prime à tous les agents de passage, dont aucun n'avait d'intérêt particulier à agir de concert avec les

autres dans le but de diriger les émigrants vers le Canada, on désirerait constituer en association un certain nombre d'agents qui toucheraient une prime à peu près semblable à celle que l'on avait payée jusque-là.

M. Smart n'oublia pas de me mettre au fait des discussions qui avaient eu lieu, et il me demanda si j'autoriserais l'arrangement. C'est alors qu'intervint l'entente relative au secret. M. Smart me dit : " Ces agents ne sauraient se lier par un tel traité si leurs noms devaient être connus du public, car le gouvernement de leurs pays respectifs pourraient leur susciter des embarras." Je lui demandai ce que l'on entendait faire, et il me répondit que les agents projetaient de se constituer en association pour traiter avec le Gouvernement en tant que membres de cette association. Je ne vis aucun inconvénient à cet arrangement.

Telles sont les circonstances qui accompagnèrent la conclusion du traité, ainsi que la Chambre a pu le constater par les documents communiqués au comité et dont la plupart ont été lus ici même en différents temps. Plus tard, lord Strathcona écrivit la lettre dont le premier ministre a donné lecture cette après-midi. Après avoir reçu et lu cette lettre, je ne fis rien de contraire aux énoncés du dernier paragraphe que je considérai comme faisant partie du projet dont M. Smart m'avait fait l'exposé. Depuis lors, il ne fut plus question du tout du secret au ministère. Voilà tout ce qui fut dit, et je me crus lié par la parole que j'avais donnée. J'ai pensé que l'autorisation que j'avais accordée au sous-ministre me faisait un devoir de ne pas divulguer les noms des actionnaires de la compagnie ou de ceux qui en faisaient partie, et c'est l'attitude que j'aurais conseillé à mes collègues de prendre si j'eusse fait partie du cabinet lorsque la question s'est soulevée.

Je devais à la Chambre de lui faire un exposé clair et précis des faits, et je crois m'être acquitté de cette tâche d'une manière satisfaisante ; car bien que toutes ces choses se soient passées depuis déjà assez longtemps, je me les rappelle encore très nettement.

M. HENRI BOURASSA (Labelle): J'avais pensé que l'ex-ministre de l'Intérieur ferait quelque lumière sur un point qui prime tous les autres, sur un point susceptible d'éveiller les soupçons du Parlement et du pays tout entier. Qu'un ministre autorise son sous-chef et les autres fonctionnaires de son ministère à conclure un traité secret au nom du Gouvernement et à l'insu da Parlement, voilà qui est déjà assez grave. Mais l'ex-ministre n'a pas du tout expliqué comment il se fait que grâce à l'autorisation qu'il a donnée on ait pu conclure un traité avec une compagnie qui n'existait pas. L'honorable député (M. Sifton) vient de nous dire que ce traité avait pour objet de permettre à des agents de billets de passage de se constituer en compagnie pour entrer ensuite en négociations avec le Gouvernement. Comment se fait-il qu'il ait autorisé la conclusion d'un tel traité, qu'il l'ait signé et recommandé à l'approbation de ses collègues, et qu'il se soit fait voter par le Parlement les sommes qu'il a payées à ces gens avant qu'ils se fussent constitués en compagnie? Si l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) était de ceux à qui l'on aurait pu reprocher de ne pas savoir ce qui se passait au sein de son ministère, il y aurait peut-être lieu de l'accuser de négligence ; mais dans le cas dont il s'agit ici, il y a eu plus que de la négligence. Lorsque, à la suite de toutes ces négociations, le ministre eut appris de son sous-chef que l'on projetait de former une compagnie avec laquelle on voulait ensuite conclure un traité, il me semble qu'il aurait dû commencer par exiger de ces gens la preuve qu'ils s'étaient réellement constitués en une compagnie solvable.

On s'est fort préoccupé de savoir jusqu'à quel point lord Strathcona a pu avoir connaissance de cette affaire. Certes, j'ai beaucoup de respect pour lord Strathcona, mais ce respect ne va pas jusqu'à faire de lui une espèce d'idole à qui l'on permettrait de s'arroger les pouvoirs du Gouvernement et du Parlement du Canada. Pour être éminemment respectable, lord Strathcona n'en est pas moins un simple fonctionnaire du gouvernement; il ne doit pas compte de sa conduite au peuple. Parlant de la position éminente qu'occupe lord Strathcona, certain député est allée jusqu'à dire que l'on devrait ou divulguer les noms des membres de la compagnie ou les tenir secrets, selon que le conseillerait le haut-commissaire du Canada à Londres. Je ne saurais admettre, à mon titre de représentant du peuple, que le Parlement se désaisisse de ses attributions pour en revêtir lord Strathcona, le premier ministre ou le chef de l'opposition. Le Parlement, qui représente le peuple canadien, qui vote les deniers publics dont le Gouvernement a besoin pour remplir ses engagements; le Parlement, dis-je, a droit de savoir quels sont ceux qui négocient avec le Gouvernement. Il faillirait à son devoir s'il abdiquait l'une de ses principales prérogatives parce que lord Strathcona ou quelque autre personne conseillent de faire ceci ou cela.

M. SAM. HUGHES : L'honorable député me permettra-t-il de lui faire observer que M. Preston a juré que lorsqu'il a demandé le secret, lord Strathcona n'a fait que transmettre le texte du rapport qu'il avait reçu de lui, M. Preston ?

M. BOURASSA : Je n'accuse ni ne défends lord Strathcona; je fais seulement remarquer que l'on a tenté ici même et dans les journaux de faire prévaloir l'idée que le Parlement doit suivre les conseil de notre haut-commissaire à Londres. Je tiens à m'expliquer sur ce point.

Il s'accuse ici depuis quelques années une tendance à se départir du principe du contrôle parlementaire. La dernière chose que l'on devrait exiger d'un fonctionnaire sans responsabilité du Gouvernement, c'est qu'il dicte au Parlement du Canada la ligne de conduite qu'il doit suivre en une affaire quelconque impliquant une dépense de deniers publics. Le même raisonnement peut s'appliquer à l'égard du chef de l'opposition. Comme l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), j'ai foi en l'intégrité du leader de la gauche comme en celle de la plupart des membres de la Chambre ; mais ce n'est pas ainsi qu'il convient de traiter les questions d'ordre public. Si nous entretenions des relations diplomatiques avec quelque pays étranger, s'il s'agissait des opérations de l'armée ou de la marine, je concevrais que l'on dût garder le secret même à l'égard du Parlement; mais quand il ne s'agit que d'un simple traité intervenu entre le Gouvernement et une compagnie, d'un simple marché, j'estime que nulle question de secret ne devrait lier le Parlement.

Plus on pénètre au fond de cette affaire, plus elle semble étrange à certains égards. Même pour ce qui est du secret, la seule raison que l'on ait donnée comme étant la bonne—et je n'ai aucun lieu de supposer qu'il en puisse exister d'autre—la raison invoquée l'année dernière par le ministre de l'Intérieur, et que le premier ministre et l'ex-ministre de l'Intérieur ont alléguée de nouveau avec lui cette année, c'est que ces gens seraient exposés à des poursuites judiciaires ou à de mauvais traitements dans les pays mentionnés au traité et où ils s'efforcent de recruter des émigrants pour le compte du gouvernement canadien. Ici je pose encore la question que j'ai déjà faite et à laquelle je ne sache pas que l'on ait répondu: comment se fait-il que la compagnie ait pu tenir dans l'un de ces pays-là un bureau—bien modeste, il est vrai—que le sous-ministre de l'Intérieur a visité? Puisque le Gouvernement ne pouvait faire faire de propagande dans ce pays-là sans exposer ses agents au danger, comment se fait-il que la compagnie ait pu tenir un bureau à Amsterdam, le plus important centre de commerce de la Hollande ? En outre, au cours de sa déposition devant le comité, M. Preston a donné le nom du représentant de la compagnie dans les pays scandinaves, c'est-à-dire en Suède, en Norvège et en Danemark. Puisque les actionnaires de la compagnie sont exposés à des poursuites ou à des ennuis dans ces pays-là, comment se fait-il que M. Preston donne le nom de celui qui fait de la propagande active dans ces mêmes pays ? Le danger ne doit pas être plus grand pour les actionnaires et les directeurs de la compagnie que pour l'agent qui fait son travail.

Il est regrettable en premier lieu que le ministre de l'Intérieur se soit engagé à garder le secret par rapport à un contrat conclu sans l'autorisation du Parlement et à son insu. Il est regrettable aussi que le Gouvernement ait consenti à ce que le secret fût gardé. L'ex-ministre de l'Intérieur connaissait assurément tous les détails de cette affaire, comme toutes les autres affaires de son ministère, car il faut lui rendre cette justice qu'il sait ordinairement ce qu'il fait; or, comment se fait-il que ni au cours du présent débat ni au cours du débat précédent, ni devant le comité des comptes publics, ni devant celui de l'Agriculture, on ne nous ait jamais expliqué pourquoi l'ex-ministre a conclu ce traité, il l'a renouvelé et modifié sans s'être jamais donné la peine de s'assurer avec qui il traitait ? Dès le début, on lui avait dit qu'il s'agissait de conclure un traité avec une compagnie; il signa le traité sans savoir si c'était une compagnie, il accepta le sceau de la compagnie, et voici que plusieurs années plus tard, il apprenait que cette compagnie n'avait jamais existé. Ce traité n'était donc qu'un faux, et il ne saurait pas conséquent y avoir de point d'honneur qui empêche le Gouvernement de porter tous les faits à la connaissance du Parlement. Nous sommes en pays libre et démocratique, et le temps n'est plus où l'on pouvait faire des arrangements secrets entraînant une dépense de deniers publics, comme dans le cas actuel, sans faire la lumière la plus complète sur toute l'affaire.

(L'amendement de sir Wilfrid Laurier, mis aux voix, est adopté.)

Ont voté pour :

MM.	MM.
Adamson,	Lavergne
Archambault,	(Drum.-et-Arth.),
Aylesworth,	Law,
Beauparlant,	LeBlanc,
Béland,	Lemieux,
Belcourt,	Loggie,
Bickerdike,	Lovell,
Bole,	Macdonald,
Bourbonnais,	Maclean
Brodeur,	(Lunenburg),
Bureau,	Macpherson,
Burrows,	McCool,
Caldwell,	McCraney,
Campbell,	McIntyre (Perth),
Carney,	McIntyre
Carrier,	(Strathcona),
Carvell,	McKenzie,
Cash,	McLennan,
Chisholm (Antigonish),	Marcile (Bagot),
Clarke,	Marcil (Bonaventure),
Copp,	Martin (Wellington),
Costigan,	Mayrand,
Crawford,	Meigs,
Cyr,	Miller,
Delisle,	Oliver,
Demers,	Parmelee,
Derbyshire,	Paterson,
Desjardins,	Piché,
Dubeau,	Pickup,
Dugas,	Proulx,
Dyment,	Ratz,
Ethier,	Reid (Ristigouche),
Fielding,	Ross (Rimouski),
Finlayson,	Ross (Yale-Cariboo),
Fisher,	Savoie,
Fortier,	Schell (Oxford),

Galliher,
Gauvreau,
Geoffrion,
Guthrie,
Hall,
Hughes
(King, I.P.-E.),
Jackson (Selkirk),
Kennedy,
Knowles,
Lachance,
Lanctot,
Lapointe,
Laurier (Sir Wilfrid),
Schell (Oxford),
Sifton,
Smith (Oxford),
Stewart,
Talbot,
Telford,
Templeman,
Tobin,
Turgeon,
Turriff,
Watson,
Wright (Renfrew),
Zimmerman.—95.

Ont voté contre :

MM.

Alcorn,
Ames,
Armstrong,
Avery,
Barr,
Bennett,
Bergeron,
Blain,
Borden (Carleton),
Bourassa,
Brabazon,
Broder,
Chisholm (Huron),
Clements,
Cochrane,
Cockshutt,
Crocket,
Daniel,
Gunn,
Haggart,
Henderson,
Herron,
Hughes (Victoria),
Ingram,
Jackson (Elgin),
Lake,
Lancaster,
Lavergne
(Montmagny),
Lennox,
Leonard,
McCarthy (Calgary),
Martin
(Queen, I.P.-E.),
Monk,
Paquet,
Perley,
Pringle,
Roche (Marquette),
Schaffner,
Sproule,
Staples,
Tisdale,
Verville,
Walsh,
Wilmot,
Wilson
(Lennox-et-Adding.),
Worthingham,
Wright (Muskoka)—47.

Ont pairé :

Ministériels :

MM.

Calvert,
McCarthy,
Harty,
German,
Logan,
McColl,
Barker,
Emmerson,
Hyman,
Devlin,
Gervais,
Conmee,
Borden (King),
Greenway,
Bruneau,
Johnston,
Roche (Halifax),
Smith (Nanaïmo),
Sinclair,
Lawrence,
Grant,
Rivet,
Gordon,
Pardee,
Boyer.
Ross (Cap-Breton),
Wilson,
Finlay,
Sloan,
Girard,

Opposionnistes :

MM.

Taylor,
Northrup,
Reid (Grenville),
Macdonell,
Lefurgey,
Ward,
Black,
Stockton,
Elson,
Lalor,
Osler,
McLaren,
Foster,
Maclean (York-sud),
Christie,
Fowler.
McLean
Smith (Wentworth),
Clare,
Bland,
Porter,
Boyce,
Lewis,
Kemp,
Ganong,
Thompson,
Morin,
Bristol.
Seagram,
Forget,

M. W. J. ROCHE (Marquette) : L'honorable député de Nipissing n'était pas à son siège lorsque l'amendement fut mis aux voix.

M. McCOOL : J'étais présent en Chambre, quand l'amendement a été lu.

M. LANCASTER : L'honorable représentant de la ville et du comté de Saint-Jean n'a pas voté.

M. STOCKTON : J'ai pairé avec le ministre des Chemins de fer ; sans cela, j'aurais voté pour la motion de mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) et, partant, contre l'amendement.

M. LEFURGEY : Si je n'avais pairé avec le représentant de Northumberland (M. Logan), j'aurais voté contre l'amendement.

(La motion, ainsi amendée, est adoptée.)

REMANIEMENTS MINISTERIELS.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je crois devoir porter à sa connaissance certains changements survenus ces jours derniers dans la composition du cabinet. On sait que la charge de juge en chef de la cour suprême était vacante depuis deux ou trois semaines. Lorsque le Gouvernement dut songer à combler cette vacance, il crut ne pouvoir faire mieux que d'offrir la charge au ministre de la Justice, à l'honorable M. Fitzpatrick—et j'ai lieu de croire que la Chambre partagera notre sentiment. M. Fitzpatrick ayant accepté, il fut nommé avec l'assentiment de Son Excellence le Gouverneur général. Nul ne contestera qu'il possède au plus haut degré toutes les qualités nécessaires pour remplir sa nouvelle charge, et la Chambre conviendra qu'elle perd en lui un de ses membres les plus distingués. Mais le pays en général gagnera à la perte que fait la Chambre ; car M. Fitzpatrick ne saurait manquer de faire preuve dans sa nouvelle carrière des rares qualités qui l'ont signalé dans celle qu'il vient de quitter.

J'ai offert le portefeuille de la Justice au directeur général des Postes (M. Aylesworth) qui l'a accepté et qui a été assermenté par Son Excellence le Gouverneur général. M. Lemieux, ci-devant solliciteur général, a recueilli le portefeuille des Postes que quittait M. Aylesworth. La charge de solliciteur général est encore sans titulaire.

M. R. L. BORDEN : L'ex-ministre de la Justice, (M. Fitzpatrick), eut une longue et brillante carrière d'homme public. L'étendue de ses connaissances légales lui avait acquis l'admiration de la Chambre, et il avait su conquérir l'admiration de tous par la courtoisie et la loyauté qu'il apportait dans nos discussions.

Plusieurs DEPUTES : Très bien ! très bien !

M. R. L. BORDEN : Tout ce que je puis ajouter à ce que le premier ministre vient de dire de M. Fitzpatrick, c'est que ce dernier me paraît réunir à un degré éminent toutes les qualités voulues pour occuper dignement la position élevée à laquelle il vient d'être appelé. J'ai la certitude que, pour lui, la carrière du magistrat sera aussi brillante et aussi heureuse que le fut celle de l'homme public.

Pour ce qui est des autres changements ministériels, le premier ministre ne nous a guère renseignés sur certains points que nous comptions voir élucider. Ainsi, il a oublié de nous dire si le nouveau ministre de la Justice entend s'en tenir, en ce qui concerne l'exercice de sa profession d'avocat, aux principes qu'il a posés étant directeur général des Postes. Il y a lieu d'espérer qu'étant ministre de la Justice, il répudiera la doctrine qu'il professait lorsqu'il était titulaire du portefeuille des Postes, savoir : qu'il est loisible à un membre du cabinet de pratiquer au barreau. Il est vrai que l'ex-ministre de la Justice avait tenté d'établir à cet égard une distinction entre sa situation et celle du directeur général des Postes devenu depuis ministre de la Justice. Malgré tout son savoir et toute la sagacité de son esprit, l'ex-ministre de la Justice n'avait pas réussi à établir cette différence, et si jamais l'on tentait de faire une distinction semblable devant lui, je suis bien sûr qu'il s'empresserait, en tant que juge en chef de la cour suprême, d'en signaler toute la fausseté. Quoi qu'il en soit, nous saurons un peu plus tard à quoi s'en tenir. Nous prions le nouveau ministre de la Justice (M. Aylesworth) et le nouveau directeur général des Postes (M. Lemieux) d'agréer nos félicitations.

Il convient de noter que certains journaux amis du Gouvernement font observer que depuis quatre ou cinq ans l'administration du ministère des Postes se signale par un excès d'économie, et que l'on devra s'attendre à l'avenir à des dépenses plus libérales au lieu de compter sur des excédents. Il nous sera donné de connaître à cet égard le sentiment du nouveau directeur général des Postes.

Le premier ministre a aussi oublié de nous dire pourquoi il n'a pas jugé à propos de donner de titulaire à la charge devenue vacante d'avocat général. Quand on voit tant d'hommes distingués qui siègent des deux côtés de la Chambre, on s'étonne qu'il n'ait pu combler cette vacance aussi promptement que les autres. L'abondance de biens nuit parfois. Il se trouve un si grand nombre qui se sentent capables d'occuper la charge, qui l'accepteraient volontiers, que le premier ministre se trouve momentanément embarrassé. Comme il ne serait guère flatteur pour certains membres de la Chambre, pour le nouveau ministre de la Justice ou le nouveau directeur général des Postes, je ne sais lequel, de s'arrêter à une telle conclusion, je n'insisterai pas davantage sur ce point. Je ne sache pas qu'il me reste autre chose à ajouter.

Le premier ministre n'ayant pas annoncé d'orientation nouvelle de la politique ministérielle, j'imagine, il va même sans dire que, ainsi remanié, le cabinet continuera à s'opposer comme par le passé à toute investigation tendant à faire la lumière sur tous les faits susceptibles de nuire au Gouvernement. Comme il n'a guère fait autre chose depuis le commencement de la session actuelle, il y a lieu de compter qu'il s'en tiendra à son attitude présente.

QUESTION RELATIVE AUX PENSIONS DES EX-MINISTRES.

M. R. L. BORDEN : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je voudrais savoir si le Gouvernement entend déposer bientôt le projet de loi dont il a promis, j'en suis certain, de saisir la Chambre—je veux parler du projet de loi tendant à amender la loi de l'année dernière sur les pensions des anciens ministres. J'avais compté que le projet serait déposé plus tôt que cela. Comme on ne nous a rien dit récemment à ce sujet, il n'y a pas de doute que la Chambre et surtout le public seraient heureux de savoir si le projet doit être déposé bientôt. Il nous a été promis par le ministre de la Justice (M. Aylesworth) au cours de la campagne électorale qu'il fit dans York-nord il y a déjà de longs mois, et cette promesse, on l'a virtuellement renouvelée il y a quelques semaines, au cours d'un débat. Si ce projet doit être déposé, il me semble qu'il devrait l'être assez tôt pour que le public pût s'en faire une juste idée. On ne devrait pas attendre pour cela les dernières heures de la session. J'ose espérer que le premier ministre nous donnera l'assurance que le projet sera déposé à brève échéance.

Sir WILFRID LAURIER : Je constate avec plaisir que mon honorable ami tient au dépôt de ce projet de loi et à ce qu'il soit mis à l'étude avant que la session soit trop avancée. Je puis lui donner la certitude que le Gouvernement entend s'occuper de la question. Je crois avoir déjà dit que la loi ne saurait rester telle qu'elle est actuellement. L'opinion semble unanime à vouloir que cette loi soit ou abrogée ou sensiblement modifiée.

LES COMPAGNIES DE MESSAGERIES.

M. R. L. BORDEN : J'ai une autre question à signaler à l'attention du premier ministre avant que la Chambre passe à l'ordre du jour. Il est inscrit au feuilleton un bill qui attend sa deuxième lecture, bill que je tiens à mentionner, puisque le premier ministre se propose de consacrer les lundis

aux affaires du Gouvernement. Lorsque le bill fut délibéré pour la première fois, il avait été convenu qu'il serait renvoyé au comité auquel avaient été référées les modifications à la loi sur les chemins de fer.

Sir WILFRID LAURIER : De quel bill l'honorable député veut-il parler ?

M. BORDEN : Du bill concernant les compagnies de messageries ; il occupe le n° 19 au chapitre des bills de questions d'intérêt public. Si nous pouvions nous entendre pour discuter ce bill en 2e délibération dès aujourd'hui, il y aurait moins d'inconvénient à ce que le Gouvernement consacrât les lundis aux affaires publiques d'ici à la fin de la session.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne puis donner de réponse en ce moment ; il faudra que j'y réfléchisse.

M. ALCORN : Il était entendu entre l'ex-ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) et moi que ce bill serait renvoyé au même comité que le projet de loi déposé par le ministre des Chemins de fer.

Sir WILFRID LAURIER : Cette entente sera respectée.

OBSERVATIONS SUR LE BILL RELATIF AUX JUGES DES COURS PROVINCIALES.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud) : Je désire appeler l'attention du Gouvernement sur le bill relatif aux juges des cours provinciales, qui fut présenté il y a quelque temps, qui a reçu sa 2e lecture et a été renvoyé à un comité. L'ex-ministre de la Justice avait demandé que l'étude en fût remise à plus tard ; voici ce qu'il avait dit : J'avais tout lieu de compter que l'ex-ministre de la Justice déposerait son projet de loi ; il l'aurait certainement fait s'il en avait eu le temps. Comme il n'est plus ici, je crois devoir m'adresser au Gouvernement, car il a été convenu, comme je viens de le faire voir, que l'on s'occuperait de cette question dès la session actuelle. En admettant ma proposition de loi à la 2e lecture, la Chambre en a affirmé le principe. Si le Gouvernement se trouvait dans l'impossibilité de déposer son projet de loi à cette session, il ne serait que juste, ce me semble, d'adopter ma proposition.

Sir WILFRID LAURIER : C'est parfait. Il ne me reste qu'un vague souvenir de l'entente dont vient de parler mon honorable ami. Tout ce que je puis dire, c'est que nous nous en tiendrons à tout ce qui a pu être convenu avec l'ex-ministre de la Justice, et si le successeur de ce dernier (M. Aylesworth) ne déposait pas de nouveau projet de loi, nous donnerions à l'honorable député (M. Lennox) l'occasion de remettre sa proposition à l'étude.

M. LENNOX : Il n'a été fait de promesse que celle dont j'ai donné lecture, et je compte que le Gouvernement fera ce qu'il convient.

MODIFICATION DE LA LOI DE 1903 SUR LES CHEMINS DE FER.

M. LENNOX : Ayant la parole, j'en profiterai pour signaler une autre question qui a quelque rapport avec le bill relatif aux compagnies de messageries auquel il vient d'être fait allusion. Ce bill a été renvoyé à un comité spécial, mais n'a pu être étudié à fond, parce que, le premier ministre le conçoit aisément, les comités sont accablés de travail à cette session. Je crois qu'on pourrait l'étudier en même temps que les amendements à la loi sur les chemins de fer, amendements énoncés dans un projet de loi déposé par le ministre des Chemins de fer. Mon honorable ami de Lincoln-et-Niagara (M. Lancaster) a, de son côté, déposé une proposition de loi dont l'objet est à peu près identique ; l'étude en a été renvoyée au même comité, qui fera rapport à la Chambre. J'appelle l'attention sur ce point ; car, si le premier ministre décide que les affaires du Gouvernement devront avoir la préséance tous les jours de séance, il ne devra pas s'ensuivre, je l'espère, que cette proposition de loi ne puisse être mise à l'étude.

Sir WILFRID LAURIER : J'aurai à ce propos un entretien avec mon honorable ami (M. Lennox). Quant au premier bill, il ne rencontrera aucun obstacle.

DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF A LA COMPAGNIE TELEGRAPHIQUE DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre décide de délibérer en comité général sur le projet de loi (n° 61) tendant à constituer en corporation la compagnie télégraphique du Grand-Tronc-Pacifique.

Sur le préambule.

M. BORDEN : Il me semble que l'examen de ce projet de loi devait être ajourné jusqu'au dépôt par le Gouvernement d'un projet sur la même question.

Sir WILFRID LAURIER : Non pas.

M. BORDEN : Il me semble que le premier ministre l'avait dit.

Sir WILFRID LAURIER : Si je l'ai dit, je ne m'en souviens pas. Je crois avoir dit que le bill serait mis à l'étude et que le ministre de la Justice était occupé de la préparation de certains amendements.

M. INGRAM : L'ordre du jour a appelé à diverses reprises la délibération de ce bill, mais on a toujours eu quelque raison d'en ajourner l'examen.

Sir WILFRID LAURIER : L'étude en a été réservée pour plusieurs raisons. La première, c'est que le bill nous semblait devoir être amendé ; et le ministre de la Justice

s'occupe en ce moment de préparer certains amendements qui répondront à un certain nombre des objections soulevées par la gauche.

M. SPROULE : Il me semble que l'examen du bill devait être ajourné jusqu'à ce que la Chambre fût prête à s'occuper des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, parce qu'il est intimement lié à la question des téléphones, et le comité voulait d'abord savoir quels pouvoirs seraient conférés par le bill relatif aux embranchements du Grand-Tronc-Pacifique. Ce bill n'étant pas revenu sur le tapis, nous ne sommes pas plus avancés qu'avant.

Sir WILFRID LAURIER : Les deux bills ayant provoqué de sérieuses objections, le ministre de la Justice a rédigé des amendements qui les dissiperont. La Chambre peut fort bien décider de se former aujourd'hui en comité général pour délibérer sur le bill, dont la 3e lecture serait renvoyée à lundi. Quant au bill relatif aux embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, le comité des chemins de fer va s'en occuper demain.

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : Je ne sais rien de l'entente dont parlent les membres de la gauche ; mais rien ne semble s'opposer à ce que ce bill soit délibéré en comité général, sans égard à celui qui concerne les embranchements du Grand-Tronc-Pacifique et dont le comité des chemins de fer est actuellement saisi. Les deux bills sont essentiellements différents l'un de l'autre ; celui-ci tend à constituer en corporation une compagnie télégraphique dont l'exploitation sera bien différente de celle de la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, à laquelle se rapporte l'autre proposition de loi. Je ne vois aucune relation entre les deux.

M. BERGERON : Ne vaudrait-il pas mieux attendre l'adoption des amendements à la loi sur les chemins de fer ?

M. AYLESWORTH : Ce bill ne repose, ni dans son ensemble ni dans aucun de ses détails, sur l'un quelconque des amendements à la loi sur les chemins de fer dont la Chambre est déjà saisie ; il tend simplement à constituer en corporation une compagnie télégraphique parfaitement indépendante qui établira ses lignes non seulement le long du parcours du Grand-Tronc-Pacifique, mais aussi en d'autres endroits du Canada situés à des centaines, et peut-être même à des milliers de milles du réseau du Grand-Tronc-Pacifique.

M. LANCASTER : Le rapport qu'il y a entre les deux bills, c'est que les lignes télégraphiques établies le long du réseau de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique auront un effet plus ou moins sensible sur le rendement du Transcontinental. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, avec laquelle nous avons traité en 1903 et en 1904, se trouve plus ou moins concernée, c'est-à-dire que sa puissance productive dépend à un degré quelconque de l'exploitation des télégraphes et d'autres services. Le ministre de la Justice n'a donc pas tout à fait raison de dire qu'il n'existe aucun rapport entre les deux bills.

Cette compagnie ne demanderait pas d'être constituée en corporation si nous n'avions déjà constitué la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Si cette dernière ne se livre peut-être pas tout particulièrement à l'exploitation de lignes télégraphiques, elle ne s'en tiendra certainement pas exclusivement à l'exploitation de ses voies ferrées ; et le service télégraphique est si intimement au transport qu'il devra influer dans une certaine mesure sur la puissance de production de la compagnie. La demande d'incorporation de cette compagnie télégraphique résulte donc nécessairement de la constitution en corporation de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

Tant que la question sera en son état actuel, je ne crois pas que l'on puisse pousser l'étude du bill relatif à la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique. En outre, comme il est bientôt onze heures et demie, la Chambre ne devrait pas passer à l'examen de ce bill, étant donné qu'elle sera appelée à mettre l'autre à l'étude d'ici à quelques jours.

M. LENNOX : Je ne voudrais pas me montrer plus exigeant que les autres à l'égard du premier ministre, mais je crois que l'autre soir, lorsque la bill vint sur le tapis, il a donné à entendre qu'il valait mieux en ajourner l'examen tant à cause de la question générale qu'il implique, que de certains amendements qu'il y aurait vraisemblablement lieu de proposer. Tous les actes législatifs qui se rapportent au Grand-Tronc-Pacifique sont intimement liés au bill relatif aux embranchements et à tous les traités que nous avons conclus avec cette compagnie. Les droits du pays, garantis par les lois édictées aux sessions précédentes, pourraient être gravement compromis par notre attitude à l'égard de cette compagnie en tant que compagnie exploitant des lignes télégraphiques, des lignes téléphoniques, sa ligne principale de chemin de fer et des embranchements—tout cela se tient. Je crois que la question devrait être discutée, et elle le sera demain au comité des chemins de fer, de sorte que nous saurons un peu à quoi nous en tenir avant de pousser plus à fond l'examen du présent bill.

La compagnie que nous constituons par ce bill ne fera pas seulement de la télégraphie ; elle fera des opérations téléphoniques, elle enverra des signaux et elle se servira enfin de tous les moyens connus de transmettre des messages. De sorte que les droits que cette compagnie demande ne sont pas seulement des droits déjà acquis en vertu d'une législation antérieure, qui peut bien être modifiée par la législation que nous

adopterons concernant les embranchements, mais ils sont aussi liés intimement à la législation concernant les téléphones et les télégraphes soumise au comité des chemins de fer dans les amendements proposés par le ministre des Chemins de fer. Je demande donc premièrement que nous remettions l'étude de ce bill jusqu'à ce que nous sachions où nous en sommes au sujet de ces embranchements ; et deuxièmement tant que nous n'aurons pas un rapport du comité spécial devant lequel est renvoyée la question des téléphones. Bien que ce bill soit demandé par une compagnie qui s'appelle une compagnie de télégraphe, elle n'en est pas moins aussi une compagnie de téléphone qui est attachée à un chemin de fer qui s'étend dans toutes les parties du Canada et qui devra faire des opérations dans tout le Canada en général.

Sir WILFRID LAURIER : J'espère que mon honorable ami n'insistera pas sur son objection au sujet des téléphones. La législation que le Parlement se propose d'adopter concernant les compagnies de téléphones s'appliquera à toutes les compagnies existantes et non pas à celle-ci seulement. Il importe peu que cette compagnie de chemin de fer ait été constituée l'année dernière ou il y a deux ans, car la législation que le Parlement a en vue s'appliquera, si je le comprends bien, à toutes les compagnies qui se formeront plus tard, et aussi à tous les embranchements. Il faut nécessairement que nous activions l'adoption de ce bill. On a soulevé il y a quelque temps certaines objections, et exprimé certaines opinions que je ne me rappelle pas exactement, parce que je me reposais sur le ministre de la Justice à cette époque. Mais mon honorable ami le ministre de la justice (M. Aylesworth) aura quelques amendements à présenter pour ce bill, et je propose que nous en continuions l'étude et que nous l'adoptions, s'il obtient l'approbation du comité. La troisième lecture pourra avoir lieu plus tard. Je ne sais pas quels rapports il peut y avoir entre ce bill et le bill des embranchements, mais dans tous les cas efforçons-nous de discuter ce bill, et tant qu'il ne sera pas adopté par cette Chambre nous aurons toujours occasion de faire droit aux objections qui pourront être apportées plus tard.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre de la Justice semble croire qu'il n'y a pas de rapports entre ces deux bills, mais je désire lui faire remarquer de même qu'au premier ministre que lorsque ce bill à été étudié en comité et lorsque ces objections ont été soulevées par la gauche, l'honorable premier ministre a dit :

> Comme le principe de ce bill est le même que celui du bill des embranchements qui a été tenu en suspens l'autre jour, je crois que nous ferions mieux de laisser ce bill aussi en suspens jusqu'à ce que le Gouvernement ait pu étudier les deux cas. Je propose conséquemment que le comité lève sa séance et demande permission de siéger de nouveau.

Sir WILFRID LAURIER : Exactement.

M. R. L. BORDEN : Ma prétention est qu'il y a quelque rapport entre les deux.

M. AYLESWORTH : Le principe en est le même.

M. R. L. BORDEN : Et ce principe qui est très clair est que la ligne de télégraphe, ainsi que les embranchements, faisaient partie de l'entreprise primitive de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et étaient soumises à la garantie qui doit être donnée au Gouvernement dans la parfaite exécution par la compagnie de toutes ces obligations qu'elle a prises. Nous avons démontré, et ce n'est pas le seul point que nous avons prouvé au sujet de ces bills, qu'en éliminant les lignes de télégraphe et de télé- En outre, il y avait, au sujet des embranchements de l'entreprise générale, et en permettant que ces travaux soient entrepris par des compagnies distinctes, le pays perdait les garanties qu'il aurait autrement. Outre cela, il y avait, au sujet des embranchements, cet autre principe qu'en permettant l'adoption du bill dans sa forme actuelle nous libérions absolument les compagnies de toutes les obligations auxquelles elles ont consenti au sujet de l'acheminement des transports. Par ce fait vous enlevez au pays une garantie sur laquelle il comptait beaucoup lorsque ce bill a été discuté pendant la session de 1903 et ensuite à la session de 1904. Cependant si le Gouvernement a une politique à énoncer au sujet de l'une ou de l'autre de ces deux questions il serait peut-être aussi bien que nous la connaissions dès maintenant.

M. AYLESWORTH: Les deux questions dont vient de parler mon honorable ami (M. R. L. Borden) ont été étudiées, et je crois que les amendements qui seront proposés à ces bills, amendements qui ont été approuvés par les promoteurs, répondront à ces objections. Il est proposé d'insérer dans le bill des télégraphes et aussi dans le bill des embranchements, une clause disant que tous travaux qui seront faits par la compagnie conformément aux pouvoirs conférés par cette législation, seront sujets à toutes charges qui existent présentement et ratifiés par statut de la dernière session au même degré que si ces travaux avaient été faits par la compagnie primitive du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Au sujet du bill concernant les embranchements on a imprimé un amendement qui n'a pas encore été étudié, je suppose, par le comité, mais qui a été accepté par ceux qui demandent le bill. Ces amendements s'appliquent aux embranchements qui seront construits en vertu du bill que le comité aura à étudier concernant l'acheminement du trafic sur la ligne principale.

M. R. L. BORDEN: Je crois que ces amendements répondront aux principales objections que nous présentons contre ce bill. Je proposerais alors que l'honorable ministre de la Justice en donne lecture à la Chambre, afin qu'ils soient insérés dans les Débats et que nous puissions les étudier.

M. AYLESWORTH: Les amendements ont pour but de répondre à ces objections.

M. R. L. BORDEN: C'est possible. Je comprends cela, mais je propose que le ministre de la Justice en donne lecture, afin que nous puissions les étudier, et en attendant le bill restera en comité afin que nous puissions considérer si les amendements rencontrent pleinement les objections que nous avons soulevées.

Sir WILFRID LAURIER: Je propose que nous adoptions le bill, mais qu'il ne sorte pas du comité, afin que nous puissions le discuter de nouveau, et qu'au lieu d'imprimer ces amendements, nous les discutions tout de suite et les insérions dans le bill, et après cela le bill pourra rester en comité pour étude subséquente.

M. R. L. BORDEN: Cela est parfaitement satisfaisant du moment que l'on pourra discuter le bill de nouveau.

M. SPROULE: Il y a l'objection que l'on propose certains amendements importants à la loi des chemins de fer. Si les amendements que l'on propose au bill actuel étaient adoptés avant que ceux que l'on propose d'apporter à la loi des chemins de fer le soient, ces derniers ne s'appliqueraient pas alors au bill actuel. Si nous adoptons ce bill maintenant et les amendements à la loi des chemins de fer ensuite, ces derniers ne s'appliqueront peut-être pas à ce bill de la même manière qu'ils s'y appliqueraient autrement. Prenez l'article concernant les téléphones, par exemple. Si je le comprends bien, l'honorable premier ministre nous dit qu'il n'y a pas ici d'applications particulières, parce que la compagnie ne se proposait pas de construire des lignes télégraphiques. Je trouve que cet article dit ceci:

La compagnie pourra établir . . .

Je ne comprends pas ce que veut dire le mot " établir ", à moins qu'il ne veuille dire construire.

. . . construire ou acquérir par voie d'argent, bail ou autrement et pourra poser et exploiter, tout câble élevé au-dessus de terre, dessous terre, ligne ou lignes de télégraphe, de téléphone ou tout système quelconque de télégraphie sans fil.

Sir WILFRID LAURIER: Je n'ai pas dit que la compagnie ne se proposait pas de construire de ligne téléphonique; mais j'ai dit, en réponse à une observation faite par l'honorable député de Simcoe (M. Lennox), que le Gouvernement se proposait d'apporter un amendement à la loi des téléphones, que cette législation serait générale et s'appliquerait à toutes les compagnies de téléphone. Conséquement cette législation ne concerne pas seulement cette compagnie, qui n'est encore qu'à l'état embryon, mais toutes les compagnies existantes, et j'ai dit que je ne voyais pas de nécessité pour la Chambre d'attendre cet autre bill.

M. SPROULE: Je crois qu'il y a nécessité, parce que si la législation proposée n'allait pas assez loin, c'est le droit de la Chambre d'introduire dans le bill des conditions nécessaires.

Nous craignons que cette législation n'aille pas aussi loin que nous le désirons et nous voulons pouvoir, lorsqu'on étudiera les amendements à la loi des chemins de fer, s'ils ne rencontrent pas notre approbation, amender ce bill ; mais s'il est adopté avant que nous discutions l'amendement à la loi des chemins de fer nous ne pourrons rien faire.

Sur l'article 2 (directeurs provisoires).

M. SPROULE : Une compagnie de ce genre a généralement neuf directeurs provisoires. Mais celle-ci n'en a que cinq et la majorité constitue un quorum.

M. AYLESWORTH : Cinq directeurs suffisent pour la formation d'une compagnie et l'article ne s'applique qu'aux directeurs provisoires. Dès qu'une assemblée aura eu lieu et que la compagnie sera régulièrement constituée, les directeurs provisoires céderont leurs places à d'autres. La loi générale n'exige que cinq noms.

Sur l'article 7.

M. SPROULE : Cet article autorise un capital-actions de $5,000,000, et il n'y a rien dans le bill qui démontre la nécessité d'un capital aussi considérable.

M. AYLESWORTH : Si l'honorable député veut bien lire l'article 10 il trouvera que la compagnie est autorisée à établir et opérer des lignes de télégraphe dans tout le Canada et ailleurs. Cette compagnie de télégraphe est constituée par ce bill avec pouvoir de faire des opérations étendues dans tout le Canada.

M. SPROULE : Je crois voir que tout le but de la compagnie est d'acheter ou louer d'autres lignes et de créer un monopole. Je puis comprendre que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ait besoin d'une ligne de télégraphe ou de téléphone le long de son chemin, mais lorsque vous lui donnez les pouvoirs étendus qui sont mentionnés dans cet article, il me semble que vous lui fournissez le moyen de créer un monopole dans tout le pays.

M. AYLESWORTH : Nous avons déjà de grandes compagnies de télégraphe dans le Canada et aucune d'elles ne constitue un monopole ; nous avons au contraire ou nous sommes censés avoir le bénéfice de la con-

currence. Le télégraphe de la compagnie du Pacifique-Canadien n'est pas utilisé seulement pour le service de la ligne de ce chemin de fer ou à ses stations, mais il a des centaines de bureaux par tout le Canada dans les villes et les villages où le chemin de fer même ne se rend pas. La compagnie Great Northwestern Telegraph n'a aucun rapport avec les chemins de fer. Ce bill propose simplement de constituer une troisième compagnie qui sera un troisième concurrent. Il semblerait donc que le résultat sera de détruire le monopole que quelques-uns semblent craindre tant.

M. SPROULE : Il n'y a là aucune garantie que le monopole ne se fera pas. Il y a quelques années la compagnie du télégraphe Dominion s'est établie en vue de donner la concurrence, mais aussitôt que ses lignes ont été en partie construites, elles les a vendues ou louées à une autre compagnie, et le résultat a été que bien que ses lignes et ses poteaux fussent déjà posés dans différentes parties du pays, nous n'en avons reçu aucun avantage. Au contraire lorsqu'un télégramme doit être transmis sur les fils d'une autre compagnie pour arriver à destination, il nous faut payer tarif double au lieu de tarif simple comme auparavant. Lorsque cette compagnie sera établie, je n'ai aucun doute que la même chose se produira et qu'au lieu d'avoir la concurrence nous aurons le désavantage du monopole et des nouvelles charges à payer. Nous devrions prendre certaines mesures pour empêcher ces compagnies de se fusionner. Comme dans le cas des compagnies de chemins de fer nous devrions les obliger à dire avec quelle compagnie elles désirent se fusionner, et alors nous pourrions exercer notre jugement quant à la sagesse de leur permetre cette fusion. Tout ce que cette compagnie semble désirer, autant qu'on peut le voir par ce bill c'est de constituer un mopopole absolu des réseaux téléphoniques et télégraphiques du pays.

M. AYLESWORTH : Je crois que nous nous sommes protégés contre les dangers que redoute mon honorable ami, lorsque nous avons inséré dans ce bill la disposition qui n'existe pas dans le bill de la compagnie du Pacifique-Canadien, savoir que les tarifs seront soumis à la commission des chemins de fer. L'article 16 contient une sauvegarde complète contre l'imposition de tarifs élevés.

M. SPROULE : Supposons que cette compagnie achète la compagnie du Great Northwestern et la compagnie de télégraphe du Pacifique-Canadien, dans ce cas elle aura le droit d'exploiter les deux lignes télégraphiques en vertu de sa charte, et si vous voulez envoyer un télégramme qui devra passer sur les deux lignes pour atteindre sa destination vous aurez alors à payer double tarif. C'est ce qui arrive aujourd'hui lorsque l'on a affaire aux compagnies du Canadien-Pacifique et de la Great Northwestern; à quelque bureau que vous vous présentiez vous êtes obligés de payer double tarif, au lieu de payer 25 cents pour dix mots comme c'était le cas avant la fusion, il vous faut payer 50 cents pour le même message. Je ne crois pas que la commission des chemins de fer ait autorité dans ces cas-là, et par ce bill nous donnons à cette compagnie le pouvoir de faire ce dont le pays souffre aujourd'hui et dont il devrait se débarrasser.

M. AYLESWORTH : Il s'agit de savoir si en ayant une troisième compagnie nous augmentons ou diminuons les dangers du monopole.

M. SPROULE : Je crois que vous allez les augmenter.

M. AYLESWORTH : Nous avons actuellement deux compagnies de télégraphes dans le pays, et il ne semble pas qu'elles aient l'intention de fusionner et de créer un monopole. Par ce bill on propose de créer une troisième compagnie, que l'on ne doit pas supposer être plus disposée à fusionner avec la compagnie du télégraphe du Pacifique que la compagnie Great Northwestern l'est elle-même. Nous avons cette sauvegarde additionnelle que le tarif de la nouvelle compagnie sera soumis à la revision de la commission des chemins de fer. Mais la question de laquelle a surgi cette discussion porte sur l'article 7, fixant le chiffre du capital-actions de la compagnie.

M. SPROULE : Le ministre lui-même a parlé de l'article 10 comme étant une sauvegarde contre la fusion de cette compagnie avec les autres compagnies.

M. AYLESWORTH : Les observations de l'honorable député auront leur place lorsque nous discuterons l'article 12.

M. SPROULE : Elles ont leur place à propos de l'article 10, sur lequel l'honorable ministre a appelé mon attention parce que dans cet article on donne pouvoir à la compagnie de fusionner, ou de louer ses lignes à d'autres compagnies.

M. AYLESWORTH : Nous discutons dans le moment l'article 7.

M. SPROULE : La question que nous discutons est de savoir s'il y a nécessité pour la compagnie d'avoir un capital aussi élevé. Je dis que l'autorisation demandée par l'article 7 indique clairement l'intention d'acheter d'autres lignes, et conséquemment nous devons restreindre son droit d'acheter d'autres lignes et d'en construire de nouvelles, à moins quelle ne nous dise où elle se propose de construire ces lignes.

M. AYLESWORTH : Là où ce lui sera profitable, sans doute.

M. SPROULE : Là où ce lui sera profitable n'est pas une réponse satisfaisante pour le Parlement. Vous pourriez donner abso-

lument la même réponse au sujet des compagnies de chemins de fer ; mais le Parlement n'a jamais cru qu'il devait donner à une compagnie de chemin de fer le droit de construire son chemin là où elle jugera profitable pour elle, parce que nous ne croyons pas qu'il soit sage dans l'intérêt public de donner à une compagnie de chemin de fer le droit de construire là où elle croira que cela sert ses intérêts. Et nous ne devons pas concéder ce droit ni à une compagnie de télégraphe ni à une compagnie de chemin de fer. Je crois que nous devrions aussi obliger la compagnie à échanger ses messages avec une autre compagnie. Cette obligation va être imposée aux compagnies de téléphone dans le bill du Gouvernement qui doit modifier la loi des chemins de fer, et ce bill devra nous être soumis d'abord, afin que nous puissions voir jusqu'où nous devrions aller dans ce bill.

M. AYLESWORTH : L'intention du Gouvernement est d'apporter à la loi générale des amendements qui s'appliqueront à toutes les compagnies. Le Parlement a le même pouvoir de faire une loi générale que de passer une loi spéciale.

M. SPROULE : C'est toujours la raison que l'on nous donne pour ne pas insérer certaines dispositions dans un acte spécial. La loi générale pourvoit à des cas généraux, mais il y a dans un bill spécial des situations auxquelles la loi génrale ne s'applique pas et qui demandent que nous exercions notre jugement au sujet des dispositions d'un bill spécial.

M. LENNOX : Et ensuite le bill général dira, je n'en ai aucun doute, que ses dispositions devront être soumises à celles de l'acte spécial. De sorte que nous faisons preuve de grande inconséquence et de manque de sagesse en adoptant ce bill avant de connaître quelles seront les dispositions de la loi générale, car nous pouvons insérer dans cet acte spécial des dispositions qui seront absolument en contradiction avec celles posées dans la loi générale et il en résultera des difficultés dont nous ne pouvons prévoir la fin. Cela n'a peut-être pas de rapport avec la question du capital-actions. Nous discutons maintenant si nous devons fixer ce capital à $5,000,000. Est-ce que le ministre ne croit pas que la Chambre a droit à d'autres explications que celle qu'il nous a donnée, savoir que la compagnie construira probablement ses lignes là où elle le croira profitable. Une compagnie de télégraphe ou de téléphone n'est pas plus exempte qu'une compagnie de chemin de fer du danger d'avoir un capital trop élevé, et il est tout aussi nécessaire que nous nous assurions dans ce cas-ci si ce capital de $5,000,000 est réellement nécessaire à la compagnie, que nous le ferions dans le cas d'une compagnie de chemin de fer ou d'aucune autre compagnie. Avons-nous devant nous quelque chose pour nous permettre de juger s'il est mieux d'autoriser cette compagnie à avoir un capital de $10,000,000 au lieu d'un capital de $5,000,000 ? Nous n'avons rien devant nous pour nous aider à décider cela ; en d'autres mots nous n'en connaissons rien du tout. La compagnie a d'abord demandé permission d'avoir un capital de $10,000,000 ; aujourd'hui c'est $5,000,000, mais nous n'avons rien pour nous aider à juger si c'est le capital qu'il lui faut. Je suis certain que le ministre de la Justice veut accorder à la compagnie un capital qui soit suffisant pour elle et pour le pays, mais il ne peut pas dire qu'un capital de $5,000,000 est un capital suffisant, tant qu'il ne connaîtra pas l'étendue des opérations que la compagnie se propose de faire. S'il est renseigné à ce sujet il est de son devoir de renseigner le comité.

M. CAMPBELL : Ce bill a été discuté à fond par le comité des chemins de fer et tous ces articles ont été étudiés et modifiés et nous avons maintenant devant nous le bill tel qu'il a été modifié par le comité des chemins de fer. En premier lieu le capital a été élevé à $10,000,000. Le comité a cru que ce capital était trop fort, et il l'a réduit à $5,000,000. Quant au reste le bill est précisément semblable aux autres bills de télégraphes que nous avons adoptés dans le passé.

M. SPROULE : Quel est cet autre bill auquel il ressemble?

M. CAMPBELL : Aux bills que nous avons adoptés l'année dernière, concernant la compagnie de Télégraphe Commerciale et la Northern Telegraph Company. Le comité des chemins de fer a modifié ce bill de façon à le rendre exactement semblable à ceux-là.

Le capital n'est certainement pas trop élevé pour une compagnie de télégraphe qui se propose de construire des embranchements tout le long de la ligne principale du Grand-Tronc-Pacifique. La compagnie ne sera peut-être pas obligée d'acheter le droit de passage, et je suppose aussi qu'elle ne se propose pas de dépenser les $5,000,000 immédiatement. Mais pour une ligne télégraphique de quelques milliers de milles de longueur qui aura, ainsi qu'il est proposé un embranchement jusqu'à à la baie d'Hudson et aussi un autre au Yukon, $5,000,000 n'est certainement pas un capital trop élevé. L'autre jour nous avons autorisé la compagnie de téléphone Bell de porter son capital à $30,000,000. Elle demandait $50,000,000.

M. LENNOX : Et nous allons proposer de le réduire.

M. CAMPBELL : La majorité du comité a décidé que le capital serait de $30,000,000. Si je ne me trompe, ce bill a été adopté par la presque unanimité du comité.

M. LENNOX : Ce que vient de dire l'honorable député montre qu'il n'est pas sage

d'adopter le bill maintenant. Il dit que la compagnie veut construire une ligne au Yukon, une à la baie d'Hudson et dans plusieurs autres endroits. En fait le bill des embranchements qui sera discuté demain, autorise la construction de 5,000 milles de chemin de fer. Ne voyez vous pas là l'importance de retarder cette question jusqu'à ce que nous sachions ce que la compagnie se propose de construire ?

M. CAMPBELL : Plus elle construira mieux ce sera.

M. LENNOX : Je ne dis pas que ce sera mieux ou pire du moment que nous saurons ce que nous allons entreprendre. Je ne crois pas qu'il soit sage de nous aventurer à l'aveugle et d'agir avec une aussi grande précipitation. Ce n'est pas rendre justice au comité de la Chambre et au pays que d'adopter ce bill maintenant, lorsque chaque discours qui a été prononcé par ceux qui l'appuient, montre qu'ils ne savent même pas quelles sont les intentions de la compagnie. Il n'est pas juste que nous lui permettions d'avoir un capital de $5,000,000 lorsqu'il n'y a rien qui nous montre qu'il est nécessaire. Le président du comité des chemins de fer dit que ce bill a été discuté très longuement et avec soin. Mais je dirai que l'expérience que j'ai des affaires traitées dans ce comité, m'autorise à dire qu'il est très difficile d'y faire une discussion suffisante, et je ne crois pas que ce bill ait été discuté comme il aurait dû l'être.

M. CAMPBELL : Comparez le bill tel que nous l'avons amendé avec le bill tel qu'il nous a été présenté, et vous en viendrez à la conclusion qu'il a été discuté pleinement. Le comité a passé plus d'un journée à l'étudier et un très grand nombre d'articles ont été ajoutés. Le bill est venu deux fois devant le comité. Au sujet du capital requis nous savons que la compagnie se propose de construire une grande ligne télégraphique. Plus elle sera longue mieux ce sera. Je ne m'occupe pas qu'elle couvre tout le Canada, ni qu'elle ait des bureaux dans tous les villages et villes. J'espère qu'elle en aura. Si un capital de $5,000,000 ne suffit pas, j'autoriserais $10,000,000. Nous accordons tous les jours des chartes à des compagnies de chemins de fer qui ne construisent pas leur ligne en vingt ans. Or, voici une compagnie de télégraphe qui nous demande le droit de construire une ligne télégraphique. Elle ne demande pas de subventions ni rien autre chose que le droit de construire.

M. LANCASTER : Bien que j'admette que le bill ait été longuement discuté par le comité des chemins de fer, je ne crois pas que l'on ait pris plus de trois minutes pour étudier l'article concernant le chiffre du capital. Le président a dit au promoteur: Vous n'avez pas besoin d'un capital aussi fort. On a échangé quelques paroles, puis le président a dit : Eh bien, abaissons-le à $5,000,000 et le capital a été changé de dix à cinq millions sans aucune discussion.

M. CAMPBELL : Personne n'a fait d'objection.

M. LANCASTER : Il n'y a pas eu de discussion. Quelqu'un a dit : Pourquoi demandez-vous un capital aussi élevé ? Puis un autre a dit : Réduisez-le à $5,000,000. Il arrive souvent dans un comité aussi important que lorsque vous êtes occupé à lire un article d'un bill, le comité en adopte un autre auquel vous auriez des objections à faire, et cela sans que vous en ayez connaissance. Après avoir entendu les observations de mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule), je crois que nous devrions avoir plus de renseignements que nous en avons au sujet de ce capital de $5,000,000.

M. CLARKE: Quelle est l'objection ? Est-ce parce que ce capital permettera à la compagnie de faire trop d'opérations ?

M. LANCASTER : Mais pourquoi alors ne pas donner à la compagnie tout ce qu'elle demande, au lieu de ne lui donner que $5,000,000 ?

M. CLARKE : Pourquoi pas, lorsque la compagnie désire construire des lignes de télégraphe ?

M. LANCASTER : Pourquoi alors ne pas lui donner l'argent qu'elle demande ?

M. CLARKE : Pourquoi pas ?

M. LANCASTER : Vous ne faites pas présent à la compagnie de choses qui vous appartiennent.

M. D. ROSS : Nous ne leur fournissons pas l'argent.

M. LANCASTER : Vous donnez à la compagnie des moyens de faire de très grandes opérations.

Quelques VOIX : Très bien.

M. LANCASTER : Et vous ne savez pas quelles seront ces opérations. Vous ne vous occupez pas d'adopter une législation qui protège le peuple.

M. CAMPBELL : Oui nous nous en occupons.

M. LANCASTER : Pas lorsque vous manquez de mesure dans l'autorisation du capital d'une compagnie. Le pays voudra peut-être un jour posséder ces lignes télégraphiques et nous ne devrions pas alors permettre à une compagnie d'avoir un capital tellement élevé que l'achat de cette compagnie serait plus coûteux qu'il devrait l'être. Vous ne vous arrêtez pas à pênser aux résultats de cette augmentation de capital. Avant de consentir à aucune augmentation nous devrions connaître ce qui rend ce capital nécessaire. De quelle manière la compagnie veut-elle l'employer ? Quelle sorte de ligne

se propose-t-elle de nous construire ? Et si nous sommes disposés à augmenter son capital sans connaître ce qu'elle va en faire, pourquoi ne pas lui donner tout de suite $50,000,000 ? A moins que l'on nous montre que les travaux que la compagnie se propose de faire nécessitent une somme de $5,000,000, nous n'avons pas le droit de l'autoriser à avoir ce capital. A mon avis le comité des chemins de fer n'a pas suffisamment étudié cette question de capital.

Je ne crois pas non plus que ce comité donne aux bills qui sont discutés devant lui toute l'attention désirable. Je crois bien faire en mettant la Chambre sur ses gardes ce soir, car j'ai assisté à toutes les assemblées de ce comité depuis l'ouverture jusqu'à la fin de chaque assemblée, et je crois qu'il est de mon devoir de dire au pays que nous ne sommes pas assez prudents lorsqu'il s'agit d'autoriser les compagnies à élever le chiffre du capital dans ces cas-là. Nous ne nous renseignons pas suffisamment avant d'agir. Le président du comité, l'honorable député de York-centre (M. Campbell) a parlé du cas de la compagnie de téléphone Bell. Il a dit que nous avons permis à cette compagnie d'avoir un capital de trente millions. Mais le comité s'est divisé sur ce sujet. Pour ma part j'ai voté contre la proposition, et la motion n'a été adoptée que par une petite majorité. Naturellement cette majorité oblige le comité, mais la Chambre elle-même n'est pas liée par l'action du comité. Le bill devra revenir devant la Chambre pour y être discuté de nouveau, et lorsque le temps sera arrivé il n'y a aucun doute que plusieurs d'entre nous auront quelque chose à dire à ce sujet, et qu'il y aura un vote. Mais le cas de la compagnie de téléphone Bell a montré que nous n'avons rien de précis pour nous guider. La compagnie de téléphone Bell a demandé l'autorisation de porter son capital à $50,000,000, et elle sort du comité apparamment satisfaite lorsqu'il ne lui en a été accordé que trente. Pourquoi cette compagnie a-t-elle demandé deux fois plus que ce qu'elle a été contente d'accepter ? Que veut dire cette manière de légiférer ? On vient nous demander plus que l'on a besoin parce que l'on suppose que nous allons retrancher sur ce que l'on demande, et que de cette façon on obtiendra ce que l'on désire avoir réellement ? Toutes ces choses montrent qu'il est temps que nous nous conduisions d'après des principes raisonnables dans ces questions de capitalisation de compagnies. Pour ma part, je suis convaincu, d'après ce que je sais de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et de ses projets de construction d'embranchements, que le capital proposé de $5,000,000 ne sera pas suffisant si cette compagnie veut construire des lignes de téléphone en proportion des lignes de chemins de fer proposées.

M. LANCASTER.

Alors qu'est-ce que cela veut dire ? Veut-on se moquer de nous ? veut-on nous tenir dans l'ignorance ? Les embranchements que la compagnie a dit au comité des chemins de fer vouloir construire, couvriront des milliers de milles. Doit-on comprendre que la loi va passer de cette façon ? J'espère, dans l'intérêt du pays qu'elle ne sera pas votée ainsi. Mais si la compagnie veut construire des embranchements aussi étendus et des lignes télégraphiques en proportion, $5,000,000 ne seront pas un capital suffisant pour la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique comme compagnie séparée. A mon avis, la compagnie de chemin de fer et la compagnie de télégraphe ne devraient en faire qu'une seule, mais si l'on consent à faire une compagnie de télégraphe séparée de l'autre et si on veut lui donner le pouvoir de construire des lignes télégraphiques en proportion de la longueur des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, $5,000,000 de capital ne suffiront pas. D'un autre côté, si telles ne sont pas les intentions de la compagnie, le capital de $5,000,000 est probablement trop élevé. Nous devrions être renseignés sur les intentions de la compagnie.

M. R. L. BORDEN : La formation du capital d'une compagnie de télégraphe est une question qu'il faut étudier, et nous ne devons pas oublier que celle-ci a des pouvoirs très étendus d'émettre des obligations. Il n'y a aucun doute qu'elle pourra construire son chemin avec le produit des obligations. Je veux rappeler au ministre de la Justice (M. Aylesworth) que le bill constituant la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique a été discuté à la session de 1903. Il y a eu un débat considérable au sujet du chiffre du capital-actions. La compagnie demandait l'autorisation d'avoir un capital de $60,000,000, mais le chiffre fut réduit à $45,000,000, à la suite des protestations des membres de la gauche. Dans le cas des compagnies de chemins de fer on a apporté l'argument, et je suppose que le même argument s'applique à la compagnie de télégraphe, que si l'on accordait les pouvoirs d'augmenter le capital et d'émettre ces obligations, sans donner peu ou point d'avantages en retour, ceux qui seront acheteurs bona-fide donneront cette raison pour demander la permission d'élever les tarifs de la compagnie plus que le capital payé en argent ne le justifierait. Je crois que le ministre des Chemins de fer et Canaux d'alors (M. Blair) a admis la vérité de ce principe. Or vous séparez aujourd'hui, apparemment, la construction de la ligne télégraphique de la construction du chemin de fer. La charte du Grand-Tronc-Pacifique l'autorise à construire des lignes télégraphiques, mais je crois comprendre que ces lignes télégraphiques seront construites par la compagnie qui demande à être constituée en vertu du bill actuel. De sorte que vous augmentez virtuellement le capital de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de $5,000,000. Voilà

un fait que le Gouvernement ne devrait pas oublier. S'il est bon de séparer la construction de la ligne télégraphique de l'entreprise générale de la construction du chemin, et si nous accordons $5,000,000 pour ces travaux, il serait naturel de supposer que le capital autorisé du Grand-Tronc-Pacifique devrait être réduit d'autant, autrement le danger dont je parlais il y a un instant peut se produire un jour ou l'autre.

M. AYLESWORTH: Si on lit le bill du Grand-Tronc-Pacifique, on y verra que le pouvoir donné à la compagnie de construire des lignes télégraphiques est très limité. Elle a le droit de construire des lignes télégraphiques le long de son chemin de fer et ses embranchements. Elle ne peut pas s'éloigner de plus de cent milles de son propre chemin. Je veux expliquer maintenant comment j'envisage cette question du capital de la compagnie. Je ne vois pas de différence entre le fait que la compagnie applique une certaine somme d'argent à faire des travaux dans le Canada, et la proposition qu'une personne riche offre de mettre son argent dans l'entreprise. Je ne vois pas que cela puisse faire aucune différence que l'argent vienne d'une seule personne ou de centaine de milliers de personnes. Que dirions-nous alors, si quelqu'un voulait offrir à ce Parlement de placer, subordonnément aux conditions contenues dans la charte d'une compagnie particulière, de dépenser, disons, $5,000,000 en Canada ? Considérerions-nous cela comme une menace pour le pays ou comme une chose pouvant nuire à la prospérité publique ? Voici un certain nombre de personnes fortunées, qui se proposent de placer au Canada une certaine somme d'argent, aussi élevée qu'ils le jugeront à propos pour leur avantage. Ces personnes mettent comme limite extrême $10,000,000, mais pour certaines raisons, le comité croit sage de ne pas les laisser engager plus de $5,000,000 de capital. N'est-il pas directement dans l'intérêt du pays que nous laissions ces capitalistes engager dans notre pays autant de capitaux qu'ils le voudront ?

M. LANCASTER : Mais supposons que ces obligations soient achetées à 25 cents pour 100, et que lorsque les recettes de la compagnie augmenteront, et qu'on voudra l'obliger à réduire ses tarifs, elle dise qu'ils sont nécessaires pour lui aider à gagner l'intérêt sur son capital ?

M. AYLESWORTH : Est-ce l'argument que l'on fera valoir devant la commission des chemins de fer au sujet de la réglementation des tarifs ? Quelle que soit la valeur du stock sur le marché, la chose importante à considérer dans une question de tarif, est que la compagnie ne fasse pas payer plus qu'il n'est raisonnable pour donner un intérêt sur l'argent réellement engagé. Parce que la compagnie sera autorisée à émettre des obligations de $5,000,000, cela ne veut pas dire qu'elle exercera ce pouvoir.

M. LANCASTER : Mais l'honorable ministre (M. Aylesworth) ne sait-il pas que c'est la raison que les compagnies donnent pour élever leurs tarifs ? Sait-il que leur argument est qu'elles ont un certain capital sur lequel elles sont obligées de payer l'intérêt ? Nous avons essayé il y a quelques années d'insérer dans un bill une clause à l'effet que nous ne considérerions que l'argent réellement engagé dans l'entreprise, lorsqu'on fait une proposition de réduire le stock.

M. AYLESWORTH : Je crois que l'on peut espérer que si jamais cette prétention était énoncée devant le conseil des chemins de fer que le bon sens des commissaires suffirait pour leur montrer que nous n'avons jamais voulu dire cela. La question ne porte pas du tout sur le capital nominal de la compagnie, mais sur le capital réellement versé. Le prix auquel se vendent les actions de la compagnie sur le marché ne la rend pas plus riche ou plus pauvre. Il vaudrait autant dire qu'un homme peut s'élever au-dessus d'une clôture en se servant de ses tirants de bottines que de penser qu'une compagnie peut augmenter la valeur de sa propriété en augmentant le prix de ses obligations. Le prix des obligations sur le marché n'augmente ou ne diminue la valeur que des obligations mêmes pour ceux qui les possèdent. Je ne vois pas que nous ayons rien à craindre à fixer n'importe quel chiffre comme limite du stock que la compagnie aura le pouvoir d'émettre. Elle n'en émettra que juste pour le montant d'argent dont elle aura besoin. Si ces obligations peuvent être vendues à prime, il ne sera pas nécessaire pour la compagnie d'en émettre un aussi grand nombre pour produire le montant d'argent dont elle aura besoin. Il arrive souvent dans les bills constituant des compagnies de fixer une certaine somme et de donner ensuite à la compagnie elle-même, au gré de ses actionnaires, le pouvoir d'émettre des obligations au delà de la somme mentionnée, dans certaines limites cependant prévues par le Parlement.

M. R. L. BORDEN : J'aurai beaucoup de peine à convenir de cela avec le ministre de la Justice. En théorie cela sonne bien, mais l'ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux, qui a consacré beaucoup de son temps à l'étude du sujet et a pesé les considérations qui ont été soumises à des commissaires de chemins de fer en d'autres pays, a admis que là où le stock d'une compagnie, bien qu'il fut émis pour une considération nominale, avait passé entre les mains de porteurs de bonne foi qui l'avaient acheté avec leur argent, ce fait leur avait donné certains pouvoirs de faire un appel à la commission des chemins de fer et de lui demander qu'il leur soit permis d'obtenir un intérêt sur leurs obligations. Il est bien bon de dire qu'il ne faut considérer que la somme d'argent réellement versée dans l'entreprise, mais dans la pratique et en face

de la pression qui est souvent exercée, nous constatons un état de chose un peu différent. Je ne critiquerai pas du tout si les obligations devaient être vendues au pair, argent comptant ; mais le ministre de la Justice connaît sans doute l'article 19 qui permet à la compagnie de céder tout ce stock en retour de certains avantages qui devraient être accordés par les promoteurs mêmes de ce bill. M. Hays et d'autres personnes sont propriétaires de cette charte et nous voyons aussi M. Hays et d'autres personnes propriétaires de la charte du Grand-Tronc-Pacifique et les personnes intéressées dans cette compagnie peuvent faire virtuellement entre elles-mêmes une convention en vertu de laquelle elles pourront céder tout ce stock de $5,000,000 en retour d'avantages qui ne vaudront peut-être qu'un sixième de la somme en argent. Si vous établissez le capital de la compagnie sur cette base, ce capital peut avoir un effet sur la fixation des tarifs, et je considère alors que cette émission de capital-actions est importante, ainsi que cela a été admis dans le débat sur le bill du Grand-Tronc-Pacifique en 1903. Il n'y a pas dans tous les cas beaucoup de désaccord entre les membres du Gouvernement quant aux effets que cela pourra produire.

M. AYLESWORTH : Peut-être que mon honorable ami me permettra de lui dire que le cas dont il parle a été prévu et que pour prévenir ces dangers, il est proposé d'ajouter à l'article 19 un paragraphe disant que telle convention sera sujette à l'approbation du Gouverneur en conseil ; et il est aussi proposé d'insérer un article disant que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique acquerra et prendra autant de stock ordinaire que la compagnie pourra émettre et le gardera aussi longtemps que les obligations émises en vertu des dispositions concernant les hypothèques validées à la dernière session ne seront pas prises.

M. R. L. BORDEN : C'est pour des raisons de ce genre que j'ai cru qu'il vaudrait mieux que nous eussions le bill devant nous afin que nous puissions le discuter avec intelligence dans toutes ses parties. Cependant nous sommes en voie d'étudier les articles les uns après les autres, et je proposerais que nous fassions ce qui a été souvent fait par l'ex-ministre de la Justice, savoir, que nous lisions tous les articles du bill en les discutant un peu, mais que nous n'en terminions pas la discussion tant que nous ne connaîtrons pas la nature des amendements.

Le ministre de la Justice jugera, sans doute, qu'il est raisonnable d'en agir ainsi.

M. AYLESWORTH : Parfaitement. Je me proposais avant que le comité levât sa séance de donner avis de ces projets d'amendements, afin que le comité pût les mettre à l'étude, et ensuite de proposer que le comité levât sa séance, fit rapport de l'état de la question et demandât la permission de siéger de nouveau. Mais nous pourrions reprendre l'examen de ces premières dispositions, qui ne sont pas de nature, à ce qu'il me semble, à soulever d'objection. Je désire amender l'article 17 en donnant une application plus étendue aux expressions finales relatives à l'indemnité, de manière à ce que le propriétaire puisse se faire dédommager, non seulement en raison du terrain qu'on lui aura enlevé ou sur lequel on se sera établi, mais aussi en raison des arbres ou des arbrisseaux qu'on aura abattus le long du chemin, sans avoir pris possession du terrain. Puis il y a la clause de l'article 19 dont j'ai parlé et les deux articles dont il a été question ci-dessus, celui autorisant le Grand-Tronc-Pacifique à retenir la propriété de tout le capital-actions tant que le montant des obligations n'aura pas été acquitté; et celui déclarant que les réseaux ou terrains hypothéqués seront sujets à telle hypothèque.

M. R. L. BORDEN : Nous avons discuté quelque peu la question du capital-actions ; ne serait-il pas à propos de faire l'examen rapide des autres dispositions du bill ?

M. AYLESWORTH : C'est parfait.

M. SPROULE : Auparavant, j'aimerais à répondre brièvement au ministre de la Justice qui pense que nous venons en aide à la compagnie en l'autorisant à construire n'importe où et à fusionner avec d'autres compagnies, et à l'honorable député de York-centre (M. Campbell) qui vient à son secours et déclare que nous avons fait la même chose l'année dernière. Je me suis donné la peine de vérifier cette dernière déclaration, car je soupçonnais une erreur ; et j'ai constaté que lorsque nous avons constitué en corporation la compagnie des télégraphes et des téléphones du Nord-Ouest, qui voulait se faire autoriser à installer ses appareils sur tous les points de l'Ontario, du Manitoba ou des territoires du Nord-Ouest nous ne lui avons reconnu qu'un capital de $500,000, avec privilège, qu'une fois ce capital épuisé, de l'augmenter d'une seconde somme de $500,000, ce qui devait le porter à un total de $1,000,000. Mais le ministre de la Justice juge qu'il est à propos de lui reconnaître un capital aussi élevé qu'elle le désire, vu qu'elle se propose d'installer ses appareils sur tous les points ; et parce que nous jugeons qu'il est dans l'intérêt du pays de permettre à cette compagnie d'installer ses réseaux sur tous les points, nous devons reconnaître qu'il est aussi dans l'intérêt du pays de lui permettre de prendre à bail d'autres réseaux. Mais voici en quels termes est rédigé le projet de loi :

La Compagnie, ou toute compagnie dont la ligne téléphonique ou télégraphique est louée par la Compagnie ou est exploitée par elle,ne pourra en aucun temps fusionner avec aucune compagnie possédant des pouvoirs semblables à ceux de la Compagnie ; et seront nuls abso-

lument tous fusionnement et traité pour la mise en commun des recettes de la Compagnie, ou d'aucune compagnie dont la ligne téléphonique ou télégraphique est louée par la Compagnie ou est exploitée par elle, et des recettes d'aucune compagnie ayant des pouvoirs semblables.

Cette disposition a été édictée dans le but de rendre le monopole impossible. Précisément ce que je voudrais empêcher ce soir. Nous allons plus loin et nous disons :

La Compagnie ne vendra, ni ne cèdera, ni ne transférera aucune de ses actions, aucun de ses droits, pouvoirs, privilèges, charte ou concessions à aucune compagnie possédant des pouvoirs semblables à ceux de la Compagnie ; et la Compagnie n'achètera, n'acquerra ni n'acceptera le transport d'aucune des actions d'une compagnie possédant des pouvoirs semblables à ceux de la Compagnie.

Nous avons cru, dans notre sagesse, qu'il était dans l'intérêt du pays de le faire, et nous l'avons fait. Quelle garantie nous offre ce projet de loi que l'honorable député de York-centre (M. Campbell) déclare être dans le même sens que celui dont j'ai parlé. Il a le talent remarquable de faire des déclarations hasardées, sachant que la plupart ont la mémoire courte ; mais si l'on se donne la peine de vérifier ce qu'il dit, il arrive parfois qu'on le trouve en défaut ; et nous en avons ici une nouvelle preuve.

L'honorable député de York-centre s'écrie: Voyez donc la longueur de la ligne ! le Grand-Tronc-Pacifique devra couvrir une distance de 5,000 milles. Il oublie avoir déclaré au comité que la compagnie avait décidé de ne construire que sur la moitié de ce parcours. Et dès lors, pourquoi lui faudra-t-il un capital aussi élevé ? Ce projet de loi devrait interdire tout fusionnement.

Le pays veut avoir l'assurance, entre autres choses, que la compagnie ne pourra faire l'acquisition des actions d'autres compagnies en vue de les absorber. Nous devrions reproduire dans le projet de loi actuel la disposition que nous avons insérée dans cet autre bill dont j'ai parlé, en vue d'interdire le fusionnement ou la création d'un monopole. Le projet de loi en délibération ne renferme aucune disposition en ce sens et le ministre de la Justice juge que c'est un bien. Pourquoi, demande-t-il, ne lui accorderions-nous pas toute la latitude qu'elle sollicite en ce qui regarde la constitution de son capital? Si ce raisonnement est juste, il n'y a plus lieu d'empêcher aucune compagnie de chemin de fer, de téléphone ou de télégraphe de grossir fictivement son capital dans la mesure qu'il lui plaira. Nous avons toujours jugé qu'il était nécessaire de restreindre le plus possible le chiffre du capital-actions, afin d'empêcher la compagnie d'exploiter plus tard le pays en l'obligeant à lui payer une somme suffisante pour mettre la compagnie à même de payer un dividende sur tout ce capital-actions fictivement grossi. C'est là-contre que nous voulons nous protéger ; et c'est là-contre que le ministre de la Justice ne prend aucune mesure. Il prétend, au contraire, qu'il est opportun de lui permettre de grossir fictivement la valeur de ses actions et de forcer le public subséquemment à payer des redevances assez élevées pour solder l'intérêt sur ces valeurs fictives, ou d'empêcher le public d'obtenir une réduction des redevances si l'affaire est soumise à la commission des chemins de fer.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'article 8 est réservé.

Sur l'article 9 il devra avoir été souscrit $100,000 dont 25 pour 100 versés avant que les directeurs provisoires puissent convoquer une assemblée des actionnaires).

M. R. L. BORDEN : Je ferai simplement observer que cette somme de $100,000 est minime en comparaison du capital autorisé.

M. LENNOX : Le président du comité des chemins de fer ne dira pas, je pense, que cette disposition a été mûrement délibérée. J'ai élevé la voix et cherché à exposer ma manière de voir sur ce sujet, car je trouvais la somme trop minime. Ce chiffre de $100,000 est insuffisant.

M. CAMPBELL : Il s'agit simplement de lui permettre de s'organiser.

M. LENNOX : Je le sais bien ; mais se contenter d'un capital souscrit de $100,000 et d'un capital versé de $25,000, pour une compagnie au capital autorisé de $5,000,000, c'est simplement absurde. C'est hors de toute proportion avec ce qui se trouve prescrit dans les projets de loi que nous adoptons aujourd'hui.

M. LANCASTER : Cela veut dire qu'on a consulté le moins possible l'intérêt du peuple, et le plus possible celui de la compagnie.

M. LENNOX : Qu'est-ce qu'en pense l'honorable ministre ?

M. AYLESWORTH : Je ne comprends pas bien les honorables députés de la gauche. Ils parlent du capital de la compagnie comme de quelque chose dont nous devrions nous effrayer ou dont nous lui ferions cadeau. Ce que la compagnie demande, c'est qu'on lui permette de se constituer, non plus provisoirement, mais définitivement, dès qu'il lui aura été versé $25,000. Y voit-on quelque inconvénient ?

M. LANCASTER : Ce chiffre n'est-il pas beaucoup trop minime, étant donné celui du capital-actions de la compagnie ?

M. AYLESWORTH : Pourquoi exigerait-on que ces chiffres soient proportionnels ? Est-ce que le versement de $25,000 n'est pas une garantie suffisante de bonne foi ? Supposons que le capital fût de $10,000,000, pourquoi la somme à verser dès avant la constitution définitive de la compagnie ne serait-elle pas fixée au même chiffre ?

M. SPROULE : Pourquoi l'acte général prescrit-il qu'il sera souscrit et versé 10 pour 100 du capital ? C'est afin de forcer les compagnies à restreindre le plus possible le chiffre de leur capital. Or, nous nous dépouillons de cette garantie dans le présent bill. Nous soustrayons la compagnie à l'application de cette prescription générale pour la placer sous l'empire d'une prescription spéciale. Si nous en agissions de même en ce qui regarde une compagnie de chemin de fer, elle pourrait s'organiser moyennant un versement de $5,000 et ensuite disposer de son capital-actions. Dans ces conditions, ce n'est plus qu'une affaire de courtage. En vue d'empêcher cette éventualité de se produire nous prescrivons, dans l'acte général, qu'il devra être souscrit et versé une somme proportionnelle au montant du capital-actions, quel qu'il soit, avant que la compagnie puisse s'organiser, ou commencer les opérations. C'est de cette garantie que nous nous désistons par le présent bill.

M. AYLESWORTH : Il n'est pas question de mettre ces valeurs en vente; au contraire, ou voudrait forcer la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique à rester propriétaire de toutes ces actions.

M. SPROULE : Combien leur faut-il verser ? Seulement $25,000, sur un capital de $5,000,000.

M. R. L. BORDEN : Il vaudrait peut-être mieux réserver cet article également.

M. AYLESWORTH : Je le veux bien, si l'on s'oppose à son adoption.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : L'article 8 est réservé.

Sur l'article 9 (comité de régie d'au moins trois directeurs).

M. SPROULE : Ces directeurs vont-ils remplir toutes les fonctions des directeurs généraux ? Il semblerait que oui. Ce nombre de trois paraît très petit. La majorité qui serait de deux, suffirait pour former quorum.

M. AYLESWORTH : Nombre de compagnies sont dans le même cas. Le Canadien du Pacifique et beaucoup d'autres compagnies ont adopté ce mode d'administration. Un bureau composé de neuf membres se meut lourdement et n'est pas toujours facile à convoquer.

M. SPROULE : Je n'ignore pas qu'on recourt assez fréquemment à la nomination d'un tel comité, mais en ne lui accordant, si je ne me trompe, que des pouvoirs assez restreints. Dans le cas actuel, il ne semble pas y avoir de restriction :

Les directeurs peuvent chaque année choisir sur leur nombre un comité exécutif composé d'au moins trois d'entre eux, pour les fins et avec les attributions qu'ils détermineront par statut.

M. R. L. BORDEN : C'est là une question d'économie interne qui n'a aucun intérêt pour le pays.

M. AYLESWORTH.

Sur l'article 10.

M. SPROULE : Puisqu'on a jugé opportun de prescrire dans l'acte précédent que la compagnie ne pourrait fusionner avec d'autres, il est également opportun de prescrire dans le cas actuel.

(L'article est réservé).

Sur l'article 11.

M. LENNOX : Cet article devrait être réservé pour bien des raisons, la principale étant qu'il doit être, en même temps que d'autres, examiné par le comité spécial.

M. AYLESWORTH : Il me semble que cet article avait été agréé par les représentants de la municipalité.

M. LENNOX : On nous a intimé que cette question serait probablement le sujet d'un amendement et que l'article devrait être déclaré applicable à d'autres municipalités que celles de ville et de village.

M. SPROULE : Et il l'est en effet; il comprend le terme ' township ".

M. R. L. BORDEN : Si l'article de l'acte général des chemins de fer est rédigé dans les mêmes termes que celui-ci, à quoi bon inclure cette disposition dans le bill, la compagnie se trouvant déjà autorisé par l'acte général ?

M. CAMPBELL : L'article primitif a été rayé et remplacé par celui-ci, que les municipalités ont agréé.

M. LENNOX : Avant de parler il y a un instant, je n'avais pas remarqué qu'on avait inséré le mot " township " dans l'article.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 12.

M. LANCASTER : S'il fut jamais rédigé une disposition légitimant la création d'un monopole, c'est bien celle-là. Qu'est-ce qu'en pense le ministre de la Justice?

M. AYLESWORTH : Je n'y vois aucun danger.

M. R. L. BORDEN : Aux termes de cet article et du suivant, cette compagnie pourrait faire l'acquisition de tous les réseaux téléphoniques du Canada.

M. CAMPBELL : L'acte des Chemins de fer établit certains empêchements.

M. R. L. BORDEN : A quels égards?

M. CAMPBELL : Il faudrait obtenir l'autorisation de la commission des chemins de fer.

M. LANCASTER : C'est justement ce que je pensais que l'honorable député dirait. Ce n'est pas là une garantie pour le public ; c'est, au contraire, une manière d'inviter la commission des chemins de fer à autoriser ce monopole. Quand nous déclarons que la compagnie pourra faire ceci et cela, si

la commission des chemins de fer l'autorise, nous invitons cette commission le plus clairement du monde à prêter son concours à l'établissement d'un monopole. C'est un peu la même chose qui se passe lorsque nous autorisons un juge à faire telle et telle chose, s'il le croit àpropos ; dans ces circonstances, comme chacun le sait, le juge se considère obligé d'agréer la demande qu'on lui fait, si on lui en donne quelque bonne raison. Quand nous disons que la compagnie peut agir dans ce sens, dans les conditions que lui indiquera la commission des chemins de fer, ne demondons-nous pas à cette commission d'agréer la demande de la compagnie ? Ou ne faisons-nous pas quelque chose de plus condamnable, puisque nous déléguons à cette commission nos pouvoirs de représentants du peuple? Je suis bien d'avis que la commission des chemins de fer devrait être appelée à régler toutes les questions relevant de son autorité ; mais pourquoi les 214 membres de cette assemblée, ou, du moins, ceux en petit nombre qui sont restés ici jusqu'à cette heure matinale—et je ne blâme pas les autres de s'en être allés après avoir constaté que le Gouvernement voulait les forcer à délibérer ce projet de loi—pourquoi, dis-je, les députés ici présents délégueraient-ils leurs pouvoirs de législateurs aux trois membres de la commission des chemins de fer ? Je ne suis pas disposé à voter en faveur de l'adoption de l'article sous sa forme actuelle ; et il en sera de même, je pense, des honorables députés de l'un et de l'autre parti, s'ils se donnent la peine d'en faire l'examen. Nous protestons contre cette concession à la compagnie de pouvoirs trop étendus, l'équivalent de la création d'un monopole.

M. SPROULE : Pourquoi accorder ces pouvoirs à une compagnie et les refuser à une autre ? Pourquoi avons-nous refusé d'accorder ce privilège à une certaine compagnie l'année dernière? Parce que nous avons pensé qu'il était contraire à l'intérêt public de l'accorder. Cette année, nous le tenons pour ainsi dire plus compte du public et nous autorisons cette compagnie à prendre à bail d'autres réseaux, de fusionner avec d'autres compagnies, ou de faire tout ce qu'il lui plaira. Un des moyens que nous avons pris pour empêcher les compagnies d'exploiter le public, ç'a été d'interdire leur fusionnement. Nous ne permettons pas à deux compagnies de chemins de fer de fusionner sans avoir obtenu l'autorisation du Parlement. Pourquoi permettrions-nous davantage à deux compagnies de télégraphe ou de téléphone de le faire ?

Il semblerait que ces privilèges ne sont accordés à la compagnie en question que parce qu'elle se rattache au Grand-Tronc. Il existe aujourd'hui un sentiment très vif contre le monopole ; mais nous jetons les bases en ce moment d'un état de choses que nous aurons l'occasion de déplorer plus tard. Si nous nous décidons un jour à nationaliser ces services, il nous faudra pour faire l'acquisition de ces entreprises les payer non pas au prix de leur valeur réelle, mais au prix de leur valeur fictive.

M. R. L. BORDEN : Je me permets de signaler à l'attention du ministre de la Justice l'article 22, qui prescrit que la compagnie sera soumise aux dispositions des articles 194 et 195 de l'acte des chemins de fer de 1903. Puis, nous avons dans cet article l'expression "subordonné aux dispositions de l'acte des chemins de fer" ; mais les dispositions de l'acte des chemins de fer, en ce qui regarde le fusionnement, énoncé dans l'article 281, ne paraissent pas applicables à un acte de cette nature.

M. AYLESWORTH : L'article 22 a trait à des travaux autorisés aux termes de cet acte. Le fusionnement est quelque chose d'une tout autre nature ; et la disposition de l'article 12 subordonnant aux dispositions de l'acte des chemins de fer tout traité de fusionnement semble devoir suffire.

M. R. L. BORDEN : C'est possible ; mais je craignais que la commission des chemins de fer ne pût déclarer : Il y a là un traité de fusionnement, mais cette compagnie n'y est pas soumise, faute d'une disposition législative à cet effet. Toutefois, il serait facile de tout rectifier par l'addition d'un mot ou deux.

(L'article 12 est réservé.)

Sur l'article 13.

M. SPROULE : Encore ici il est accordé un très large privilège de fusionnement qu'il faudrait, à mon avis, supprimer. Je ne vois rien dans ce bill au sujet de la mutilation des arbres. On semble vouloir donner à cette compagnie le pouvoir de faire ce qu'il lui plaira dans toute l'étendre du pays, et nous n'exigeons à ce sujet aucune des garanties généralement exigées. Nous lui donnons en quelque sorte carte blanche.

M. AYLESWORTH : En ce qui regarde le prétendu danger de fusionnement, le rédacteur du présent bill et le comité qui l'a adopté n'ont pas cru, sans doute, qu'il y avait beaucoup à appréhender du fusionnement du Grand-Tronc-Pacifique et du Pacifique-Canadien.

M. SPROULE : Ce n'est pas le fusionnement des deux compagnies de chemins de fer qui est à appréhender ; c'est le fusionnement de cette compagnie avec d'autres compagnies de télégraphe ou de téléphone. Nous autorisons cette compagnie à installer ses appareils n'importe où dans le pays ; comme le dit le ministre de la Justice, plus les artères sont nombreuses, mieux c'est. Puis, nous la mettons à même d'étouffer toute concurrence en l'autorisant à acquérir les actions des autres compagnies, ou à prendre à bail ou à acheter leurs réseaux.

M. AYLESWORTH : Le chiffre des actions étant restreint à $5,000,000, il n'y a guère de danger que cette compagnie fasse l'acquisition du chemin de fer canadien du Pacifique, dont le capital est de $100,000,000.

M. R. L. BORDEN : Elle pourrait le faire grâce à son privilège d'émettre des obligations pour un montant indéfini.

M. AYLESWORTH : Elle ne pourrait pas, à mon avis, faire l'acquisition du chemin de fer canadien du Pacifique; je ne crois pas que cette dernière compagnie serait disposée à vendre.

M. R. L. BORDEN : C'est vrai dans les conditions actuelles ; mais nous ne légiférons pas en vue de ces conditions ; il nous faut tenir compte de celles qui pourront se produire plus tard, et ces conditions pourront bien faire naître le danger signalé par l'honorable député de Grey-est (M. Sproule).

M. SPROULE : Je prédis que si ce projet de loi est adopté il en résultera d'innombrables difficultés à l'avenir, et le ministre de la Justice est un de ceux que l'on tiendra responsable à cet égard. C'est là une mesure qui autorise et excite la création d'un monopole.

(L'article 13 est réservé.)

Sur l'article 16.

M. SPROULE : Vous devriez forcer la compagnie à conclure des arrangements avec les autres compagnies en vue de l'échange réciproque des dépêches. Je ne vois pas pourquoi nous n'obligerions pas deux compagnies de téléphone ou de télégraphe, et particulièrement les premières, à transmettre récoproquement leurs dépêches, de même que nous obligeons les chemins de fer à recevoir et transporter les marchandises les uns des autres.

M. R. L. BORDEN : Je croyais que les amendements proposés par le ministre des Chemins de fer renfermaient une disposition de cette nature.

M. AYLESWORTH : Ils en renferment une en ce qui regarde les compagnies de téléphone ; mais je ne sache pas qu'il y ait jamais eu de difficulté pratique en ce qui regarde l'échange de dépêches d'une compagnie de télégraphe à l'autre. J'ai toujours pensé que ces compagnies ne demandaient pas mieux que d'avoir à transmettre les dépêches de l'autre.

M. SPROULE : Elles consentent à recevoir les dépêches d'autres compagnies, mais en exigeant double tarif. Toutefois, j'avais à l'esprit plus particulièrement les compagnies de téléphone qui ne veulent pas donner la communication, sous prétexte que l'excellence de leurs installation se trouve détruite s'il leur faut établir le circuit au moyen de quelque autre réseau qui n'est pas aussi bien pourvu que le leur. Nous répondons que les installations de la compagnie qui demande l'échange doivent être aussi parfaites que celles de l'autre compagnie, pour qu'elle ait droit de faire la demande. S'il se trouvait une telle disposition dans l'acte des chemins de fer il n'y aurait pas d'objection à adopter cet article, mais je ne saurais dire si cette disposition s'y trouve.

Sur l'article 17.

M. AYLESWORTH : Je me propose de demander que cet article soit amendé par l'insertion, dans la 8e ligne, après le mot " sur ", des mots suivants :

Et la Compagnie, quand il y aura lieu,dédommagera les propriétaires, ou toute personne intéressée dans le terrain exproprié ou sur lequel elle s'est installée, ou des arbres ou arbrisseaux ainsi abattus, de tous dommages qu'ils auront éprouvés par suite de l'utillisation de l'un quelconque des pouvoirs accordés par le présent acte.

Comme il s'agit d'un bill d'intérêt privé, avec le consentement du comité, je propose que la disposition soit réservée, et je remettrai au président le texte de l'amendement.

M. SPROULE : Dans plusieurs actes précédents nous avons édicté que les poteaux ne dépasseront pas une certaine hauteur, afin d'empêcher qu'on ne les fasse passer en plein milieu d'un arbre.

M. AYLESWORTH : Aux termes de cet amendement, la compagnie devra payer tout dommage de cette nature.

M. SPROULE : Quel serait l'équivalent du dommage causé par la destruction des arbres bordant une propriété particulière ?

M. AYLESWORTH : Vous avez raison ; mais la compagnie sachant qu'elle est obligée de dédommager le propriétaire verra sans doute à avoir des poteaux assez élevés pour que les arbres n'en soient pas endommagés.

M. URIAH WILSON : La même règle s'appliquerait-elle dans le cas d'arbres bordant le chemin public ?

M. AYLESWORTH : Aux termes de la loi de l'Ontario, c'est le propriétaire du terrain vis-à-vis qui détient la propriété des arbres bordant le chemin public.

M. LENNOX : Il se présente cette difficulté-ci que le cultivateur ne veut pas avoir d'arbres le long du grand chemin, tandis que les autorités municipales veulent en avoir ; et ces arbres se trouvant appartenir au propriétaire du terrain vis-à-vis, celui-ci ne s'opposera pas à ce que la compagnie les abatte, tandis que s'ils appartenaient à la municipalité, les autorités municipales prendraient peut-être des mesures pour les conserver. Il est un cas à ma connaissance dans lequel le propriétaire avoisinant a mutilé

des arbres, en dépit des protestations des autorités municipales.

M. FISHER : Pour aucune raison ne devrait-on permettre à la compagnie d'abattre ou de tailler des arbres, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation du propriétaire. Mon sentiment est très prononcé à cet égard. On a à ma connaissance mutilé d'une manière odieuse de beaux arbres ombrageant les propriétés particulières ou les chemins publics. Toutes les compagnies de télégraphes et de téléphone devraient être tenues de se faire autoriser par le propriétaire de l'arbre.

M. FIELDING : Et si le propriétaire ne veut pas consentir ?

M. FISHER : Alors que la compagnie s'arrange pour passer ailleurs.

M. R. L. BORDEN : La loi de la Nouvelle-Ecosse en ce qui regarde les arbres d'ornement est la même que celle de l'Ontario, que nous a signalée le ministre de la Justice. Dans quelques-unes des chartes des compagnies de téléphones de la Nouvelle-Ecosse, il est prescrit que la compagnie devra, pour l'installation de ses appareils le long du chemin public obtenir le consentement de la municipalité, et qu'elle ne devra pas mutiler les arbres. La compagnie peut généralement installer son réseau sans mutiler les arbres. Si on l'autorise à les couper, elle le fera sans beaucoup de soin. Une disposition de la nature de celle suggérée par le ministre de l'Agriculture aurait l'effet de la rendre plus soigneuse. Le ministre de la Justice observera que l'on se sert de l'expression " à travers aucun bois ". Comme résultat, il pourrait arriver que, du consentement de la municipalité, la compagnie installerait ses appareils le long du chemin et rognerait les branches sans que le propriétaire eût le droit de réclamer des dommages-intérêts. Je suis entièrement de l'avis du ministre de l'Agriculture qu'il serait à propos d'établir clairement que ces compagnies n'ont pas le droit de mutiler des arbres d'ornement, au soin desquels le propriétaire a pu consacrer vingt années d'efforts.

M. LANCASTER : Nous nous tromperions, je pense, en adoptant cet article sans quelque réserve comme celle suggérée par l'honorable député de Grey-est (M. Sproule). Si les membres de la députation veulent bien se reporter aux lois autorisant d'anciennes compagnies de télégraphe,—celle de Montréal et les autres qui en se fusionnant formèrent la " Great North Western ",—ils constateront qu'il était absolument défendu à ces compagnies de mutiler les arbres fruitiers, d'ombrage ou d'ornement. Comme l'a indiqué le ministre de l'Agriculture (M. Fisher), cette loi apparemment voulait dire que s'il se trouvait des arbres le long du chemin, il fallait installer les appareils ailleurs. C'est tellement clair que nous avons fait décider la question dans notre partie du pays. La compagnie des télégraphes " Great North Western " s'est vue condamnée à payer des dommages-intérêts pour avoir enlevé des branches à un certain arbre. Elle avait enlevé à peu près la moitié d'un noyer de bonne ttaille qui occupait la terrasse d'un hôtel. Le jury fut d'avis que cette partie de l'arbre représentait une valeur de $200 pour l'hôtel; et le jury, pour rendre ce verdict, se fonda sur ce que la compagnie n'avait pas le droit de couper les branches d'un arbre fruitier, d'ombrage ou d'ornement. Nous n'insérons pas de disposition semblable dans les chartes que nous accordons aujourd'hui. Mais nous devrions être plus soigneux que ne l'ont été les législateurs de la période antérieure, car la population, à mesure qu'elle devient plus instruite et plus cultivée apprécie davantage les beaux arbres. D'après l'expérience que j'en ai, la somme que les arbitres sont disposés à accorder comme dédommagement du tort fait à ces arbres est très insuffisante. Le propriétaire peut bien dire : Je n'aurais pas voulu pour $200, ou pour $500 que tel arbre fut défiguré. Mais ce sont là des questions d'appréciation auxquelles les arbitres généralement donnent peu d'attention. Aussi, dans neuf cas sur dix ils allouent au propriétaire moins de 25 pour 100 du montant de la perte qu'il a éprouvée par suite de la mutilation de ses arbres. Vous enlevez au propriétaire quelque chose qu'il n'est pas disposé à vendre et vous lui payez en dédommagement une somme minime parce qu'il n'est pas en mesure d'établir exactement la valeur intrinsèque de ce vous lui avez enlevé.

M. AYLESWORTH : Il est possible que l'indemnité accordée par les arbitres ne soit pas l'équivalent des pertes subies par le propriétaire; mais on considère que, le principe une fois reconnu, les compagnies auront soin de ne pas défigurer les arbres. Je serai heureux si l'auteur du projet de loi veut y insérer une disposition en vue d'empêcher la mutilation des arbres.

M. FISHER : Je ne puis me figurer un cas dans lequel il ne serait pas possible, moyennant une légère dépense d'éviter de défigurer les arbres. Il suffirait d'établir les appareils un peu plus sur un côté ou un peu plus haut. Il y a quelques années, j'ai été obligé d'empêcher la compagnie du téléphone Bell de mutiler les arbres le long du chemin bordant ma propre ferme. Mes avocats me dirent que j'étais dans mon droit. La compagnie n'osa pas porter l'affaire en cour, ce qui veut dire, probablement, que le conseil de mes avocats était bon. Et après cela la compagnie du téléphone Bell a pris bien soin depuis ce temps-là de ne pas mutiler les arbres bordant le chemin public dans cette partie du pays. Elle

a installé ses appareils d'un côté ou de l'autre du chemin, suivant le besoin, et a planté des poteaux additionnels, quand il l'a fallu, pour éviter de mutiler de beaux arbres. Il n'est pas douteux, à mon avis, que la chose puisse facilement se faire si l'on prend les mesures voulues ; et il faudrait voir à protéger les intérêts du public.

M. SPROULE : C'est d'après mon expérience personnelle que j'ai parlé. Ce printemps, la compagnie du téléphone Bell a installé une ligne sur le devant de ma propriété. Il se trouve là des arbres que j'ai plantés il y a vingt-cinq ans et que je me suis efforcé de protéger depuis. Les poteaux furent plantés directement en ligne avec les arbres ; aujourd'hui ces arbres ayant pris de la taille arrivent à la hauteur des fils, et devront être rognés à mesure que les branches s'allongeront. Je m'en suis plaint à la compagnie dans le temps. Il est odieux que le propriétaire qui s'est appliqué à embellir sa propriété, en la bordant de beaux arbres, soit exposé à voir une ligne téléphonique s'interposer de telle manière que les arbres devront être rognés périodiquement, et ne seront même pas taillés convenablement. La forme d'un "V" étant celle qu'on adoptera, il ne sera guère possible d'en faire quelque chose de joli.

Sur l'article 18.

M. LANCASTER : Les pouvoirs accordés ici ne sont-ils pas beaucoup trop étendus ? Ne sont-ils pas beaucoup plus amples qu'on ne les fait généralement dans les cas de cette nature ? Je ne prétends pas être très au courant de ces questions, mais je suis porté à croire que nous n'accordons pas d'ordinaire des pouvoirs aussi amples.

M. AYLESWORTH : Il se peut que je m'éloigne de l'opinion généralement acceptée en ces matières, mais je dois avouer que je ne vois pas d'objection à ce que la compagnie ait les plus amples pouvoirs d'emprunter, du moment qu'elle trouvera quelqu'un disposé à lui prêter.

M. SPROULE : E qui protégera le public ?

M. AYLESWORTH : Il ne m'est jamais venu à l'idée qu'il fût nécessaire de protéger les prêteurs d'argent. Personne n'avancera des fonds à ces compagnies à moins de s'être assuré qu'elles offrent de bonnes garanties et qu'elles ont le pouvoir d'emprunter. Pourquoi une compagnie reconnue ne serait-elle pas autorisée à emprunter indéfiniment tout comme un particulier ?

M. SPROULE : Pourquoi prescrivons-nous dans tous les cas qu'une compagnie n'aura qu'un pouvoir d'emprunter restreint, qu'une compagnie de chemins de fer par exemple, ne pourra emprunter plus de $20,000 ou $25,000 par mille ?

M. AYLESWORTH : Je ne saurais le dire.

M. SPROULE : Je crains que l'honorable ministre (M. Aylesworth) ayant, durant la plus grande partie de sa carrière d'avocat, plaidé la cause des compagnies, ne se soit fait à l'idée qu'il faut leur accorder tout ce qu'elles demandent.

M. AYLESWORTH : A tout événement, je me suis fait à l'idée de me le faire dire.

M. LANCASTER : L'honorable ministre déclare qu'il ne conçoit pas pourquoi nous imposons ces restrictions. C'est que, probablement, le public est d'avis que nous sommes dans une certaine mesure tenus de garantir les placements que font ainsi les particuliers. Les porteurs d'obligations ont droit à quelques égards. Les particuliers peuvent s'imaginer que le Gouvernement ayant permis à une compagnie d'avoir tel ou tel pouvoir d'emprunter, c'est une indication que la législature a jugé qu'il était prudent de placer des fonds dans cette entreprise jusqu'à concurrence de la somme ainsi fixée. En adoptant ces mesures, nous encourageons les particuliers à y placer leurs fonds, et il serait dangereux de laisser aux compagnies une latitude trop grande. Je ne sais trop si le ministre de la Justice partage ou non cette opinion ; mais il me semble que nous devrions être aussi prudents dans le cas actuel que dans celui d'un chemin de fer.

M. R. L. BORDEN : On ne permet pas aux compagnies de cette nature d'emprunter au delà d'un certain montant, parce qu'il est désirable qu'il y ait un certain rapport entre les nécessités de l'entreprise et la somme que la compagnie est libre d'emprunter. Ce principe est reconnu dans le bill même dont celui-ci est virtuellement la modification, le bill de 1903, dans lequel le Gouvernement a restreint à un chiffre assez modeste le pouvoir de la compagnie d'emprunter, en l'autorisant à émettre des obligations jusqu'à concurrence de $30,000 sur une section, de $20,000 sur une autre et de $50,000 sur une troisième.

M. AYLESWORTH : Parce que le Gouvernement devait garantir l'emprunt.

M. R. L. BORDEN : Ce n'est là qu'un exemple. Le même fait s'est produit dans nombre de cas où le Gouvernement ne garantissait pas l'emprunt ; et on devait avoir d'autres raisons pour imposer cette restriction. On a jugé qu'il était à propos qu'il y eût un certain rapport entre le pouvoir d'emprunter et le capital-actions de la compagnie, d'une part, et les frais nécessités par l'entreprise. Cela est d'autant plus nécessaire lorsque la compagnie est autorisée à vendre des actions à un prix nominal, et lorsque, comme dans le cas actuel, vous permettez la vente des obligations pour une somme quelconque que la compagnie jugera suffisante. Sans doute il est fort possible que tout aille à merveille, même si la compagnie est autorisée à emprunter sans limites ; mais on est d'avis

communément que cette pratique peut donner lieu à une certaine manipulation de valeurs au détriment du public.

M. AYLESWORTH : Je ne m'oppose pas à ce que l'article soit réservé.

Sur l'article 19.

M. AYLESWORTH : Je propose d'ajouter une disposition subordonnant toute convention de cette nature à l'approbation du Gouverneur en conseil privé.

(La modification est adoptée.)

Sur l'article 23.

M. AYLESWORTH : Je propose d'ajouter au bill les deux articles suivants :

24. La compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique fera l'acquisition de toutes les actions ordinaires qu'émettra la compagnie, et en restera propriétaire tant que toutes les obligations émises en vertu des stipulations de "trust" par voie de mortgage énoncées dans l'annexe "A" du chapitre 98 des statuts de 1905, n'auront pas été payées.

25. Toutes lignes ou artères télégraphiques ou téléphoniques, ou toutes parties d'icelles, qui pourront, aux termes des dispositions du présent acte, être installées sur des terres subordonnées aux actes, de "trust" par voie de mortgage énoncés dans les annexes "A", "B" et "C" du chapitre 98 des statuts de 1905, seront subordonnées à tous égards aux dispositions desdits actes de "trust".

M. R. L. BORDEN : Le ministre de la Justice est-il d'avis que cette rédaction est assez compréhensive pour embrasser tout ce qui est visé par l'article 22 de l'acte primitif ?

M. AYLESWORTH : C'est ce que nous avons voulu faire.

(Il est fait rapport à la Chambre de l'état de la question.)

M. FIELDING propose à la Chambre de lever sa séance.

M. R. L. BORDEN : Je suppose que demain nous reprendrons le débat interrompu vendredi dernier ?

M. FIELDING : Oui.

(La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à une heure et vingt minutes, mardi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 5 juin 1906.

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

ABANDON D'UN PROJET DE LOI.

L'ordre du jour appelle la lecture d'un projet de loi, au nom de M. Lennox, relatif aux juges des cours suprême et d'échiquier.

M. LENNOX : Je crois qu'on pourrait fort bien rayer cet article de l'ordre du jour. Après l'entente conclue hier soir entre le premier ministre et moi au sujet d'un bill semblable relatif aux juges des cours provinciales, je ne vois aucun intérêt à insister sur la discussion de ce projet de loi.

(Cet objet est rayé du rôle.)

MOTION D'ORDRE—OBSERVATIONS DIVERSES.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose :

Qu'à partir de ce jour jusqu'à la fin de la session les affaires du Gouvernement aient la priorité chaque lundi à la suite des questions posées par les députés.

M. URIAH WILSON (Lennox-et-Addington) : Avant que cette motion soit adoptée, je demanderais, à bon droit il me semble, d'avoir l'occasion de presser l'adoption des bills qui se trouvent inscrits en mon nom au feuilleton de la Chambre. J'ai donné l'avis voulu le 17 avril ; ces propositions de loi ont été lues une première fois, et bien que j'aie cherché depuis ce temps-là à profiter de la première occasion qui me serait offerte pour faire adopter ces bills, cette circonstance favorable ne s'est pas présentée. Il est vrai qu'hier soir, le premier ministre a promis qu'il modifierait la loi relative aux pensions accordées aux anciens ministres. A mon avis, il vaudrait mieux abroger complètement cette loi, sauf à s'occuper de cette question de temps à autre, suivant les circonstances. Je ne puis approuver—et le pays partage cette opinion, je crois—une loi qui accorde une pension à quelqu'un simplement parce que ce dernier aurait fait partie d'un gouvernement durant cinq ans. Nous connaissons tous les raisons qui motivent la nomination des ministres. En premier lieu, on tient compte de la province où demeure celui qu'on veut choisir ; puis, on considère la nationalité, la religion du futur ministre.

M. SAM. HUGHES : Ou sa prétendue religion.

M. URIAH WILSON : Quoi qu'il en soit, nous savons que depuis la confédération, il existe une entente d'après laquelle les provinces d'Ontario et de Québec doivent être représentées dans le cabinet par un certain nombre de protestants et par un certain nombre de catholiques. Je ne vois aucune raison valable qui nous engage à accorder une pension aux anciens ministres, à moins qu'il ne s'agisse d'hommes ayant rendu de grands services au pays ou qui ont consacré tout leur temps aux affaires publiques, sans s'occuper de leurs intérêts particuliers. Or, je ne crois pas qu'il soit possible de former un cabinet dans des circonstances telles que

des ministres pourraient souffrir en se dévouant ainsi.

Le ministre actuel de la Justice (M. Aylesworth) a dit, avec raison je crois, que les cultivateurs, les artisans et les ouvriers ont tout autant que n'importe quelle autre classe de citoyens, le droit à une pension de retraite ; or, comme il nous est impossible d'accorder cette faveur à tous ces gens-là, je crois qu'il vaudrait mieux pour nous ne pas nous engager en adoptant un bill de pensions fixées d'avance.

Quant à l'autre proposition de loi qui se trouve inscrite en mon nom au feuilleton de la Chambre, je dirai qu'à mon sens on a commis une erreur en augmentant le chiffre de l'indemnité accordée aux députés, surtout dans une proportion aussi considérable. Mais il est inutile de discuter cette question maintenant, car le sentiment presque unanime de la députation est tellement accentué contre la moindre modification qu'on voudrait proposer à cette loi d'indemnité, qu'alors même que j'aurais l'occasion de présenter mon bill, celui-ci n'aurait pas la moindre chance d'être adopté par la Chambre.

Relativement à la loi relative aux pensions accordées aux anciens ministres, je crois que si l'on permettait à la députation d'exprimer par son vote son sentiment réel sur cette question, la loi que nous avons adoptée, l'an dernier, serait abrogée.

Sir WILFRID LAURIER : Je puis dire à mon honorable ami (M. Uriah Wilson) que je ne suis nullement impressionné par les arguments qu'il a avancés ; cependant, s'il en peut trouver d'autres, il me convertira peut-être à ses idées. En effet, plus j'étudie cette question, plus je suis porté à croire qu'il y a, après tout, quelque chose de bon dans ce que dit l'honorable député. Je dois protester, cependant, contre ce qu'il a dit en parlant des circonstances qui accompagnent la formation du cabinet fédéral. Il affirme que, dans la constitution d'un gouvernement, on tient compte des questions de localité, de nationalité et de religion. A mon sens, cela est parfaitement juste, mais il n'est pas nécessaire de mentionner ces détails dans les circonstances actuelles. Je répète ce que j'ai déjà dit : le Gouvernement se propose de déposer un projet de loi relatif à cette question brûlante.

Quelle sera la nature de ce projet de loi? Je ne puis le dire maintenant, mais mon honorable ami aura l'avantage de le discuter à son gré.

A propos de cette motion, je demanderai à la Chambre de consentir immédiatement à la 2e lecture du bill présenté par l'honorable député de Prince-Edouard (M. Alcorn) relatif aux compagnies de messageries, ce qui nous permettrait de le renvoyer au comité qui étudie actuellement la question des téléphones.

M. GEORGE TAYLOR (Leeds) : Je me permettrai de conseiller au très honorable premier ministre, quand il étudiera les modifications à faire à la loi des pensions, de comprendre dans les dispositions de ce statut les membres du Parlement qui ont détenu un mandat sans interruption durant vingt-cinq ans. Ils sont bien rares en cette Chambre, ceux qui, depuis vingt-cinq ans, n'ont manqué une session ni perdu une élection. Le premier ministre fait partie de cette phalange peu nombreuse, mais il se trouve à profiter maintenant des dispositions de cette loi des pensions ; mais il y a d'autres députés qui ont travaillé autant que lui, et l'on devrait étudier leur cas, il me semble.

Sir WILFRID LAURIER : Je regrette de ne pouvoir donner suite à la proposition soumise par l'honorable député, car je me trouverais à légiférer en ma propre faveur; il y a nombre de raisons qui s'opposent à cela.

M. R. L. BORDEN : Avant que cette motion soit adoptée, je veux appeler l'attention du premier ministre sur une proposition de loi inscrite sous l'en-tête "projets d'intérêt public," et dont le comité s'est occupé assez longuement, je veux parler du bill (n° 8) modifiant de nouveau la loi des chemins de fer adoptée en 1903 ; ce bill a été présenté par mon honorable ami de Lincoln (M. Lancaster). Si mes souvenirs me servent bien, cette proposition de loi a été renvoyée à un sous-comité dont faisait partie le ministre actuel de la Justice (M. Aylesworth). Elle a fait l'objet de discussions sérieuses et l'on en est arrivé à ne pas adopter exactement la proposition primitive, mais à la comprendre dans un bill dont la forme était modifiée. Je comprends que le bill tel qu'adopté a été cordialement approuvé par le ministre des Chemins de fer et des Canaux, et il serait malheureux qu'un projet qui a été discuté avec tant de soin—projet d'un intérêt spécial puisqu'il se rapporte aux traverses à niveau—fût abandonné, parce que les affaires du Gouvernement auraient la priorité tous les lundis jusqu'à la fin de la session. Je demanderais au très honorable premier ministre de nous fournir l'occasion de remettre ce bill en délibération.

Sir WILFRID LAURIER : Cette demande semble assez raisonnable. Je consulterai le ministre des Chemins de fer et des Canaux, et s'il approuve cette proposition de loi nous prendrons les moyens d'en décider.

M. R. L. BORDEN : Je crois que le bill, tel qu'adopté en comité a été modifié d'après l'avis du ministre des Chemins de fer et des Canaux et que, dans sa nouvelle forme, il n'est que la modification de la proposition de loi présentée d'abord par l'honorable représentant de Lincoln (M. Lancaster).

M. LENNOX : Hier soir, j'ai appelé l'attention du premier ministre sur le bill n° 17) qui a été lu pour la 2e fois et qu'on a discuté en comité ; il n'est pas inscrit

sous l'en-tête "projets d'intérêt public". Un comité spécial l'avait d'abord étudié en partie, mais les compagnies de chemins de fer désirent être entendues relativement à certaines modifications, et comme on a constaté que le comité ne pouvait se réunir lundi, la séance a été remise à vendredi prochain. Le principe du bill a été approuvé et je crois qu'on devrait étudier cette proposition de loi dont il nous sera fait rapport probablement vendredi. Nous avons fait beaucoup d'ouvrage et nous attendons que les compagnies de chemins de fer établissent leur cause ou présentent des arguments quelconques.

Sir WILFRID LAURIER : Tout ce que je puis dire, c'est que si le rapport sur ce bill est favorable, je ne crois pas qu'il soit rayé du feuilleton de la Chambre. Je m'efforcerai de me rendre à la demande de mon honorable ami, d'une façon ou d'une autre.

M. A. C. MACDONALD (Toronto-sud) : je signalerai à l'attention du premier ministre l'item suivant du feuilleton de la Chambre se rapportant à la discussion de la motion présentée par M. Smith (Nanaïmo) relative aux fausses indications publiées dans le Royaume-Uni sur les conditions du travail au Canada. Cette proposition allait être adoptée, quand je me suis levé pour l'appuyer; depuis ce temps-là, on n'en a plus entendu parler. Je crois que toute la discussion à laquelle elle pouvait donner lieu a été épuisée et, comme je ne voulais prendre la parole que pour appuyer cette proposition, je demanderais que cette motion fût soumise à la Chambre et qu'on la déclarât adoptée.

Sir WILFRID LAURIER : J'approuve moi-même cette proposition et je regrette que la Chambre n'ait pas eu l'occasion d'exprimer son sentiment sur cette motion. J'aurai une entrevue avec mon honorable ami et nous verrons s'il n'y a pas moyen de régler cette difficulté dans le sens qu'il a indiqué.

M. A. A. LEFURGEY (Prince, I.P.-E.) : Le feuilleton contient un article, le numéro 40, relatif à la reprise de la discussion d'une motion de M. Hughes (King) se rapportant à la représentation des différents provinces. Je crois qu'on devrait s'entendre pour en finir avec cette proposition qui n'a été étudiée qu'en partie. Je sais qu'un certain nombre de députés désirent exprimer leur opinion sur cette question. Je demanderais au très honorable premier ministre de fixer un jour pour la discussion de cette proposition.

Sir WILFRID LAURIER : Si tous les députés se lèvent l'un après l'autre pour demander qu'on étudie les différents bills qu'ils ont présentés, autant vaudrait pour le Gouvernement ne pas demander la priorité pour ses affaires, les lundis.

A mon avis, la motion dont parle mon honorable ami peut figurer au feuilleton de la Chambre encore quelque temps. Elle est très importante, mais elle n'aurait pas de conséquences immédiates. L'île du Prince-Edouard compte quatre représentants en cette Chambre et quatre sénateurs, et, si je ne me trompe, le but de cette motion est de conserver à cette province le nombre de représentants qu'elle a ici. Je n'ai jamais entendu dire qu'on voulût diminuer le nombre de ces représentants.

Cette question sera certainement discutée à la prochaine conférence interprovinciale. Je ne saurais m'engager à fournir à l'honorable député l'occasion de discuter ce sujet au cours de la session actuelle ; les circonstances favorables ne lui ont pas manqué pour soulever un débat sur cette matière depuis le commencement de la session.

M LEFURGEY : Le très honorable premier ministre peut considérer que cette question n'est pas importante mais c'est bien loin d'être là l'opinion des électeurs que je représente. Cette motion n'a pas pour but de demander que l'on conserve à l'île du Prince-Edouard la représentation qu'elle a maintenant, mais qu'on lui accorde le nombre de représentants qu'elle avait quand elle est entrée dans la confédération. Je ne puis comprendre pourquoi l'étude de cette motion serait remise indéfiniment, ni pourquoi on la traiterait à la légère, ainsi que le désirerait le premier ministre. Je suis quelque peu surpris de constater que l'auteur de cette motion ait permis que l'étude en fût remise de jour en jour, depuis qu'elle a été soumise à la Chambre, sans faire entendre la moindre protestation.

Sir WILFRID LAURIER : Il ne pouvait parler de nouveau sur cette question, vu qu'il avait déjà prononcé un discours en déposant cette proposition.

M. LEFURGEY : Mais il pouvait protester en constatant que le débat sur cette motion était renvoyé de jour en jour.

M. W. J. ROCHE (Marquette) : J'appellerai l'attention du premier ministre sur le dernier bill inscrit au feuilleton de la Chambre et qui se rapporte aux réseaux des téléphones du gouvernement du Manitoba ; c'est là une proposition de loi qui intéresse grandement la province que j'habite.

Je voudrais avoir l'occasion de discuter ce bill. Si je ne me trompe, on a exprimé ici un doute quant au droit que, au point de vue de la Constitution, le Parlement avait d'adopter ce bill ; si l'ex-ministre de la Justice, à qui cette question fut soumise avant qu'il abandonnât la direction de ce ministère, n'a pas encore exprimé son opinion sur ce point, je demanderais à mon très honorable ami d'insister auprès du nouveau ministre de la Justice pour que ce dernier fasse connaître le plus tôt possible son opinion quant au droit du Parlement d'accorder à la province du Manitoba le pouvoir d'acquérir ces réseaux ; cela nous permettrait d'étudier plus tôt cette proposition de loi.

Sir WILFRID LAURIER : Je n'hésite pas à promettre à mon honorable ami que j'insisterai autant que possible auprès du ministre de la Justice, dans le sens qu'il a indiqué.

M. SAM. HUGHES (Victoria-et-Haliburton) : Je voudrais signaler à l'attention du premier ministre l'article qui porte le n° 34 qu'on trouve sous l'en-tête " projets d'intérêt public ". Depuis que cette motion a été inscrite au feuilleton de la Chambre, j'en ai attendu la discussion de jour en jour et j'ai profité de la seule occasion où le directeur général des Postes et l'honorable député de Toronto-nord (M. Grant) étaient tous deux présents ici, pour soulever cette question. Malheureusement, depuis lors, je n'ai pas eu l'avantage de pouvoir soumettre cette motion à l'examen de la Chambre. Tout ce qu'il reste à faire maintenant, c'est de demander à monsieur l'Orateur de soumettre cette motion aux suffrages de la Chambre et de la déclarer adoptée. Toute discussion serait inutile à l'heure qu'il est.

(La motion est adoptée.)

SUITE DU DEBAT SUR LA GESTION DES TERRES DE LA COURONNE.

La Chambre décide de passer à la suite du débat sur la motion de l'honorable M. Fielding invitant M. l'Orateur à quitter le fauteuil pour que la Chambre délibère en comité des subsides, et sur la motion de M. R. L. Borden offerte à titre d'amendement.

M. JOHN CRAWFORD (Portage-la-Prairie) : Monsieur l'Orateur, quand j'ai proposé, l'autre soir, que le débat fût ajourné, j'étais à me demander quels étaient les points particuliers que l'orateur qui venait de terminer son discours s'était efforcé d'établir. Après avoir écouté attentivement ses observations, j'ai constaté qu'il n'y avait qu'un seul point un peu important qu'il eût soulevé ; j'y ferai allusion tout à l'heure.

L'honorable représentant de Simcoe-est (M. Bennett) a, au cours de ses remarques, affirmé que les membres de la droite avaient réellement hâte d'entendre exprimer une opinion indépendante sur la question débattue. Je suis prêt à admettre que tous les membres de ce côté (la droite) qui ont pris part au débat jusqu'à présent, ont été plus ou moins mêlés à l'administration du département du ministère de l'Intérieur ou se sont trouvés intéressés dans les sujets qui font l'objet de cette discussion ; aussi, ne suis-je pas surpris de constater que leurs remarques n'ont pas été pour les membres de l'opposition aussi agréables que ces derniers l'auraient désiré. En effet, nos amis connaissaient tous les détails des transactions qui font l'objet de ce débat ; ils pouvaient sans hésitation aucune faire s'écrouler pièce par pièce tout l'échafaudage d'arguments sur lequel comptaient nos adversaires. Il m'est bien difficile de saisir le sentiment de ces derniers, car je suis convaincu qu'ils n'ont pas même l'idée de faire venir ici des gens qui sont au courant de ces questions parce qu'ils y ont été mêlés, pour leur faire exposer ouvertement et sans restriction aucune les faits tels qu'ils existent actuellement.

En ce qui concerne la droite on me permettra peut-être de dire qu'elle s'efforce d'expliquer la situation telle qu'elle existe, aussi honnêtement, aussi clairement que cela lui est possible, afin que la question soit bien comprise, non seulement par la députation, mais encore par le peuple en général. Pour me rendre au désir des membres de la gauche, j'ai voulu exprimer mon opinion sur cette affaire. Je n'ai jamais été mêlé à l'administration du ministère de l'Intérieur, avec lequel je n'ai pas entretenu de relations d'une façon spéciale. Cependant, j'ai eu l'occasion de connaître assez bien le Nord-Ouest et de constater comment cette région était administrée par le département de l'Intérieur, puisque j'ai été associé au développement de cette partie du pays depuis trente ans, puisque j'ai été moi-même propriétaire de homesteads et que j'ai été mêlé à la vie des colons, non seulement en ma qualité de simple citoyen, mais encore en ma qualité d'homme dans les affaires, et cela depuis trente ans. Je crois donc me trouver en posture de comprendre d'une façon juste et raisonnable, ce qui favorise le plus les intérêts de cette région. Je suis convaincu que celui qui n'a pas vécu dans cette partie du pays ne peut exprimer une opinion juste et raisonnable sur l'état de choses qui existe dans cette région, ou sur les détails des différentes questions qui sont soumises au ministère de l'Intérieur et qui se rapportent aux terres de l'Ouest.

La contre-proposition soumise à la Chambre demande à celle-ci d'exprimer son manque de confiance dans l'administration du département de l'Intérieur. Evidemment, les membres de la gauche ne sont pas sincères. J'oserais dire que leur esprit est troublé quand ils parlent de ce ministère d'une façon aussi vague qu'ils l'ont fait. Aucun autre ministère n'a eu affaire à autant de gens. Les membres de la gauche, après avoir cherché partout des renseignements, après avoir obtenu le dépôt d'un grand nombre d'états et de rapports, après avoir, pour ainsi dire, exposé devant la Chambre tout ce qui s'est passé dans ce département, en sont réduits à nous présenter la contre-proposition vague sur laquelle nous devons nous prononcer aujourd'hui. Je puis difficilement comprendre pourquoi ils prennent une attitude aussi peu accentuée, comment le chef d'un grand parti s'humilie à ce point et expose si ouvertement la faiblesse de la situation dans laquelle il se débat. A mon point de vue, cette proposition n'est ni plus ni moins qu'un certificat de bonne administration accordé au ministère de l'Intérieur.

Après le dépôt de tous ces rapports et de tous ces états, après toutes les enquêtes qui ont été faites, nos adversaires n'osent formuler une accusation établissant d'une manière précise la culpabilité du ministère en quoi que ce soit. Je suis certain, monsieur l'Orateur, que s'ils ne peuvent se présenter devant les électeurs avec une politique mieux définie que celle exprimée dans cette contre-proposition, nos adversaires n'ont pas besoin de compter sur les suffrages du peuple. Voici cette contre-proposition :

Que tous les mots après " que ", dans ladite motion, soient retranchés et remplacés par les suivants :

Il soit nommé un comité spécial pour les objets suivants :

(a) Faire une enquête sur l'administration, l'aliénation et la concession des terres de la couronne du Canada (y compris les terrains miniers et les terrains boisés et toutes les autres terres fédérales) administrées ou détenues par le département de l'Intérieur ;

(b) S'assurer s'il a été fait des transactions ou opérations d'une nature irrégulière, illicite, non autorisée ou imprévoyante au sujet de ces terres, et quelles sont les personnes impliquées ;

(c) S'enquérir de l'application pratique de l'acte des terres fédérales et de ses amendements, et des règlements basés sur lesdits actes, et pour constater si des abus ont été commis ;

(d) Faire rapport à la Chambre sur les matières susdites et sur la nécessité ou l'utilité de faire des modifications auxdits actes et règlements.

On ne peut imaginer, monsieur l'Orateur, contre-proposition plus vague dans ses termes. J'ose dire que les membres de la gauche ne sont pas sincères—en fait c'est ce que j'ai toujours cru.

Peu de représentants du Manitoba siègent sur les bancs de l'opposition. Je suis parfaitement convaincu, et j'espère faire partager à la Chambre cette opinion avant d'avoir terminé les observations que je veux présenter, que ces députés-là ont une politique pour Ottawa et une autre pour le Manitoba.

Il me semble opportun de faire consigner aux " Débats " quelques faits qui démontreront dans quelle proportion se sont multipliées les affaires dont le département de l'Intérieur a dû s'occuper. Avant d'entrer dans des détails, je puis dire d'une façon générale que les affaires traitées par ce ministère ont deux fois décuplé depuis dix ans. Si je tiens compte de cette augemntation considérable, il me semble que je dois dire en toute justice qu'il a pu se commettre des erreurs dans l'administration de ce département. Il prendrait une attitude bien étrange celui qui, connaissant ce volume énorme d'affaires traitées par ce département, oserait prétendre qu'il n'y a pas eu d'erreurs commises. Je viens de dire que le travail de ce ministère avait deux fois décuplé depuis dix ans ; je puis ajouter qu'à l'heure qu'il est il y a, proportion gardée, un tiers de fonctionnaires de moins que le nombre d'employés dont l'ancien gouvernement payait les services.

J'ai ici un état comparatif des homesteads enregistrés aux différents bureaux sous la direction de ce département au cours de cette période qui commence en 1879 et se termine en 1905. Je ne citerai pas tous ces chiffres; je me contenterai d'en donner une liste suffisante pour établir une comparaison. En 1879, on compte 4,068 enregistrements de homesteads, comprenant une superficie de 650,680 acres.

En 1896, dernière année de l'administration conservatrice, on ne comptait plus que 1,857 enregistremnts de homesteads représentant en tout 297,370 acres—soit une diminution de plus de 50 pour 100 au cours des quinze années précédentes. A la fin de l'exercice de 1905, on comptait 30,819 enregistrements de homesteads embrassant une superficie de 4,931,410 acres. J'ai encore ici des chiffres qui font voir le nombre de lettres patentes émises par le ministère de l'Intérieur, en faveur de ceux qui voulaient prendre des terres réservées à des fins de homestead. Qu'on me permettre de citer des chiffres, en prenant les années que j'ai mentionnées commes termes de comparaison dans le calcul que je viens de faire.

En 1879, le nombre de lettres patentes s'élevait à 2,194, tandis qu'en 1895, il atteignait le chiffre de 2,118. En 1905, le nombre de lettres patentes émises s'élevaient à 8,798. Les apparences veulent que, cette année, le ministère devra émettre au moins 15,000 lettres patentes. En effet, au cours d'un seul mois, celui de mars 1906, on a émis 200 titres de propriété. On espère compter 10,000 inscriptions d'homesteads de plus, ce qui formerait un total d'environ 40,000 enregistrements pour l'exercice courant. Le nombre total des homesteads enregistrés au cours des cinq dernières années a été de 111,115, soit une moyenne de 22,223 par année. Au cours des cinq années qui ont marqué la fin de l'administration précédente, cette moyenne n'était que de 3,300. Ces chiffres nous donnent une faible idée de l'augmentation énorme de la besogne que doit expédier le ministère de l'Intérieur.

Une autre preuve de ce fait se trouve dans le nombre de lettres reçues et expédiées par ce département. En 1879, le ministère de l'Intérieur a reçu 5,586 lettres et il en a expédié 6,179, ce qui forme un total de 11,735. En 1886, le nombre de lettres reçues s'élevait à 60,964, et celui des lettres expédiées à 67,973, soit en tout 128,937. En 1896, le département a reçu 47,701, et il en a expédié 44,238, soit un total de 91,739

C'était une diminution, si l'on compare ce total à celui que je viens de citer. Pour démontrer les proportions énormes qu'ont prises les affaires du département, je ferai observer que, l'an dernier, le ministère de l'Intérieur a reçu 245,470 lettres, et qu'il en a envoyé 302,723, ce qui représente un total

de 548,193 lettres qui ont passé par ce département, alors qu'on n'en avait reçu et expédié que 91,739 en 1896. Au cours de l'exercice de 1905, le département a reçu 6,014 et expédié 24,436 lettres recommandées. On peut trouver une autre preuve du travail accompli par ce département, en consultant les registres du bureau du commissaire des terres fédérales.

Je vais prendre le chiffre des opérations de ce bureau au cours des mois d'avril de 1896 et de 1906 respectivement, pour démontrer l'augmentation rapide du développement de ce pays sous l'administration du ministère de l'Intérieur. Le nombre de pièces produites dont il a fallu s'occuper en 1898 s'est élevé à 1,470 ; cette année, dans le même mois, ce chiffre s'est élevé à 9,081. En 1898, on a reçu 1,321 pièces authentiques, tandis que cette année, ce chiffre a été porté à 8,976. Au cours de la première période, on a compté 886 triplicata, alors que durant la dernière période, ce chiffre a été porté à 5,542. Le total montait, en 1898, à 2,207, et, cette année, à 14,718.

Quand aux demandes de lettres patentes, je n'indiquerai, afin d'être bref, que les dernières qui ont été faites. En 1898, on a demandé l'émission de 936 lettres patentes, chiffre qui a été porté à 2,965, en 1906. Ce sont là les calculs d'un seul mois. J'arrive maintenant à une division de ce service dont le travail est énorme, et je parlerai des lettres patentes émises en faveur des compagnies de chemins de fer à compte des subventions en terres qu'on leur a accordées.

Nombre d'acres de terre accordés par lettres patentes à des compagnies de chemins de fer à compte des subventions en terres jusqu'au 30 mars 1906 :

Chemin de fer canadien du Pacifique, ligne mère	17,169,883
Chemin de fer canadien du Pacifique, embranchement de Souris	1,104,542
Chemin de fer canadien du Nord	71,453
Cie du chemin de fer central du Grand-Nord-Ouest	320,000
Cie du chemin de fer et de navigation Qu'Appelle-lac-Long-Saskatchewan	1,098,653
Cie du chemin de fer Calgary-Edmonton	1,297,230
Cie du chemin de fer Manitoba-Nord-Ouest	1,465,894
Cie du chemin de fer et de charbonnage d'Alberta	1,114,368
Cie du chemin de fer et de colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	661,427

Je puis dire que la plus grande partie de ces lettres patentes ont été émises au cours des quatre ou cinq dernières années. Afin de donner une idée encore plus complète du travail exécuté par cette division du ministère, je pourrais ajouter que toutes ces lettres patentes sont soumises réellement à l'inspection d'un fonctionnaire qui est responsable de leur exactitude. Durant toute l'administration précédente, il n'y avait pas 2,000,000 d'acres concédés par lettres patentes.

M. CRAWFORD.

Parlons maintenant des enregistrements de homesteads. Voici un tableau résumé :

Homesteads enregistrés depuis le 1er juillet 1905 jusqu'au mois d'avril 1906 :

	1904.	1905.
Juillet	3,019	3,720
Août	2,363	3,059
Septembre	2,022	2,406
Octobre	2,008	2,765
Novembre	2,657	3,481
Décembre	1,191	2,334
	1905.	1906.
Janvier	1,413	1,905
Février	1,174	2,044
Mars	2,441	4,023
Avril	3,790	6,203
Totalités	22,798	31,940

Nos adversaires semblent inquiets, ils veulent savoir à qui ces terres seront concédées. Ils paraissent comprendre enfin qu'il est temps pour eux de s'intéresser un peu aux colons de l'Ouest. J'aimerais à leur dire qu'à mon avis, ce sont les colons actuels de l'Ouest qui obtiennent ces terres et que nous nous procurons ces colons. Je cite tous ces chiffres pour donner à la Chambre une idée de la somme de travail que doit expédier le ministère de l'Intérieur. Il peut se commettre quelques légères erreurs, mais, règle générale, l'administration de ce département ne laisse rien à désirer.

Au cours de ce débat on a soulevé une question qui se rapporte aux homesteads et à certains privilèges accordés à ceux qui les ont obtenus. On a cru, et non sans raison, que les homesteads dans l'Ouest ne s'accordaient que d'après des enregistrements qu'on a qualifiés d'inscriptions pour accaparement.

J'ai eu un temps cette idée-là moi-même et je croyais qu'on abusait largement de ce privilège, et, si je ne me trompe, je fus un des premiers à insister auprès du ministre de l'Intérieur sur l'importance d'étudier à fond cette question. En effet, l'automne dernier, j'ai écrit au ministre relativement à cette affaire que j'ai discutée plus tard avec lui. Après examen de la question, le ministre a pris une décision le 28 mars dernier. Je croyais alors qu'il était lent à régler cette question, mais après avoir examiné toutes les circonstances et connaissant assez la situation faite aux occupants de homesteads de l'Ouest et la façon dont on devait les traiter, je crois maintenant qu'il était plus sage de procéder lentement et que l'honorable ministre a bien fait de ne pas trop se hâter. Que la Chambre me permette de lui lire les instructions contenues dans la circulaire suivante que, le 28 mars dernier, le ministère de l'Intérieur adressait à chacun des agents du domaine dans l'Ouest:

Monsieur,—Je désire vous informer que le ministère a décidé de faire un examen général des homesteads de votre district. Nous avons annulé l'enregistrement des homesteads pour lesquels les droits n'ont pas été acquittés.

Je vais, en conséquence, vous donner les instructions suivantes pour votre gouverne :

Vous préparerez immédiatement une liste de toutes les déclarations faites jusqu'au 1er septembre 1905, à l'exception de celles se rapportant aux terres concédées par lettres patentes ou sur lesquelles d'après les documents qui se trouvent dans les dossiers de votre bureau, on acquitte les droits exigés.

Vous tiendrez compte aussi des enregistrements des terres sous protection, mais vous indiquerez à la marge, vis-à-vis de chacun de ces enregistrements quand cette protection expire, de façon à nous permettre de faire l'inspection de ces terres, dès que ces enregistrements pourront être annulés.

Il est de la plus grande importance que ces listes soient complétées le plus tôt possible.

L'inspecteur des agences fera connaître ses instructions aux inspecteurs des homesteads chargés de ce travail auquel ils devront consacrer tout leur temps jusqu'à ce que cette inspection spéciale soit terminée.

Ce travail d'inspection sera surveillé par l'inspecteur des agences lui-même ; ce fonctionnaire assignera à chaque inspecteur le territoire où il devra faire ce travail ; il se tiendra de plus en relation avec tous ces inspecteurs.

Chaque inspecteur devra faire son travail dans un certain rayon qui lui sera désigné, et il devra compléter son ouvrage dans un canton avant de passer à un autre, ce qui évitera des déplacements inutiles. Pour atteindre cette fin, les listes que vous préparerez devront correspondre aux numéros des terres qui se trouvent dans ce rayon.

Les inspecteurs vous adresseront leurs rapports le plus tôt possible ; chacun de ces documents devra porter le visa : " inspection spéciale " ; dès que vous les aurez reçus, vous devrez les envoyer au département, après en avoir gardé une copie suivant ce qui se pratique ordinairement.

A la réception du rapport de l'inspection des homesteads, s'il est démontré qu'on n'a pu constater d'améliorations sur un quart de section et que le concessionnaire ne demeure pas sur le homesteead qu'il a obtenu et ne peut invoquer la disposition relative à la protection, vous annulerez immédiatement l'enregistrement de cette concession, si cette dernière date d'un an ou plus.

On doit remarquer que les agents nommés ne peuvent annuler cet enregistrement, s'il ne date pas d'un an.

Dans le cas où l'on constate que le concessionnaire ne demeure pas sur son homestead et qu'il n'y a fait aucune amélioration, mais qu'il a produit sa déclaration au cours de l'année qui suivait la date de l'inspection, vous n'agirez pas, à moins de recevoir une requête demandant cette inspection. Dans ce cas-là, on peut instituer les procédures ordinaires et accorder à la partie intéressée le délai de soixante jours pour produire sa défense.

Une liste de toutes ces annulations faites d'après les instructions ci-incluses, dans les limites de votre agence, devra être affichée à un endroit très en vue de votre bureau, et dès qu'un sous-agent vous donne avis de cette radiation de titre, il devra, lui aussi, afficher dans un endroit en vue de son bureau, une liste de toutes les radiations qui s'opèrent dans la partie du district dont il est chargé ; cette liste devra lui être fournie par vous. On pourra, de temps à autre, mais immédiatement après l'annulation d'un titre ou après réception d'un avis d'annulation, suivant le cas, compléter ces listes où se trouveront indiqués l'heure et le jour de leur affichage. Du moment qu'aucune procédure en annulation de titre n'a été produite antérieurement, on doit accorder le droit d'enregistrement pour chaque terrain qui fait l'objet de cette annulation, à la première personne responsable qui s'adresse aux fonctionnaires de l'agence, après que l'avis dont j'ai parlé a été affiché. Les demandes semblables faites au bureau d'un sous-agent accordent ce même droit de priorité que leurs auteurs obtiendraient, si elles étaient adressées à l'agence même, pourvu qu'elles soient communiquées à cette dernière par une lettre du sous-agent ou par télégramme, tel que stipulé dans la lettre du 28 courant contenant mes instructions. Si les procédures ordinaires d'annulation se poursuivaient quand cette annulation s'est opérée, le requérant a le droit de faire enregistrer son titre.

En obéissant à ces istructions, vous devrez vous conformer aux règlements généraux qui portent la date ci-dessus mentionnée.

Votre obéissant serviteur,

Voici une autre circulaire adressée le 3 juin 1906, à tous les agents et sous-agents des terres fédérales, ceux de la Colombie-Anglaise et du Manitoba non compris :

Monsieur,—D'après les dernières instructions qui datent du 28 mars, ces " cartes spéciales " dont doivent se servir les sous-agents sont envoyées par le département et on y trouve indiquées au crayon toutes les terres vacantes et pour lesquelles on peut demander des concessions depuis le 1er janvier 1906.

Les agents locaux des différents districts enverront immédiatement à chacun des sous-agents, des graphiques de toutes les terres concédées depuis le 1er janvier jusqu'au 16 avril inclusivement ; de cette façon ces " cartes " spéciales pourront être corrigées par les sous-agents jusqu'à la date la plus récente ; cela sera conforme aux instructions déjà données.

Votre obéissant serviteur,

Monsieur l'Orateur, je crois que l'on constatera que le ministre de l'Intérieur a suivi l'attitude qu'il devait tenir et qu'il a pris les meilleurs moyens de faire cesser les abus qui auraient pu se produire dans l'administration des terres. Je ne crois pas qu'il serait sage de donner trop de portée à cette politique, mais il est peut-être avantageux de faire un nettoyage aussi complet que celui qui se poursuit maintenant. Il me fait grandement plaisir de constater que, jusqu'à présent, les rapports des inspecteurs, basés sur les témoignages entendus, tendent tous à démontrer qu'il n'y a pas eu autant d'abus qu'on l'avait cru d'abord. J'ai ici le rapport des inspections spéciales faites jusqu'à la date du 30 mai, alors que ces enquêtes se poursuivaient depuis longtemps. Je dois dire que des inspecteurs de homesteads appelés de toutes parties du pays ont été envoyés dans les quatre districts où les difficultés, supposait-on, devraient être les plus grandes. Les rapports des inspecteurs pour le district de Battleford démontrent que de 409 homesteads inspectés, l'enregistrement de 29 pouvait être annulé. Dans le district

de Régina, 162 concessions gratuites pouvaient être annulées sur un total de 3,031 dont on avait fait l'inspection. Dans le district d'Alameda, de 700 homesteads inspectés, on n'en a trouvé que vingt dont on pouvait annuler les titres. Cela, à mon avis, démontre de la façon la plus concluante possible que les abus que nous redoutions de constater n'existaient pas en réalité, au moins dans une proportion de nature à nous alarmer. On n'a trouvé que 6½ pour 100 des homesteads inspectés qui fussent sujets à annulation de titres, ce qui est un pour-cent très faible, si on le compare à celui indiqué dans les rapports des années précédentes. L'honorable député de la division Saint-Antoine de Montréal (M. Ames) a, l'autre soir, cité un état ou un document quelconque faisant voir qu'en 1892 on avait annulé 5 pour 100 des concessions de homesteads, et qu'en 1893 cette proportion était tombée à 31 pour 100. D'après le rapport de ces inspecteurs, il n'y a, aujourd'hui, que 6½ pour 100 de ces homesteads dont les concessions peuvent être annulées. On doit se rappeler, cependant, qu'on ne tient pas compte des homesteads dont la concession ne devait durer qu'une année.

J'ai ici un extrait du discours de mon honorable ami (M. Ames), lequel, si je ne me trompe, donne une très juste idée de la posture dans laquelle se trouve le ministère de l'Intérieur. L'honorable député dit :

> Les membres de l'opposition n'ont donc pas besoin de s'excuser s'ils consacrent la plus grande partie de leur temps et de leurs travaux à discuter l'administration du ministère de l'Intérieur, car dans aucun autre département les règlements et les lois n'ont autant besoin d'être modifiés constamment.

J'ai beaucoup de sympathie pour les concessionnaires de homesteads de l'Ouest, pour ces gens qui ont travaillé courageusement à se créer un foyer, et je dis que dans certaines circonstances, les conservateurs montrent beaucoup de générosité à l'endroit de leurs amis politiques. Je vais citer le cas d'un certain M. James Colter. En 1878, il obtenait la concession à titre gratuit de 160 acres de terre, et il se réservait le droit de réclamer 160 autres acres de terre. L'enregistrement de ce homestead ne lui coûta rien, et, afin de démontrer la générosité avec laquelle le traita le gouvernement conservateur, après qu'il eut possédé cette terre durant quinze ans, sans avoir payé un sou à l'Etat, je ferai observer qu'on lui permit de faire son choix pour la concession d'un nouveau homestead. Ce n'est là qu'un exemple entre mille. Le parti libéral a toujours eu pour politique de permettre aux colons d'acquérir les terres de l'Ouest, et à ce propos, je donnerai lecture d'une proposition soumise en 1880 par notre parti à l'approbation de la Chambre :

> La Chambre exprime l'avis qu'on ne devrait, à l'avenir, concéder les terres du domaine fédéral qu'aux colons véritables autant que faire se pourra, et à des conditions raisonnables et en lots ou quantités limitées à l'étendue qui peut être effectivement occupée par un colon, et que la vente des terres publiques aux spéculateurs, exempte des conditions d'occupation, est impolitique et de nature à entraver sérieusement la colonisation du pays, en laissant de grandes étendues de terres improductives durant des années et en obligeant le futur colon qui s'y établira à payer un prix beaucoup plus élevé que celui qui est payé au Trésor public pour des terres semblables.

Il n'y a pas de doute que si la politique énoncée dans cette proposition avait été mise en pratique, l'Ouest aurait prospéré plus tôt qu'il ne l'a fait; on aurait constaté son développement bien avant l'arrivée du parti libéral au pouvoir, en 1896.

L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a dit que les deux partis avaient pour principe que les terres de l'Ouest devaient acquitter le coût de construction des chemins de fer. Il peut se faire qu'il ait raison en cela, mais il y a une différence entre les deux partis quant à la façon dont on doit disposer de ces terres. Le parti libéral veut que celles-ci ne soient pas données aux compagnies de chemins de fer ou livrées à des spéculateurs ainsi que cela se pratiquait du temps de l'administration conservatrice.

Libéraux et conservateurs ont reconnu la nécessité de construire le chemin de fer canadien du Pacifique. Si les libéraux ont soulevé alors des objections sérieuses, c'était à propos de la stipulation relative aux terres qu'on trouve dans le contrat conclu avec cette compagnie. Les libéraux prétendaient que ces terrains devaient être concédés aux colons véritables et qu'il valait mieux accorder au chemin de fer canadien du Pacifique des subventions en argent que de lui céder ces immenses étendues de terrains. Si l'on avait adopté cette politique, un état de choses bien différent se serait produit dans l'Ouest, et nous ne souffririons plus, aujourd'hui, de tous ces embarras que nous ont créés les stipulations de ce contrat.

En 1893, la politique du parti libéral quant aux terres du Nord-Ouest n'avait pas été modifiée ; c'était la même politique énoncée dans la proposition que j'ai lue ; elle n'a pas été changée depuis. La preuve de ce que j'avance se trouve dans ce fait qu'aujourd'hui on concède la terre aux colons véritables et que ces derniers veulent obtenir ces terrains. Voilà ce que personne ici n'osera nier. Sous l'administration conservatrice, ces terres étaient concédées à des sociétés ou à des spéculateurs, mais non pas aux véritables colons ; aussi, très peu de colons allaient-ils s'établir dans cette région.

Un grand nombre de membres de la droite prennent plaisir à constater cette anxiété que feignent d'éprouver nos adversaires en demandant que ces terres soient concédées aux colons, quand ils comparent cette attitude nouvelle avec celle que tenaient nos adversaires quand ils étaient au pouvoir. Il

va sans dire que personne d'entre nous n'ajoute foi à la sincérité des membres de la gauche ; en effet, lorsque leurs amis étaient au pouvoir, ils ont concédé, par un décret en conseil, à des corporations et à des compagnies 72,476,590:acres de terre au Manitoba, dans la Saskatchewan et dans l'Alberta, y compris une partie située au nord du Manitoba. Au cours de leur passage au pouvoir, les conservateurs ont cédé à des spéculateurs, et non pas à des compagnies de colonisation ou à des colons, plus de 271,360 acres de terre. Voici une liste indiquant le nom de certains privilégiés et la quantité de terres qu'on leur a concédées :

A. W. Ross, 12,960 acres ; Thos Howard, 4,800 acres ; Malcolm C. Cameron, 3,200 acres ; F. W. Jarvis, 20,800 acres ; Geo. Samwell, 1,280 acres ; Daniel McDonald, 1,280 acres ; Hugh Scott, 4,000 acres ; Edward Kelly, 3,520 acres ; Heighley et Satchell, 1,920 acres ; W. Robins, 4,960 acres ; Wm Beech, 18,080 acres ; John W. Montague, 3,200 acres ; Isaac Blair, 2,400 acres ; W. E. Tweed, 7,200 acres ; L. O. Armstrong, 1,920 acres ; R. R. Hepburn, 800 acres ; J. I. Johnstone, 8,000 acres ; L. D. Kean, 1,760 acres; Chas D. Foster, 2,400 acres ; P. Coutts, 1,120 acres ; I. Fairchilds, 1,920 acres ; Horne et McInnes, 2,400 acres ; Wm Cowan, jeune, 4,000 acres ; D. Potter, 1,920 acres ; T. T. Smith, 1,280 acres ; J. Sinclair, 6,400 acres ; B. Gamble, 1,920 acres ; A. B. Elford, 6,560 acres ; Smith et Berry (Pincher creek Indians farm), vendu sur soumissions, 3,000 acres ; l'honorable Théodore Robitaille (Pincher creek Indians farm), vendu sur soumissions, 1,950:82 acres.

Ces ventes ont été presque toutes effectuées d'après les règlements du 14 octobre 1879, qui exigeaient le paiement d'un dixième du prix d'achat à la date de cette vente, le reste devant être acquitté en neuf versements égaux portant intérêt. Mais l'acheteur n'était pas obligé d'établir des colons sur ces terrains.

M. SPROULE : L'honorable député aurait-il l'obligeance de nous donner un état indiquant le nombre d'acres de terre vendus par le gouvernement libéral à ses partisans, depuis son arrivée au pouvoir ?

M. CRAWFORD : Je continue la lecture de cet état. W. Herchmer a obtenu 38,400 acres.

M. SPROULE : A quelle date ?

M. CRAWFORD : En 1882.

C. E. Hamilton, 40,000 acres ; C. K. Miles, 10,720 acres ; T. A. Gamble, 11,520 acres ; D. O'Connor, 10,080 acres, W. W. Kirkpatrick, 6,240 acres ; H. Wrightson, 3,200 acres ; W. J. Reesor, 4,960 acres ; W. H. Switzer, 2,720 acres ; W. W. Farran, 2,400 acres ; James A. Johnson, 2,560 acres; G. McIntyre, 1,920 acres ; et J. W. McLane, 1,920 acres.

M. SAM HUGHES : Puis-je demander à l'honorable député où il s'est procuré ces chiffres-là ?

M. CRAWFORD : Au ministère de l'Intérieur. Je continue : J. H. Mathieson, 2,080 acres ; James Jermyn, 1,920 acres ; H. V. Carter, 1,600 acres ; J. H. McKeggie, 1,440 acres ; A. W. Ross, 1,280 acres ; John McBeth, 1,120 acres ; Wm N. Kennedy, 1,010 acres ; James Cowan, 585 acres.

Cela démontre la belle besogne accomplie par ce département et en quelle estime nos amis de la gauche tenaient le colon quand ils étaient au pouvoir et lorsqu'il s'agissait de l'administration des terres fédérales. J'ai d'autres détails plus récents qui démontrent qu'ils ont poursuivi ces mêmes méthodes jusqu'au cours de l'année où ils ont dû abandonner les rênes du pouvoir. Ils semblent ne pas avoir changé de politique sous ce rapport durant les dix-huit années qu'ils ont tenu les rênes de l'administration. D'après un décret du conseil adopté le 11 février 1896, ils accordaient à la " Boyd Ranching Company " le droit d'acquérir des terrains situés dans la division électorale que je représente.

M. CAMPBELL : Quel est ce M. Boyd ?

M. CRAWFORD : Je crois que c'est un ancien membre de cette Chambre. Je puis dire que j'ai visité ces terrains à différentes reprises. Ce décret du conseil accordait à la " Boyd Ranching Company " le droit d'acheter 1,920 acres de terrain dans la zone qui lui était louée, et 40 acres en dehors de cette zone mais contigus à celle-ci, au prix de $1.25 l'acre. D'après la description qu'on avait faite de ces terrains, ceux-ci étaient des plus propices à la colonisation. De fait je sais personnellement qu'il s'agissait de terres de choix. Si je ne me trompe, elles doivent valoir aujourd'hui $30 l'acre. Quand cette compagnie les a achetées, elles valaient $15 l'acre, sans exagération aucune. Ces terres, d'après un décret du conseil, ont été concédées indirectement à un membre de cette Chambre, au prix de $1.25 l'acre. Je vais donner une description de ces terrains pour démontrer qu'il s'agissait certainement de terres de choix.

La moitié de la section 4, située à l'ouest (l'autre moitié située à l'est est encore affermée à la même compagnie), le quart de la partie qui se trouve au nord-ouest et la moitié de la partie nord du quart de la partie située au sud-ouest des sections 15, 16 et 17, subdivisions des sections 8, 9 et 18 et de la subdivision 1 de la section 21, ces subdivisions se rapportant à la division faite au point de vue de la loi, et se trouvant toutes dans le canton 9, rang 14, à l'ouest du premier méridien, embrassent une superficie d'environ 1,960 acres.

Ces terres se trouvent à environ huit milles au sud de Carberry. Je pourrais dire, vu qu'on a soulevé ici la question des réserves, que ce terrain se trouve dans une réserve forestière située au centre de la province du Manitoba et que ce bill a pour effet de couper en deux cette réserve.

Si cette concession ou tenure s'était étendue deux milles plus loin, la réserve forestière eût été fractionnée en deux. C'est ain-

si qu'on entendait réserver la terre aux colons. Ces concessionnaires ont voulu créer de vastes pâturages, au bénéfice des maîtres de la situation. Ce bail a une durée de vingt et un ans et il contient les conditions les plus favorables. Les fermiers ne payent qu'un centin l'acre, par année, pour l'usage de ces terres.

M. SPROULE: Est-ce que ces baux ne sont pas sujets à déchéance, à la fin de chaque année, si on a besoin de ces terres pour la colonisation ou autres fins ?

M. CRAWFORD : Je ne le crois pas, car il est parfaitement entendu dans ce décret du conseil que la compagnie ne prendra les terres que si le ministère remplit fidèlement les stipulations. Nous sommes déjà édifiés au sujet des abus commis dans la concession des baux. J'ai sous les yeux un relevé des baux accordés, sous l'ancien régime, et il est constaté qu'à cette époque, les conservateurs ont accordé 766 baux couvrant une étendue de 13,963,843 acres. L'étendue moyenne de chaque tenure était de 18,229 acres. Depuis 1896, le Gouvernement actuel a accordé 2,008 baux, couvrant une étendue de 3,911,644 acres, contre 13,963,843 acres sous l'ancien régime, et l'étendue moyenne de chaque tenure est de 1,943 acres, contre 18,299 acres, autrefois.

Voici un aperçu des ventes de terres consenties aux porteurs de baux de pâturage, jusqu'en 1896. La compagnie de ranch Cochrane a obtenu 164,768 acres à bail et elle a acheté 9,084 acres à $1.25 l'acre. La compagnie de ranch New-Oxley a obtenu 287,000 acres à bail et elle a acheté 7,342 acres à $1.25 l'acre. La compagnie de bestiaux du Nord-Ouest a obtenu 191,000 acres à bail et elle a acheté 14,975 acres à $1.25 l'acre. La totalité des ventes de terres se rattachant à ces tenures, sous l'ancien régime, s'élève à 84,670,11 acres.

M. AMES : Quel est le prix de ces ventes, en moyenne ?

M. CRAWFORD : Le prix moyen est de $1.25 l'acre. La compagnie de ranch Alberta a obtenu 27,752 acres à ferme et elle a acheté 3,124 acres. Il a été payé $2 l'acre pour 118 acres de ces tenures. La compagnie de ranch Brown a obtenu l'affermage de 33,500 acres et a acheté 3,780 acres à $1.25.

M. SPROULE : A quelle date ?

M. CRAWFORD : Il s'agit du bail n° 137. Je n'ai pas les dates sous les yeux. Sous l'administration actuelle, il a été vendu à ces tenanciers 15,284 acres à $1 l'acre. Depuis l'avènement du Gouvernement actuel au pouvoir, il a été concédé 3,911,000 acres, contre 13,000,000 sous l'ancien régime. Pour donner un faible aperçu de l'étendue de ces terrains donnés à bail, disons que la plus grande étendue de terre accordée à bail par le ministre actuel de l'Intérieur, ne couvre que trois townships, tandis que la moyenne des concessions à bail accordées sous l'ancien régime couvrait au moins dix townships et, je le répète, ces messieurs ont concédé 72,000,000 d'acres à des compagnies de chemins de fer, par voie de décret du conseil. Au cours de ces adjudications spéciales, il a été vendu 371,000 acres aux plus importants de ces fermiers ; il a été accordé 438,000 acres aux compagnies de colonisation, outre 500,000 acres qu'on estime avoir été concédés à d'autres, soit une totalité de 49,924,770 acres aliénés.

Il a été acheté et gagné 49,924,770 acres à divers titres, sous l'ancien régime. Il existe 22,000,000 ou 23,000,000 d'acres, concédés par décret du conseil, qui ne sont pas encore gagnés et qui ne le seront peut-être jamais et dont une partie pourrait revenir au Gouvernement ; et de toutes les terres aliénées sous l'ancien régime, il n'a été accordé que 8,500,000 acres aux colons. Quelle est la situation actuelle ? Les conservateurs, lorsqu'ils étaient au pouvoir, ont donné dix acres au spéculateur, contre un acre accordé au colon. Sous le régime actuel, le chiffre des terres aliénées et concédées à divers titres mais non encore gagnées, ne dépasse guère, en chiffres ronds 2,000,000 d'acres, tandis que nous avons accordé aux colons 20,000,000 d'acres. Voici à quoi se résume la situation : nous avons accordé dix acres au colon et un acre seulement sous toutes les autres formes, ventes, terres pour fins d'irrigation et tout le reste. Sous le régime actuel, le colon réel a reçu dix acres, contre un acre concédé sous toutes les autres formes ; tandis que, sous l'ancien régime, il a été concédé au spéculateur dix acres et un seul acre au colon. L'autre soir, le député de Saint-Antoine (M. Ames), a prononcé les paroles que voici :

> A une certaine époque, nos concitoyens voyaient d'un œil assez indifférent des particuliers accaparer, plus ou moins rapidement, les terres du Nord-Ouest canadien.

En effet, c'était là l'opinion régnante chez eux et je ne sache pas que ces messieurs aient jamais exprimé un avis différent. Je me propose de prouver que jamais le parti conservateur n'a manifesté l'intention de réserver la terre aux colons réels, et je n'hésite nullement à dire qu'ils ne sont pas sincères aujourd'hui en prenant pareille attitude.

M. SPROULE : Il y a quelque temps en réponse à une question que je lui ai posée l'honorable député nous a dit que lorsqu'il aurait fini le relevé des terres aliénées par le parti conservateur, il nous donnerait la liste de celles vendues sous le régime actuel.

M. CRAWFORD : Je l'ai déjà fait. J'ai dit que, sous le régime actuel, il a été vendu 15,000 acres de terre.

M. SPROULE : C'est une absurdité.

M. CRAWFORD : Précisément, j'ai sous les yeux le texte de la résolution proposée par le député de Marquette (M. Roche) affirmant que la terre doit être réservée aux colons et donnant à entendre qu'il n'en est pas ainsi aujourd'hui.

Il veut qu'on oblige les compagnies, les sociétés et les particuliers ayant acquis le droit de choisir des terres gagnées par voie de subventions, à faire ce choix à aussi brève échéance que possible et qu'on ouvre à la colonisation, à bref délai, les terres du domaine fédéral situées dans les provinces ou dans le territoire à l'est des Grands lacs. En outre, il veut qu'en vue de la vente des sections de nombres impairs qui ne tomberont pas sous ce choix, et qui seront ainsi dégrevées de tout titre à pareilles subventions, on prenne des mesures voulues pour les réserver aux colons sincères et pour protéger ces derniers contre l'exploitation du spéculateur.

Je tiens à donner un aperçu de la gestion du gouvernement conservateur au Manitoba. En 1900, le gouvernement conservateur du Manitoba obtint une étendue de terre de 2,148,803 acres et depuis cette époque, il en a vendu 1,129,394 acres, de sorte qu'il lui reste aujourd'hui 1,019,409 acres. Qui a obtenu ces terres ? Un relevé déposé sur le bureau de la Chambre à Winnipeg, établit que les spéculateurs ont, pour ainsi dire, accaparé toutes ces terres, et cela à des prix bien inférieurs à leur évaluation légitime. La compagnie du chemin de fer canadien du Nord a obtenu 256,000 acres de ces terres de choix, moyennant $1.56 l'acre.

M. SAM. HUGHES : L'honorable député pourrait-il nous dire comment le gouvernement du Manitoba a obtenu possession de ces terres et dans quelle catégorie elles figurent ?

M. CRAWFORD : Je vais aborder la question.

M. SAM. HUGHES : Surtout soyez franc et sincère.

M. CRAWFORD : Il s'agit ici de terres concédées à la compagnie du chemin de fer de Winnipeg à la baie d'Hudson. C'est M. Greenway qui en assura la possession à la province qui en avait perdu la propriété, par la faute du gouvernement conservateur lorsqu'il était au pouvoir au Manitoba. Au cours de la période décennale de 1880, on construisit, en totalité ou du moins en partie, quarante milles du chemin de fer de Winnipeg à la baie d'Hudson ; mais le gouvernement conservateur du Manitoba, dont la gestion paraît si admirable aux yeux des membres de la gauche, garantit les obligations de ce chemin de fer jusqu'à concurrence de $6,400 le mille, et le gouvernement en retour de cette garantie, devait obtenir une hypothèque sur les terres concédées à cette compagnie, à titre de subvention. Mais, peu soigneux de ses affaires, et tenant à favoriser ses amis le gouvernement du Manitoba accorda sa garantie à la compagnie, sans recevoir d'hypothèque sur les terres. Ce n'est qu'après nombre d'années que la province réussit à obtenir la possession de ces terres. Quand M. Greenway devint premier ministre du Manitoba, il assura la possession de ces terres à la province. La concession primitive comportait la condition d'usage ; c'est-à-dire que ces terres devaient être " propres à la colonisation." Après avoir obtenu la possession de ces terres, la province du Manitoba aurait dû les garder, au bénéfice des colons venant s'établir au pays. En réalité, le gouvernement conservateur du Manitoba a vendu ces terres à Mackenzie et Mann, moyennant $1.56 l'acre. Remarquons que quelques-unes de ces terres valaient $10 l'acre.

Voyons comment le gouvernement conservateur du Manitoba a disposé des terres rentrant dans la concession de la compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest. Disons qu'une partie de ces terres se trouve dans la contrée du lac Quill et ce sont des terres de premier ordre, valant peut-être $15 l'acre, aujourd'hui. James Munroe obtint 3,200 acres ; H. C. Christopherson, 1,280 acres ; James Munroe, encore 17,053 acres ; S. R. Gould, un individu à l'emploi du gouvernement du Manitoba, 5,120 acres ; J. M. Savage, 14,784 acres, à $2.50 l'acre ; H. S. Simpson, 10,779 acres ; voici une quantité de terres situées à quelques milles de mon domaine et qui ont été vendues à quelques-uns de mes voisins—41,305 acres, à $2.50 l'acre. Quelques-unes de ces terres valent de $5 à 10 l'acre. Voilà, vraiment, une belle application du principe qui veut que la terre soit réservée aux colons. Voilà comment on développe le pays.

M. SAM. HUGHES : Est-ce que le nom de Sifton ne figure pas parmi ces concessionnaires ?

M. CRAWFORD : Non.

M. SAM. HUGHES : Je croyais avoir entendu l'honorable député lire ce nom.

M. CRAWFORD : S'il y avait un plus grand nombre d'hommes comme Sifton au Canada et moins de cerveaux étroits comme l'honorable député, le pays y gagnerait beaucoup. Voici encore quelques-unes de ces concessions faites aux spéculateurs : à H. E. Phares, il a été concédé 13,715 acres et 1,600 acres ; à R. Rudd, 6,841 acres à $2.40 l'acre (et neuf jours plus tard il vendit ces terres $10 l'acre); à William Richardson, de Portage-la-Prairie, 80,386 acres, à $3 l'acre. C'est à peine si un seul acre a été concédé aux colons, et au lieu de vendre ces terres un prix légitime, on les a vendues $2.92 l'acre bien qu'elles vaillent de $5 à $10 l'acre. La moyenne du prix reçu par le gouverne-

ment du Manitoba, pour la vente de ces terres, est de $2.92 l'acre, et cela sans qu'il ait été stipulé de condition relative à la colonisation.

Si la Chambre veut bien me prêter son attention, je désire lui signaler une autre question se rattachant à ces 250,000 acres de terre, rentrant dans la subvention accordée au chemin de fer de la baie d'Hudson, et que le gouvernement du Manitoba, après en avoir obtenu possession, vendit plus tard à MM. Mackenzie et Mann. Le premier ministre actuel de la province du Manitoba a cherché à s'innocenter relativement à cette vente de terres à un prix si minime, en donnant à entendre qu'il se trouvait dans l'impuissance d'obtenir ces terres du gouvernement fédéral, ou qu'en toute probabilité, la province ne pourrait pas obtenir possession de ces terres. Je voudrais donner lecture de la correspondance échangée à cet égard afin qu'elle soit consignée au compte rendu des débats. Je ne tiens pas à ce que le compte rendu de mes discours soit bien volumineux ; cependant, cette correspondance, par son importance, mérite d'y figurer.

Département des Terres provinciales,
Winnipeg, 14 novembre 1903.

Au secrétaire du département de l'Intérieur,
Ottawa.

Monsieur,—Relativement au choix de 256,000 acres entrant dans la concession de terres de la compagnie du chemin de fer canadien du Nord, choix auquel ce département a droit, j'ai reçu instruction de vous demander si le ministère de l'Intérieur ne pourrait pas faire subdiviser, à bref délai, les townships contenus dans la concession, situés entre les lacs Winnipeg et Manitoba, et cela afin que le département puisse se mettre à l'œuvre et faire son choix. J'ajoute que la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan qui a, aujourd'hui, propriété des terres accordées, à titre de subvention à cette compagnie de chemin de fer, est en train de prendre des mesures pour l'installation d'un grand nombre de colons dans cette partie de la concession, et à moins que l'on ne subdivise immédiatement les townships, afin que nos inspecteurs puissent se mettre à l'œuvre et faire le choix des terres désignées par ce gouvernement, la colonisation en éprouvera de sérieux retards, vu que la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan sera dans l'impuissance d'installer les colons, ignorant le choix de terres que fera ce département tant que les arpentages ne seront pas terminés.

Une prompte réponse obligera.

J'ai l'honneur d'être,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) L. G. HOWE,
Chef de bureau suppléant.

P.S.—Ce département a choisi des terres dans les townships déjà subdivisés.

Ottawa, 26 novembre 1903.

Monsieur,—Relativement à votre lettre du 14 du courant, vous donnez à entendre que le département des Terres provinciales a droit de faire le choix de 256,000 acres rentrant dans la concession de terres de la compagnie du chemin de fer canadien du Nord, je reçois instruction de vous demander de vouloir bien transmettre à ce ministère un exemplaire légalisé du traité ou de tout autre document attestant au département des Terres provinciales le titre de ces terres. Je dois, en outre, vous dire que si votre département a déjà choisi des terres faisant partie des 256,000 acres sus-mentionnés dans les townships déjà subdivisés, il faudrait déposer immédiatement dans ce ministère, la liste de ces terres.

Quant à votre requête demandant la subdivision, à bref délai, des township contenus dans la concession, situés entre les lacs Winnipeg et Manitoba, afin que votre département puisse se mettre à l'œuvre et faire son choix, j'ai instruction de vous dire que lorsque le programme des arpentages pour le prochain exercice sera sur le bureau, il sera tenu juste compte des besoins du district mentionné, relativement à ces arpentages.

Votre obéissant serviteur,
P. G. KEYES.
Secrétaire.

En réponse à cette lettre, le ministère de l'Intérieur reçut du département des Terres provinciales la lettre que voici :

Winnipeg, 7 décembre 1903.

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 26 écoulé, et sous ce pli, je vous transmets un exemplaire du traité intervenu avec la compagnie du chemin de fer canadien du Nord, relativement aux 250,000 acres que ce gouvernement a droit de recevoir, à même la concession de terres de cette compagnie.

J'ai l'honneur d'être,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) L. G. HOWE,
Chef de bureau suppléant.

Ajoutons ici que l'auteur de cette lettre oublia d'y inclure le texte du traité et la question revint de nouveau sur le tapis.

Ottawa, 22 décembre 1903.

En réponse à votre lettre du 27 courant, censée contenir un exemplaire du traité intervenu avec la compagnie du chemin de fer canadien du Nord, relativement aux 256,000 acres que le gouvernement du Manitoba a droit de recevoir à même la concession de terres de la compagnie, j'ai instruction de vous déclarer que ce document ne figurait pas dans votre lettre comme vous l'affirmez.

Votre obéissant serviteur,
P. G. KEYES.

Puis vint une lettre de Winnipeg, en date du 31 décembre 1903, au ministère de l'Intérieur, à Ottawa.

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 22 courant, et comme l'autre exemplaire du traité intervenu avec la compagnie du chemin de fer canadien du Nord relativement aux 256,000 acres que ce département doit obtenir à même la concession de terres, s'est égaré, je vous transmets sous ce pli un autre exemplaire dûment attesté par le greffier de l'assemblée législative.

Cette lettre portait la signature de L. H. Howe, chef de bureau suppléant.

Il semble encore avoir oublié de transmettre copie du traité, et jusqu'aujourd'hui le ministère n'a rien reçu. Tant que le texte

de ce traité n'aura pas été transmis à Ottawa, il ne peut rien se faire. Par conséquent, le ministère ne sait pas officiellement que le gouvernement du Manitoba est le propriétaire des 256,000 acres de terres rentrant dans la subvention du chemin de fer de Winnipeg à la baie d'Hudson. Quant aux ventes de terres à la compagnie du chemin de fer canadien du Nord, le ministère ne sait rien officiellement au sujet du transfert de ces terres à MacKenzie et Mann ou à qui que ce soit. Lorsque le premier ministre du Manitoba prend pareille attitude, il est absolument inexcusable, car il sacrifie 256,000 acres de terre appartenant à la province du Manitoba. La province d'Ontario, où règne un gouvernement conservateur, présente la même situation. Il y a quelque temps, ce gouvernement s'est trouvé en état d'obtenir 4,000 colons pour les terres situées entre Port-William et Superior Junction, sur la ligne-mère du Grand-Tronc-Pacifique. Mais il ne voulut pas se servir de ce privilège ; il enleva à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique 525,000 acres de terres que le gouvernement d'Ontario avait accordés à cette compagnie et rescinda la convention relative à l'établissement et au recrutement de colons pour cette contrée. Fidèle à son passé, le parti conservateur ne se soucie guère d'obtenir de colons pour le pays. Aux yeux de ces messieurs, quelques acres de terre inculte sont préférables à quelques colons. Je vois que M. Hill a dit, hier même à Ottawa, que la terre, veuve de colons est un véritable désert. S'il faut en juger d'après leurs agissements, les conservateurs préfèrent le désert à la colonisation. Dans son numéro du 2 mai, le "Mail and Empire" fait l'observation que voici :

Ces terres doivent retourner au peuple, sans aucun sacrifice.

Le gouvernement a repris ces terres prétendant qu'il n'a pas fait de sacrifice ; et cependant il a sacrifié 4,000 colons qu'il lui eût été possible d'obtenir. Je le répète, aux yeux de ces messieurs, quelques acres de terre inculte valent bien quelques colons. Le gouvernement, il est vrai, s'est désisté de ses exigences relativement à l'obligation imposée à la compagnie de recruter, annuellement, pendant une période de dix ans, 400 colons pour le district de Thunder-Bay.

L'affaire de la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan est revenue fort souvent sur le tapis, au cours de ce débat et cependant, certains députés n'ont pas encore saisi la question. Disons qu'il a été vendu 250,000 acres de terres à $1 l'acre et que certaines conditions ont été attachées à cette vente. La compagnie était obligée d'installer 32 colons dans chaque township. Dans un township, il a a 36 sections ; quatre sections sont affectées aux besoins scolaires ou appartiennent à la baie d'Hudson. Il reste donc 32 sections, dont 16 de nombres pairs et 16 de nombres impairs. Toutes les sections de nombres impairs sont réservées, à titre de subvention aux compagnies de chemins de fer ce qui réduit le territoire utilisable dont le Gouvernement peut disposer à 16 sections ou 64 homesteads de 160 acres dans un seul township.

La compagnie est tenue d'établir 20 colons sur les homesteads accordés, à titre gratuit, dans chaque township et sur 20 des 64 quarts de section disponibles dans les sections de nombres pairs.

Il ne reste donc, dans chaque township, que 11 sections que la compagnie puisse choisir, comme partie de la terre achetée, 250,000 acres à $1 l'acre. La compagnie est tenue de placer sur d'autres terres dans le même township, 12 colons, c'est-à-dire qu'elle doit établir 12 colons dans chaque township, pour chacune des 11 sections qu'il lui est possible d'obtenir sous l'empire du traité conclu. Ainsi, on le voit, par ce traité, nous avons obtenu deux colons authentiques pour chaque section de nombres pairs et en outre, nous avons reçu $1 l'acre ; et quand la compagnie a fait choix de toutes les terres d'un township, non seulement nous avons obtenu 32 colons mais en outre, une prime de $7,040 par township, soit $220 par colon. Nous avons obtenu autant de colons par township que si nous n'avions pas conclu de marché ; et nous l'avons colonisé, en donnant à chaque colon une demi-section.

Etablissons la comparaison avec la gestion de l'ancien gouvernement conservateur. Le député de Simcoe avoue qu'il ne comprend pas que le prix des terres se soit élevé rapidement de $1 à $5 ou $6 l'acre. Evidemment il est fort peu renseigné sur la situation de ce pays et surtout sur le mouvement de la colonisation de cette contrée. Qu'il le sache bien, le moindre progrès réalisé, le moindre essor imprimé à la colonisation influe puissamment sur la hausse du prix des terres. Non seulement nous avons obtenu une prime de $220 pour chaque colon installé sur ces terres, mais nous nous sommes assuré la coopération de cette puissante compagnie au grand œuvre de la colonisation de ce pays.

Grâce à ses efforts, non seulement elle a réussi à obtenir des colons pour ses terres, mais elle a stimulé le mouvement de la colonisation dans toute cette contrée. Voilà qui explique, dans une large mesure, la hausse du prix des terres, non seulement dans le district où se trouve enclavé le domaine de la compagnie, mais encore dans les autres districts mentionnés par le député de Calgary (M. M. S. McCarthy). Certes, cette hausse si rapide survenue dans le prix des terres offre un consolant contraste avec le marasme qui régnait sous l'ancien régime. Jadis, les conservateurs voulurent faire une mise de prix sur les terres. Dès 1879 ou 1881, comme en fait foi le décret du conseil que j'ai sous les yeux, ils fixèrent le prix des terres dans telle zone à $6 l'acre,

dans telle autre zone à $5, et à $2 l'acre au bénéfice des sociétés de colonisation ; mais en dernière analyse, au lieu de réaliser les chiffres ainsi arrêtés, le prix de vente atteignit à peine la moitié de ces chiffres ; les terres vendues aux compagnies de colonisation, au lieu de $2 l'acre, réalisèrent à peine 85 centins l'acre, le marché clos. Je le répète, cette hausse rapide du prix des terres est un fait bien autrement consolant que la baisse constatée sous l'ancien régime. Voilà le seul marché que le gouvernement ait passé avec cette compagnie de colonisation et la chose a abouti au plus complet succès.

M. SAM. HUGHES : S'agit-il de la compagnie de la rivière de la Paix ?

M. CRAWFORD : Il s'agit de la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan : vous en avez sans doute, entendu parler, mon cher collègue ?

Faisons l'historique de quelques marchés passés par le défunt gouvernement conservateur.

La compagnie Armstrong-Cook, près de Yorkton, obtint une réserve de 20,386 acres, dont elle acheta 10,193 acres, au prix de $4,077.20, versés à l'Etat ; on lui accorda des remises de $2,080, au bénéfice de la colonisation, et des indemnités de $1,977.43, à titre de frais de gestion, soit un total de $8,134.63 crédités à la compagnie, et tout cela pour l'installation de 13 colons. On lui délivra les titres de 4,067 acres de terre. La compagnie de placements et de terres Dundee, au sud de Saltcoats, obtint une réserve de 40,946 acres, dont elle acheta 20,473, au prix de $8,139.51, sans avoir installé un seul colon sur sa réserve.

La compagnie des terres de l'Ouest, de Montréal, au sud de Yorkton, obtint une réserve de 81,982 acres, pour lesquels elle a versé $16,396.56 en acompte. On lui accorda des remises de $10,240, pour l'établissement de 64 colons et des indemnités de $14,346, à titre de frais de gestion, soit un total de $49,172.07 portés à son crédit ; on lui délivra les titres de 24,586 acres, et cependant cette compagnie n'a placé que 64 colons sur ses terres.

La compagnie de colonisation des terres du Dominion, à File Hills, a obtenu une réserve de 230,302 acres, dont elle a acheté 115,151 acres, au prix de $90,258.41 ; on lui accorda des remises au chiffre de $22,880 pour l'établissement de 143 colons, et des indemnités de $33,792.63, pour frais de gestion, soit un total de $146,931.04, portés à son crédit ; on lui délivra les titres de 56,672 acres et elle obtint $33,536 valant de certificats de terres.

La compagnie des terres d'Edmonton et de la Saskatchewan, à Edmonton, obtint une réserve de 114,766 acres, dont elle acheta 57,383 acres, pour lesquels elle a versé $25,210, à titre d'acompte ; on lui accorda des remises de $7,520, pour l'établissement de 47 colons et $17,700 d'indemnités, à titre de frais de gestion, soit un total de $50,430 portés à son crédit, et on lui délivra les titres de 25,215 acres, et tout cela, je le répète, pour l'établissement de 47 colons.

La compagnie de colonisation et des terres des cultivateurs du Nord-Ouest, au lac Long, au nord de Régina, obtint une réserve de 116,190 acres, dont elle acheta 58,095 acres, pour lesqpels elle a versé $24,576 en acompte ; on lui accorda des remises au montant de $7,360 pour l'établissement de 46 colons, et $17,216 d'indemnités, pour frais de gestion, soit un total de $49,152 crédités à la compagnie ; elle obtint des certificats de terre au montant de $49,152 ; évidemment, elle n'obtint pas de terres.

La compagnie agricole de la zone fertile de l'Ouest, au nord d'Edmonton, obtint une réserve de 20,480 acres, dont elle acheta 10,240 acres, pour lesquels elle a versé $18,432 en acompte, le montant total crédité à la compagnie est de $18,432 ; apparemment on ne lui a rien accordé à titre de remises, et elle n'a pas installé de colons sur ces terres. Elle a obtenu $18,432 en certificats de terre.

La compagnie Ferguson-Blackburn, à l'est de l'extrémité nord du lac Long, Assiniboïa, obtint une réserve de 61,440 acres dont elle acheta 330.720 acres, pour lesquels elle a versé $12,288, à titre d'acompte ; elle n'amena pas de colons au pays et obtint des certificats de terre au montant de $12,288.

Je m'abtiens de lire toute la liste ; je me contente d'ajouter que la totalité des terres ainsi réservées et fermées à la colonisation, pendant nombre d'années, s'élève au chiffre de 2,842,742 acres ; que le gouvernement délivra à ces compagnies les titres de 438,208 acres et leur accorda $375,518.33 en scrip ; et en retour, elles n'ont établi que 1,243 colons.

Afin de bien mettre en relief les méthodes usitées à cette époque, analysons ici quelques décrets du conseil relatifs à ces transactions. Quand il s'agissait d'établir aux yeux du conseil, la prenve de l'établissement de colons sur ces terres, on se contentait du fait qu'il avait été acheté des billets de chemin de fer à destination de l'Ouest, dans certaines parties d'Ontario ; c'était là toute la preuve de colonisation que le gouvernement conservateur exigeait. Dans un de ces documents que j'ai sous les yeux, il est accordé une indemnité pour quinze colons, et la seule preuve apportée à l'appui c'est l'existence de la vente des billets en question. Voici un décret du conseil, en date du 30 juin 1896, d'après lequel un individu versa $24,576 en acompte sur le prix des terres ; on lui accorde une indemnité de $1,400, pour quinze colons et une autre indemnité de $4,000, pour frais de route, soit un total de $30,976, montant qui fut payé en scrip.

Je tiens à citer ici l'opinion de l'honorable John Norquay au sujet du système suivi par le gouvernement conservateur dans la gestion des terres domaniales. Au cours

d'une harangue mémorable, harangue prononcée en 1884, au Manitoba, relativement à la question des terres et aux négociations intervenues à cet égard entre le Manitoba et le gouvernement fédéral, l'honorable M. Norquay s'exprime comme il suit :

Quand nous demandons au gouvernement d'Ottawa de nous céder ces terres, ce n'est pas à raison de mauvaise gestion, car la gestion des terres domaniales n'existe pas, et le gouvernement fédéral semble impuissant à remédier au mal.

Au sujet des coupes de bois, je tiens à demander aux membres de l'opposition quelle attitude ils prendraient dans les circonstances actuelles. Il existe un certain nombre de scieries mécaniques dans ces contrées de l'ouest et nombre d'essences. Parce que le beau-frère de l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) se livrait à cette exploitation, fallait-il donc obliger les colons à se passer de bois ? Dans ce pays, il existe 200 ou 300 scieries ; il se trouve de grandes étendues de terres boisées ; il y a des milliers de colons qui ont besoin de bois à bon marché et je pose la question au chef de l'opposition : que ferait-il dans les circonstances auxquelles l'ex-ministre de l'Intérieur a été obligé de faire face ? Refuserait-il d'accorder aux propriétaires de scieries le privilège d'obtenir du bois ? Refuserait-il de faire l'adjudication publique, aux enchères, d'une coupe de bois, si les colons de ce pays le demandaient ? Dirait-il aux colons : "Comme mon beau-frère s'occupe d'exploitation forestière, il faut bien que ces essences demeurent inexploitées dans la forêt et que vous vous passiez de bois." J'abandonne au député de Dauphin le soin de développer la question, car il la comprend parfaitement ; mais qu'il me suffise de dire que le fait d'être beau-frère de l'ex-ministre de l'Intérieur n'est pas une raison assez puissante pour qu'on lui refuse les privilèges dont jouit tout autre citoyen du pays. Ce monsieur n'a pas obtenu de privilège spécial ; il s'est contenté de concurrencer ses rivaux, sur le marché libre comme il en avait parfaitement le droit. Signalons ici le contraste existant entre le système actuellement appliqué par le gouvernement libéral et celui en vogue, sous le régime conservateur, relativement aux coupes de bois. Du 1er juillet 1896 au 1er juillet 1905, il a été vendu 600 coupes de bois, moyennant $860,195.59 de primes; tandis que, sous le régime conservateur, de 1873 à 1896, il s'est vendu 515 coupes de bois dont les primes n'ont réalisé que $126,824. Sur 550 concessions forestières octroyées par décret du conseil, sous le régime conservateur, il en a été accordé vingt-six à certains membres du Parlement, à leur propre demande, et soixante-dix-neuf aux amis des députés conservateurs, à la demande de ces députés eux-mêmes, ces concessions couvrant une étendue de 25,300 milles carrés ; en outre, il a été accordé 23,850 milles carrés, sans concurrence ni publicité et sans primes. Un député conservateur fédéral ayant acheté, moyennant $250, une coupe de bois, la vendit, peu après, $150,000. Sous le régime libéral, les concessions forestières se sont vendues $89 le mille carré ; tandis que, sous le régime conservateur, elles n'ont rapporté que $4 le mille carré. Le relevé suivant nous permettra d'apprécier la question des concessions forestières, sous le régime conservateur :

Etendue des coupes de bois accordées, sans adjudication publique, antérieurement à 1896,—23,850·46 milles carrés.

1880—Coupes de bois accordées en 1880 :
Sans adjudication publique, 12 coupes, 489 milles carrés.
Primes pour 72:5 milles vendues par voie d'adjudication, $1,450.
Somme perdue à ce taux, par vente des coupes de bois, de gré à gré, sans adjudication publique, $10,000.

1881—Coupes accordées en 1881 :
Sans concurrence, 22 coupes, 995·25 milles carrés.
Prime pour 100 milles vendus, par voie d'adjudication, $2,015.
Montant perdu à ce taux par vente sans concurrence, $20,000.

1883—Coupes accordées en 1883 :
Coupes de bois accordées sans concurrence, 209, 10,326·36 milles carrés.
Primes,, $66,735.25.
Somme perdue à ce taux, par vente sans concurrence, $600,000.

1884—Coupes accordées en 1884 :
Coupes accordées sans concurrence, 1,506,861·25 milles carrés.

1885—Coupes accordées en 1885 :
Coupes accordées sans concurrence, 13,536 milles carrés.

Je tiens à dire ici que j'ai étudié la question, au point de vue des annonces et de la concurrence et je constate que toutes les ventes de coupes de bois, depuis 1896, se sont faites par voie d'adjudication, avec concurrence et publicité. Voici un fait qui prouve bien le soin qu'on apporte aux avis d'adjudication : l'autre jour, rencontrant sur ma route trois coupes de bois, j'y ai vu des affiches d'adjudication datant de 72 jours. Pour vous donner un léger aperçu de l'importance de ces marchés administratifs et de l'étendue du territoire concédé, sans adjudication et sans concurrence, sous l'ancien régime, rappelons un fait : c'est qu'il n'y a actuellement, dans ce vaste pays de l'Ouest, que 5,000,000 d'acres consacrés à la culture du blé, et l'étendue des terres boisées accordées sans concurrence serait de cinq fois supérieure aux vastes champs de blé aujourd'hui en culture. Ces concessions forestières égaleraient en étendue 12,000 milles de longueur sur 2 milles de largeur, soit une lisière de pays de 238 milles de longueur

sur 100 milles de largeur. Voilà des chiffres qui nous donnent un faible aperçu de l'immensité du territoire ainsi accordé sans concurrence, sous l'ancien régime.

Je laisse à d'autres orateurs le soin de poursuivre cette discussion. J'ai démontré l'énorme développement pris par l'œuvre du ministère de l'Intérieur, au cours de ces dernières années ; j'ai fait voir qu'il est venu au pays des centaines de mille colons, par année, au lieu de quelques milliers, comme sous l'ancienne administration; j'ai prouvé que la terre, aujourd'hui, est réservée aux colons, et que tandis qu'autrefois, le spéculateur obtenait dix acres de terre contre un seul acre accordé au colon, aujourd'hui le colon reçoit dix acres et le spéculateur un seul acre. La situation s'est entièrement modifiée, preuve positive du rapide développement de ce pays de l'Ouest. Tout prouve que la gestion du ministère de l'Intérieur a abouti au plus complet succès, au point de vue de la colonisation de ces vastes étendues de territoire.

En terminant mes observations, je tiens à déclarer au ministre de l'Intérieur et au Gouvernement que nous voulons que cette œuvre se continue. Les populations de l'Ouest, comme celles de l'Est le veulent ; en réalité, c'est le vœu de tout le pays. Il ne faut pas tolérer qu'il soit apporté la moindre entrave à la réalisation du système appliqué avec tant d'énergie, au cours des années dernières. Le ministre de l'Intérieur est tenu de poursuivre l'application du système adopté et appliqué avec tant d'énergie par son prédesseur. Ce pays offre un vaste champ à la colonisation.

On ne saurait se figurer l'immensité du territoire qui reste à coloniser. Actuellement, l'étendue du territoire consacré à la culture du blé est de 5,000,000 d'acres et l'étendue totale en culture est peut-être de 7,000,000 d'acres,, tandis qu'il y a probablement 175,000,000 d'acres propres à la culture. Il y a donc encore une immense étendue de terres à coloniser, et comme M. Hill l'a observé, l'autre jour, un pays sans colons est un véritable désert.

Je tiens à présenter une observation au bénéfice des propriétaires de homesteads de l'Ouest. D'ordinaire, ils sont loin d'être riches. Pour la plupart, ils sont dénués des biens de ce monde, mais ce sont les producteurs de la richesse nationale ; ce sont eux qui achètent et consomment les produits de nos fabriques ; bref, ils constituent les forces vives du pays. Sans eux, nous ne sommes rien ; c'est de leur succès que dépend notre prospérité. L'avenir que nous rêvons tous pour le pays tient au succès des colons déjà établis au pays et de ceux qui viendront s'y fixer plus tard ; aussi doivent-ils faire l'objet de nos plus vives préoccupations. On ne saurait appliquer à la colonisation de notre pays de règle inflexible ou automatique. Comme vient de le faire observer, à bon droit, le député de Saint-Antoine (M. Ames), on ne saurait établir de règle inflexible pour la gestion des terres et la colonisation de l'Ouset. Toutes mes sympathies sont acquises aux homesteaders de l'Ouest.

Je sais par expérience personnelle toutes les misères et les épreuves que ces colons ont à subir, et ils ont droit à toutes nos sympathies. Si le propriétaire de homesteads se trouve dans l'impuissance de satisfaire à tous les devoirs et à toutes les obligations au cours de trois ans, accordons lui quatre, cinq et même six années, s'il le faut, tant qu'il sera prouvé qu'il est réellement colon. Je le répète, l'avenir de ce pays est intimement lié au succès de ce pauvre colon qui va se tailler un domaine et se créer un foyer dans ces solitudes. Voilà les véritables artisans de notre prospérité nationale. Le véritable facteur de la prospérité de ce pays, ce n'est pas le cultivateur qui va s'y construire une habitation de luxe et qui possède tout l'outillage voulu pour son exploitation, chevaux, machines et le reste, mais c'est le laborieux, le patient homesteader. Que le ministre de l'Intérieur ne recule pas devant les attaques des membres de l'opposition ; qu'il sache se mettre au-dessus de leurs critiques au sujet de la question de son ministère et, j'en suis convaincu, il n'aura rien à craindre des résultats généraux de son œuvre.

M. H. B. AMES (Saint-Antoine, Montréal) : Monsieur l'Orateur, je n'ai pas l'intention de donner de bien longs développements à la question en discussion, car il me semble que les orateurs qui m'ont précédé ont complètement épuisé la matière. Voilà deux heures que je prête une oreille attentive aux observations du précédent orateur et comme il n'a formulé aucun argument qui ait le mérite de la nouveauté, cela me dispense de lui donner la réplique, puisque toutes ces objections ont déjà été réfutées. La question de la gestion de nos terres domaniales de l'ouest s'impose à bon droit, aux plus vives préoccupations de ce Parlement. Tout ce qui touche au bien-être et à la prospérité du grand pays de l'ouest doit nous intéresser vivement. Les députés des deux côtés de la Chambre tiennent à ce que le Gouvernement adopte un système de gestion sage et prudent tendant à favoriser dans la plus large mesure possible le développement de ce pays, et si je ne me trompe, tous ici nous sommes en mesure de participer, à quelque degré, dans l'élaboration de ce système. La proposition formulée par le chef de l'opposition a été l'objet d'interprétations plus ou moins légitimes. Les membres de l'opposition ont à cœur d'affirmer ici le vif intérêt qu'ils portent au progrès de l'ouest canadien. Ils veulent qu'on mette le Parlement au courant de toutes les irrégularités qui peuvent se glisser dans cette gestion, afin qu'ils puissent y apporter le

remède voulu, les deux côtés de la Chambre participant collectivement à cette œuvre.

A mon avis, le chef de l'opposition, en saisissant la Chambre de cette motion, a fait acte de patriotisme. A-t-on allégué ici quelque argument valable contre l'adoption de sa demande ? Affirmer que le pays a progressé rapidement, ces années dernières, et que les conservateurs, par le passé, ont commis des fautes dans lesquelles sont tombés leurs successeurs qui, pourtant, avaient reçu du peuple la mission de corriger ces abus, tout cela ne prouve rien contre la proposition du chef de l'opposition. Peut-on alléguer quelque argument probant à l'appui de l'attitude du Gouvernement refusant cette enquête ? Voilà la question. A coup sûr, on a prouvé surabondamment l'existence de certains abus et de griefs incontestables. Qu'on examine, un instant, le texte de la proposition présentée par le chef de l'opposition et on constatera qu'elle ne demande nullement la déchéance du Gouvernement, comme on l'affirme. J'en conviens, il est possible que, si le Gouvernement établit cette enquête il en découle une proposition de déchéance. Voilà peut-être pourquoi le Gouvernement ne tient pas à instituer cette enquête. Quoi qu'il en soit, cette résolution ne demande nullement la déchéance du Gouvernement. Elle tend uniquement à demander l'établissement d'une enquête dans le but de constater l'existence des abus et de trouver les moyens d'y remédier.

Cette résolution propose donc la création d'un comité, dont la principale mission sera de s'éclairer sur la gestion des terres domaniales, en vue de constater si, dans l'aliénation de ce domaine, ces années dernières, on s'est inspiré des plus chers intérêts du pays. L'enquête demandée aurait donc pour but de constater s'il s'est glissé quelque irrégularité dans la gestion du ministère de l'Intérieur. Voilà ce que le pays désire savoir. Par son troisième article, la résolution demande qu'il soit fait enquête sur l'application de la loi des terres domaniales. Pareille enquête nécessiterait, sans doute, la présence de témoins doués d'une grande expérience qui, à titre d'experts, viendraient signaler au comité les services dans lesquels, à leur avis, il se serait glissé des abus et sur les moyens d'y remédier. En dernière analyse, la résolution demande que le comité transmette à la Chambre un rapport contenant ses propositions sur les réformes qu'il juge utiles dans l'intérêt public. Certes, voilà une proposition à laquelle doivent se rallier tous les députés de la gauche et de la droite. L'intérêt public ne demande-t-il pas que le Parlement soit éclairé sur la gestion du ministère de l'Intérieur et ne convient-il pas qu'il sache s'il y a été passé quelque marché ou traité entaché de corruption ? N'est-il pas dans l'intérêt public que ces experts viennent nous éclairer sur l'existence de ces abus et nous faire bénéficier de leurs lumières sur les moyens de réformer ces abus ? Ne conviendrait-il pas que les députés des deux côtés de la Chambre, mettant en commun leurs lumières, étudient de concert la question, en vue de modifier au besoin, les statuts et les règlements, de façon à réaliser les meilleurs résultats possibles. Le Gouvernement ne saurait refuser une enquête de ce genre ni donner l'instruction à ses partisans de voter le rejet de cette proposition ? Craint-il donc que la lumière se fasse sur la situation et sur la gestion du ministère de l'Intérieur au cours de la dernière période décennale ? Le Gouvernement devrait saisir avec alacrité l'occasion qui se présente d'innocenter ce ministère tant vanté et de le justifier des accusations dont il a été l'objet de temps à autre. Quelle attitude le Gouvernement prend-il à l'encontre de cette motion ? Nous avons subi une avalanche prononcée par des députés posant à l'expert, mais dont l'impartialité, à titre de témoins, est fort problématique. L'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton), cela va sans dire, défend sa propre administration. Et pourquoi ? Est-ce que tous ces remaniements effectués dans ce ministère ne sont pas sa propre progéniture ? Le nouveau ministre de l'Intérieur (M. Oliver), dans son plaidoyer, a également loué, mais avec quelque réserve, le système appliqué au cours de la dernière période décennale. Ainsi, fidèle avant tout, à son parti, il hésite à formuler quelques critiques contre le système établi par son prédesseur. Il existe, toutefois, une étrange disparité entre ses paroles et ses actes; car il apporte tout l'empressement possible à mettre au rancart ou à remanier les règlements établis par son prédécesseur. Vient ensuite le député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) qui, à une certaine époque, a rempli la charge de commissaire des terres domaniales qui, naturellement, rendrait témoignage, à ce titre, au cours de l'enquête. Lorsqu'il s'oppose à l'adoption de cette motion, devons-nous le tenir pour un témoin impartial ? Vient ensuite le député de Humbolt (M. Adamson) dont la prospérité financière, si je ne me trompe, et dont le nom est en évidence dans nombre d'affaires financières venues à la publicité. Faut-il le considérer comme un témoin impartial ? Enfin, nommons le député de Dauphin (M. Burrows), dont les transactions relativement aux concessions forestières, ont été l'objet de certaines critiques.

Sans doute, nous l'entendrons faire l'éloge de cette administration. Nous serons bien étonnés, s'il ne prend pas la parole et s'il ne cherche pas à prouver que la gestion du département de l'Intérieur, a été couronnée d'un parfait succès. Ce concert d'éloges sorti de toutes ces bouches, nous ne saurions l'envisager comme le témoignage d'hommes impartiaux. Il est fort possible que le pays tienne leur témoignage comme suspect. Nous sommes donc autorisés à

demander la création d'un tribunal vraiment impartial et devant lequel nous pourrons citer les témoins qui nous renseigneront sur la véritable situation. N'est-il pas singulier que le Gouvernement refuse de créer ce tribunal ? Est-ce donc à dire que la cause est jugée, parce que nous n'avons entendu que des témoins intéressés ? L'instruction de l'affaire est-elle tellement avancée qu'il faille clore l'audition des témoins ? Certains députés de la gauche donnent à entendre, avec une certaine réserve, il est vrai, qu'il y a lieu de croire que certains fonctionnaires se sont rendus coupables de malversation, dans l'administration du ministère de l'Intérieur au cours des dix années passées, que certains députés semblent avoir bénéficié pécuniairement de leurs relations avec ce ministère et que certains employés paraissent avoir fait preuve de partialité à l'endroit de leurs amis, et que nous répond-on ? On nous dit que nous avons le devoir de formuler des accusations précises, même au risque de la déchéance de notre mandat ; qu'il faut jouer le rôle d'accusateur, comme s'il ne suffisait pas que nos soupçons s'appuient sur des bases légitimes, et comme si le Gouvernement, lorsqu'il y a le moindre cas de croire à l'existence de certaines irrégularités, ne devrait pas désirer aussi vivement que l'opposition, une enquête approfondie loyale et impartiale. Le Gouvernement et l'opposition de concert devraient demander pareille enquête. Le chef de l'opposition a fait un excellent plaidoyer ; il a apporté, à l'appui de sa thèse, des preuves suffisantes pour justifier le renvoi de l'affaire devant le graud jury et l'institution de poursuites régulières. Le chef de l'opposition a fait observer que la tendance des dix années passées, au ministère de l'Intérieur, a été de substituer aux statuts des arrêtés du Conseil et aux règlements établis par le conseil, le bon plaisir du ministre.

Nous constatons dans toutes les branches de ce ministère, soit dans la branche des terres fédérales, soit dans la branche des homesteads, soit dans celle des terres à pâturages ou encore dans celle des réserves forestières ou des terrains miniers, une tendance très prononcée à donner chaque jour plus de pouvoir au ministre. Le Gouvernement allègue pour justifier ce procédé, les conditions extrêmement changeantes dans l'ouest et prétend qu'il facilite l'administration en permettant au ministère de disposer plus expéditivement de tous les cas au fur et à mesure qu'ils surgissent.

Très bien, ce raisonnement a une certaine puissance, mais il peut également conduire à des abus. Et c'est au Gouvernement de prouver que celui à qui il a conféré tant de pouvoir n'en a pas abusé. Lorsqu'une personne a reçu beaucoup de liberté, elle devrait être la première à demander à rendre compte de sa conduite, et le Gouvernement qui a accordé un tel pouvoir discrétionnaire.

une telle liberté d'action, devrait, dès qu'il en est mis en demeure, accepter l'enquête avec empressement afin de pouvoir montrer la sagesse de son procédé. Dans les circonstances ordinaires, le Parlement ne doit pas dans mon opinion déléguer trop de pouvoirs au Gouverneur en conseil ni le Gouvernement déléguer trop de pouvoirs au ministre. Mais il peut y avoir des exceptions et lorsque, pour des raisons spéciales, ces exceptions se produisent, malgré la disposition contraire des esprits au Parlement, le Gouvernement qui a accordé tant de latitude et la personne qui en a joui, devraient se montrer extrêmement jaloux de pouvoir établir qu'ils n'en ont pas abusé.

Je m'étais proposé de discuter deux phases différentes de cette question, mais comme je voudrais si possible, terminer avant six heures, je vais tâcher de condenser suffisamment pour tout expliquer dans la demi heure qui me reste. Je m'étais proposé de parler des homesteads. Je n'en parlerai pas longuement, toutefois, car j'ai discuté cette question le 10 mai. Un mot cependant à ce sujet, car on a mal interprété mes observations et on y a répondu par un argument que j'ai trouvé injuste. Lorsque j'ai dénoncé l'accaparement des homesteads pour des fins de spéculation, on a prétendu que le colon de bonne foi établi sur les homesteads aurait à souffrir dans certains cas de l'application des méthodes que je propose. Je tiens à déclarer devant la Chambre que le colon de bonne foi établi sur les homesteads a toute ma sympathie et que toutes nos lois devraient tendre à apporter le plus de liberté possible à quiconque veut s'établir dans le pays. Mais on ne doit pas prendre pour prétexte l'intérêt du colon dans le but de favoriser le spéculateur. Ainsi lorsque j'ai conseillé l'annulation automatique, on a donné à mes paroles une fausse interprétation. Si on s'était donné la peine de lire le contexte, on aurait vu que cette exécution automatique porte plutôt sur l'inspection que sur l'annulation. Je veux que, l'inspection ayant démontré que les exigences de la loi des homesteads n'ont pas été remplies, l'annulation s'en suive automatiquement. Et pour montrer comme mon plan est sage et pratique, je n'ai qu'à mentionner le plan adopté récemment par le ministre actuel. Le fait même d'avoir modifié les règlements prouve que les méthodes jusque-là en pratique n'étaient pas ce qu'elles devaient être. Je me suis efforcé, le 10 mai, de faire voir qu'il existait de très nombreuses plaintes au Nord-Ouest.

Si mes honorables collègues veulent se donner la peine de lire mon discours, ils trouveront une lettre de M. Waddell et des citations d'une lettre de M. Hamilton à M. Radisson. Ils y trouveront encore les paroles de M. Waugh, un des pionniers du Nord-Ouest, plusieurs extraits du "Free Press", de Winnipeg, et certaines citations

des rapports de l'agent à Battleford qui furent supprimées. Toutes ces citations démontrent que les témoins ne manquent pas à l'appui de mon dire. Ces témoins pourraient être cités devant une commission d'enquête et il me semble que le Gouvernement devrait leur donner la possibilité d'exposer leurs griefs.

Je désire, dans les quelques minutes qui me restent, faire ressortir davantage les détails de certaines transactions relatives aux baux de pâturages. Les concessions de pâturages qui ont été adjugées entre le 15 février et le 27 juillet dernier sont des marchés imprévoyants qui portent l'empreinte d'une négligence préméditée. La loi qui était en vigueur en 1886 contenait une disposition en vertu de laquelle tous les baux concernant les pâturages étaient révocables à loisir par le Gouverneur en conseil sous deux ans d'avis. On trouvera cette disposition dans tous les baux qui furent accordés à cette époque ; tous les baux accordés par le gouvernement conservateur étaient révocables par le Gouverneur en conseil. Cette stipulation essentielle était insérée dans les contrats, afin de permettre l'ouverture des terres à la culture, dans les endroits où les terres agricoles devenaient plus nécessaires que les pâturages. Le paragraphe premier de l'article 50 de la loi de 1897 fut supprimé dans la loi de 1901, de sorte que le pouvoir fut donné au ministre d'accorder les concessions de pâturages en vertu de règlements prescrits par décret. Je ferai remarquer les changements qui furent apportés aux règlements dès qu'il fut possible au ministre de les modifier. Le premier décret relatif aux concessions de pâturages date du 21 août 1896, et on y voit que les mots " sans le consentement écrit du ministre de l'Intérieur " sont substitués aux mots " sans le consentement écrit du Gouverneur en conseil ". En d'autres termes, un bail ne pouvait pas être transféré, avant 1896, sans l'autorisation du Gouverneur en conseil, c'est-à-dire le cabinet, ce qui entraînait une discussion complète, honnête et sérieuse du sujet et partant la responsabilité du Gouvernement. Mais subséquemment au 31 août 1896, le transfert était effectué sur un ordre écrit du ministre de l'Intérieur. C'était un encouragement à l'intermédiaire, à l'individu qui obtient une concession pour la revendre et qui fait une pratique de ce brocantage. C'est pourquoi nous remarquons depuis dix ans l'intervention d'un grand nombre de ces intermédiaires dans l'octroi des concessions soit forestières, soit minières, soit fourragères. Dans beaucoup de cas, le concessionnaire ne se livre pas du tout à l'industrie pour laquelle il a obtenu une concession, mais dès qu'il a sa licence en poche, il la met en vente sur le marché et la rétrocède à qui veut l'acheter.

Tel a été l'effet de cet arrêté sur l'octroi des concessions de pâturages et le pouvoir qui a été conféré au ministre d'effectuer les transferts est un encouragement direct à cette pratique. C'est ainsi que fleurit le métier de courtier en concession.

Le changement suivant eût lieu dans le mois de janvier 1901, sage changement, je crois, en vertu duquel le concessionnaire qui néglige de faire ses versements régulièrement est puni. Un autre changement, effectué le 1er septembre 1903, montre dans quel état d'indécision se trouvait le département au sujet des concessions de pâturage. Comme résultat de ce changement, la suppression complète de ces concessions fut arrêtée pendant une période de temps indéterminée. Mais comme un nombre inaccoutumé de demandes de privilèges s'accumula devant le ministre pendant les huit mois subséquents, il fallut se décider à adopter une solution et nous trouvons, le 23 avril 1904, un décret conférant au ministre le pouvoir d'accorder les demandes reçues jusqu'à ce jour aux conditions contenues dans les baux en vigueur. Il paraît que le 15 février 1905, le ministre et le Gouvernement avaient arrêté leur politique au sujet de ces concessions de pâturages, car à cette date, un nouveau code de règlements fut promulgué pour l'octroi future des concessions de pâturages. Ces règlements méritent une mention spéciale, car leur existence fut éphémère, quelque chose comme l'émission des timbres-poste qui fut presque aussitôt rappelée : ils restèrent en vigueur du 15 février au 27 juillet 1905 seulement, quoi qu'ils auraient pu l'être jusqu'à la date de la publication de l'avis officiel dans la " Gazette du Canada " le 7 octobre suivant. Mais dans cet intervalle de deux mois, les solliciteurs de privilèges purent jouir des bienfaits d'une politique bien plus relâchée, car le pouvoir de résilier les contrats fut aboli, comme le prouve le décret du conseil. Les conservateurs s'étaient réservé ce droit dans tous leurs baux de location et les libéraux suivirent leur exemple jusqu'en 1897, alors que le ministre fut laissé libre de s'en prévaloir à volonté. Ainsi le ministre eut le pouvoir, à partir du 15 février 1905 jusque vers le 7 octobre de la même année, d'accorder des concessions irrévocables .

L'article 3 de ces règlements donne au ministre le pouvoir de mitiger considérablement les conditions du bail ; l'article 3 (B) le laisse libre de ne pas exiger du concessionnaire son état annuel ; l'article 4 lui confère le droit de fixer le prix de vente d'une partie quelconque de la concession, n'excédant pas 10 pour 100, pour les fins d'une ferme domestique ; en vertu de l'article 5, le ministre a le droit d'en exclure les homesteads et d'en faire un bail exclusif ; l'article 5 (B) lui confère le pouvoir de soustraire à l'inscription des homesteads les étendues de terres qu'il jugera à propos de concéder comme pâturages. C'est-à-dire, qu'au point de vue de l'éleveur, le ministre possèdait des pouvoirs qui lui permettaient d'accorder des concessions extraordinaires.

Ainsi le ministre fut absolument libre d'agir entre le 15 février et le 7 octobre. Il était libre de supprimer la situation relative à la révocation du bail sous deux ans d'avis, libre d'insérer la stipulation relative au retrait des terres à homesteads, libre de changer les conditions du bail, libre de fixer un prix raisonnable pour la ferme familale. Comme les premiers concessionnaires ont dû envier les privilèges dont jouissaient les heureux pétitionnaires pendant cette période d'adjudication libre, et comme ils ont dû regretter d'avoir signé leur bail à des conditions si onéreuses, qu'ils étaient forcés de remplir, lorsqu'ils auraient pu attendre le moment propice et améliorer leur position ! Une seule concession de pâturage exclusive avait été adjugée par bail irrévocable, lorsque le décret du 15 février fut promulgué.

Mais dans les six mois subséquents, 8 concessions couvrant une superficie de 330,461 acres de terre, furent adjugées aux mêmes conditions, puis l'ère des concessions libres expira et les concessions irrévocables et exclusives tombèrent dans le domaine du passé. Ces concessions exclusives sont extrêmement avantageuses à qui les possède, et comme il doit jouir d'une douce sensation de bien-être celui qui occupe de 50,000 à 60,000 acres de terre pour une période de 21 ans, sur lesquels le colon ne peut s'établir, que ni le Parlement ni le Gouvernement ne peuvent lui enlever, dont il peut acheter le dixième à raison de $1 l'acre et dont le choix de ce dixième est laissé à sa complète discrétion ! Bien différent est le sort du pauvre éleveur d'aujourd'hui qui sollicite une concession et qui a vu passer les jours brillants des concessions libres. Il est obligé de payer maintenant un droit de $3 par acre pour 160 acres et il est assujetti à bien des restrictions, notamment la clause de la révocation et la clause de la suppression.

Il y avait une différence d'opinion très marquée entre l'ancien et le ministre actuel de l'Intérieur au sujet des pâturages. Le premier vendait aux éleveurs les terres susceptibles d'irrigation et l'autre leur vend les terres impropres à la culture. Quoique pour des raisons tout à fait opposées, ils s'entendaient néanmoins sur un point, c'est-à-dire la vente des pâturages aux éleveurs. Il est difficile d'admettre toutefois que la terre absolument impropre à la culture soit susceptible d'irrigation dans le sens propre du mot. Les deux ministres font ressortir la nature incertaine de ces terres, mais ils admettent cependant que des terres qui étaient hier considérées comme arides sont aujourd'hui des terres fertiles. Nous savons que des terres situées sur le parcours du chemin de fer de Qu'Appelle au lac Long et à la Saskatchewan, étaient tout récemment inhabitables et un an après de merveilleux jardins. Le Gouvernement dit en substance : Ces terres à pacage sont improductives, nous vous les louons pour 21 ans sans recours et vous aurez le droit de les fermer à la colonisation. Mais comment le Gouvernement peut-il dire que ces terres seront arides pendant 21 ans ? Qu'importe, l'ex-ministre de l'Intérieur a pris toute la responsabilité de ce risque : son successeur essaye de défendre sa conduite, mais en même temps, il vient de promulguer un code de règlements les plus rigoureux que le ministère ait vus jusqu'ici.

Les opinions des deux ministres étant diamétralement opposées sur la même question, se peut-il que tous deux aient raison, et n'est-ce pas vraiment un sujet digne de la délibérartion du Parlement et digne d'examen de connaître la source de conclusions si radicalement opposées. Bien plus, le ministre actuel (M. Oliver) a jugé à propos de ne pas accorder de concessions de pâturages en dehors d'une certaine zone qu'il a beaucoup circonscrite. Il a inséré de nouveau au commencement de chaque bail la stipulation relative à la révocation du bail; il a modifié et restauré les stipulations qui avaient été imposées par l'ancien ministre; il a limité à 160 acres l'étendue de terre que le concessionnaire a le droit d'acheter et lui réclame $3 par acre. Comment se fait-il que le prix n'était que $1 l'acre auparavant et qu'il a été porté à $3 l'acre par le nouveau ministre ? Quel des deux ministres évalue le privilège à sa juste valeur? Est-ce $1 ou est-ce $3 qui est la valeur légitime? Si c'est $3, ce n'est pas $1 et par conséquent les anciennes concessions n'ont pas rapporté ce qu'elles aurait dû. Si $1 est le prix raisonnable, $3 sont un prix excessif et vous pressurez les concessionnaires. Comment concilier ces faits ? C'est impossible.

J'attire l'attention de la Chambre sur sept concessions entre autres dont on trouvera la description dans les documents de la Chambre n° 92, annexe A. Vingt-six de ces concessions exclusives y sont désignées. 9 d'entre elles sont irrévocables et 8 sur ces 9 sont le résultat de l'extrême liberté dont le ministre jouissait l'année dernière. Quatre de ces 8 contrats irrévocables devraient faire le sujet d'une enquête spéciale. Les voici : Le n° 2009, en faveur de E. C. Hall ; le n° 2013, en faveur de J. D. McGregor ; le n° 2014, en faveur de A. Hitchcock et le n° 2059, en faveur de H. P. Brown.

Ces concessions représentent une étendue de 217,000 acres de terre. La carte géographique nous montre que trois d'entre elles sont situées sur le parcours du chemin de fer et tout près de la zone d'irrigation du Pacifique Canadien. Elles doivent avoir beaucoup de valeur, et cependant elles sont concédées à bail exclusif et irrévocable, à des conditions exceptionnellement avantageuses. La compagnie de Grand-Forks qui a acheté les droits de M. J. D. McGregor et de M. A. Hitchcock, a obtenu le privilège d'acheter à $1 l'acre une étendue de 9,452 acres de terre à choisir dans une superficie

de 96,482 acres, et elle les a choisies par quarts de sections et par demi sections. Cette vente sera encore valide à l'expiration du bail de location et, à cette époque, la compagnie gardera si elle le désire, ou elle les choisira ailleurs, dans l'étendue de la concession les 9,452 acres de terre auxquels elle a droit. Son bail étant expiré, la compagnie restera tout de même en possession d'un succession fort enviable.

D'autres documents de la Chambre, le dossier n° 112 (A) montrent que le Gouvernement a effectué depuis dix ans, 51 ventes pour des fins d'irrigation. De ces 51 ventes, 44 ont été effectuées à raison de $3 l'acre et les 7 autres, à raison de $1 l'acre. C'est dire que celles-ci ont été vendues au-dessous du prix et le Gouvernement le sait.

J'ajouterai encore un mot avant six heures. Ce qui frappe au sujet de ces concessions, c'est que toutes ont été accaparées par trois compagnies : la société d'éleveurs de la rivière au Lait, la société d'éleveurs de Grand-Forks et la société d'éleveurs de Galway. Mes renseignements, qui sont exacts, je le crois, me permettent de dire que la compagnie de la rivière au Lait est composée des personnes suivantes, qui ont établi le ranche : A. D. Philp, A. Fenwick, C. E. Hall, et Jos. Alcock, le gérant. Ils se firent concéder un vaste lopin de terre au sud de Medicine-Hat ; ils clôturèrent plusieurs townships et y érigèrent des bâtiments. Il y a quelques mois, les trois premiers de ces sociétaires vendirent leurs intérêts à M. Clifford Sifton, député de Brandon. C'est ce que j'ai appris, mais je ne me suis pas contenté de ce premier renseignement, et j'ai écrit pour en obtenir la confirmation ; l'ayant obtenue dans une lettre signée, je suis prêt à soumettre mes renseignements à un comité d'enquête quelconque.

Cette assertion est confirmée dans une lettre signée par un citoyen éminemment responsable. Ce qui me paraît encore plus étrange, c'est que ce même citoyen réitère son assertion relativement à la compagnie de Grand-Forks. Or la société d'éleveurs de la rivière au Lait, je le répète, a obtenu des concessions de pâturages considérables à des conditions extrêmement avantageuses, et la société d'éleveurs de Grand-Forks en a obtenu de doublement étendus. Nous nous demandons alors si cette augmentation graduelle des pouvoirs du ministre de l'Intérieur, si l'octroi de ces concessions à des intermédiaires—car ils n'étaient pas autre chose—qui les ont revendues en dernier lieu, dans les circonstances que je viens de dire, si tout cela est de nature à nous faire croire que réellement le pays a reçu la pleine valeur de ces concessions ?

Le bail de la société d'éleveurs de Galway me paraît également étrange. Le contrat est daté du 10 mars 1906 et est censé entrer en vigueur le 1er août 1905. Comment cette concession irrévocable a-t-elle pu être adjugée, lorsque le décret en conseil défend ces sortes de contrats, et pourquoi un contrat daté du 10 mars 1906 a-t-il un effet rétroactif de près d'un an ? J'ai essayé de savoir quelle est cette compagnie, dont on dit que le siège d'affaires est à Rosthern, mais personne à cet endroit n'a pu nous renseigner. Fort heureusement nous avons découvert que Galway est le lieu de naissance d'un personnage marquant, car sans cela nous n'aurions jamais pu établir l'identité de cette société d'éleveurs. L'autre soir, j'espérais que l'honorable député de Humbolt (M. Adamson), nous ayant jeté tant de lumière sur la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, pourrait nous renseigner aussi bien sur la société d'éleveurs de Galway, mais ce fut en vain.

Il n'en a pas dit un traître mot et personne ne semble vouloir nous renseigner; nous ne le saurons peut-être jamais si le Gouvernement ne nous accorde une enquête. Qu'importe, la société d'éleveurs de Galway semble avoir profité du moment des concessions libres, car nous trouvons qu'elle a obtenu 60,000 acres de terre tout à côté de celles de la société d'éleveurs de Grand-Forks, en face, sur l'autre côté de la rivière, ce qui donne une superficie ininterrompue de 150,000 acres entre les lots numéros 2013, 2014 et 2059 qui sera très probablement entre les mêmes mains sous peu. Je n'ai pas besoin d'insister plus longtemps sur le caractère de la compagnie Galway. J'ai par devers moi copie d'un certificat qui figure au registre des sociétés d'éleveurs de la Saskatchewan et qui fait foi de l'autorisation légale de cette compagnie en date du 11 mars 1904. Les signataires de la pétition sont A. J. Bell, A. J. Adamson et J. M. Adamson.

M. TAYLOR : Quel est ce J. M. Adamson?

M. AMES : J. M. Adamson je crois n'est pas un homme.

M. LALOR : L'honorable député peut-il dire qui c'est ?

M. AMES : Je ne vois qu'une étrange similitude entre ces initiales et celles de Julia M. Turriff, épouse de A. J. Adamson.

Il est six heures, monsieur l'Orateur, et je veux terminer. Je ne tiens pas personnellement à continuer le débat après six heures. Mais je dis que s'il n'y avait rien de plus à apporter à la connaissance du Parlement que les faits qui se rapportent aux concessions fourragères accordées entre le 15 février et le 27 juillet 1905, ces transactions suffiraient déjà pour justifier une demande d'enquête.

Quelques DEPUTES : Aux voix ! aux voix !

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

Reprise de la Séance.

L'honorable M. CLIFFORD SIFTON : Monsieur l'Orateur, je voudrais dire un mot avant que l'honorable député qui a la parole commence son discours. On m'a dit que l'honorable député de la division Saint-Antoine (M. Ames) a déclaré à six heures qu'il avait appris que diverses personnes ayant des intérêts dans la société d'éleveurs de la rivière au Lait m'ont vendu leurs intérêts il y a quelques mois ; aussi qu'il a fait une semblable déclaration au sujet de la société d'éleveurs de Grand-Forks. Je déclare de la manière la plus positive que personne ne m'a jamais vendu soit directement soit indirectement ses intérêts dans l'une quelconque de ces deux compagnies. Je ne suis pas et n'ai jamais été intéressé dans une concession quelconque de pâturage accordée par le département de l'Intérieur ou par le Gouvernement du Canada.

M. AMES : Monsieur l'Orateur, si l'honorable député de Brandon affirme que ni lui ni aucun membre de sa famille ne sont ou n'ont été intéressés directement ou indirectement. . . .

M. SIFTON : Si l'honorable député veut me permettre, je dirai plus explicitement que ni moi ni personne de ma famille ne sommes intéressés.

M. AMES : J'ai transmis à l'honorable député ce que j'ai dit. S'il déclare que ni lui ni personne de sa famille ne sont ou n'ont été intéressés directement ou indirectement dans la société d'éleveurs de la rivière au Lait ou dans la société d'éleveurs de Grand-Forks, j'accepte très certainement sa dénégation et j'admets que mes renseignements, que je croyais jusqu'à présent exacts, sont erronés.

M. A. T. BURROWS (Dauphin) : Monsieur l'Orateur, je dirai dès le début que je n'ai pas l'intention de parler longuement contre la résolution que l'honorable chef de l'opposition a proposée. Je ne veux prendre aucune part spéciale à cette discussion. De longs discours ont été prononcés des deux côtés de la Chambre. Je crois que les honorables députés de la gauche ont dit à peu près tout ce qu'ils avaient à dire contre le Gouvernement. Nous avons eu d'abord la grosse artillerie, puis les escarmouches légères du député de Toronto-centre qui a succédé au chef de l'opposition et enfin les tirailleurs qui se sont déployés de tout côtés. Ils ont fait l'assaut du Gouvernement et le Gouvernement a répondu. Nous avons entendu la réplique de l'ex-ministre de l'Intérieur et celle du ministre actuel de l'Intérieur ; nous avons entendu la réplique des honorables députés qui ont traité la question sous ses différents aspects, en réponse aux arguments soulevés par l'opposition. C'est pour ces diverses raisons et parce que je n'ai pas comme ceux qui m'ont devancé, la connaissance voulue du sujet que je serai bref. Mais il y a un point surtout que les honorables députés de la gauche ont discuté et que je prétends connaître bien mieux que quiconque à la Chambre et c'est sur ce point que je veux parler pendant quelques instants.

Lorsque l'honorable chef de l'opposition a soumis sa résolution à la Chambre, il a fait une allusion personnelle à mes rapports d'affaires avec le Gouvernement, particulièrement avec le département de l'Intérieur. Je suis donc obligé de répondre moi-même, car il n'y a personne à la Chambre qui soit plus en état que moi de le faire. Je dois dire, monsieur l'Orateur, que je ne suis pas fâché que l'honorable député ait fait ces remarques. J'ai été à même de les entendre plusieurs fois, dans le cours de ma vie politique, et malgré que la tâche ne soit pas plaisante pour un député d'avoir à se défendre soi-même, néanmoins je suis fier de l'opportunité qui m'est offerte d'exposer clairement et catégoriquement devant la Chambre, mes rapports avec le Gouvernement au sujet de certaines concessions forestières dont l'honorable député a donné la liste.

Je ne comprends pas qu'un honorable député qui occupe la position importante de chef de l'opposition se soit permis, pour les raisons futiles qu'il a alléguées, de saisir la Chambre du fait que je possède des forêts vierges. L'honorable député avait devant lui le rapport du ministère de l'Intérieur, qui donne les noms de tous ceux qui ont obtenu des concessions forestières depuis que le Gouvernement libéral est au pouvoir. Il le lut sans doute avec soin et y trouva les noms de tous les heureux soumissionnaires avec les noms de leurs concurrents. Il y vit que j'avais été heureux dans plusieurs cas et que je n'avais pas réussi dans plusieurs autres cas. L'honorable député a dû se convaincre que je ne suis pas le seul qui ait obtenu des concessions forestières par concurrence publique. Il a dû savoir que d'autres personnes et corporations ont obtenu des concessions forestières de la même façon, mais son but évidemment en me mettant en cause, était—je le lui aurais bien pardonné dans d'autres circonstances—de se créer quelque avantage politique. Sa déclaration a été télégraphiée aux quatre coins du pays et quoique je puisse dire maintenant pour le réfuter, il est impossible que tous ceux qui ont lu l'accusation lisent la réfutation. Malgré l'excellente défense que je suis en mesure de faire et malgré que ceux qui vont entendre mes paroles reconnaîtront que l'honorable député n'avait pas le droit de m'attaquer, cependant un grand nombre de ceux qui ont lu sa déclaration ne liront jamais la mienne.

Je dis sans hésitation que jamais je n'ai reçu du département de l'Intérieur des faveurs quelconques en matière de concessions forestières ou autres qui n'auraient pas été

accordées ou qui ont été refusées à d'autres personnes engagées dans le même commerce. Au sujet des concessions de pâturages qui ont fait le sujet du discours de l'honorable député (M. Ames) qui m'a précédé, je dois dire que jamais je n'ai été intéressé directement ou indirectement ou de quelque façon que ce soit dans une concession de ce genre ou dans une compagnie quelconque d'éleveurs ayant une concession de pâturages et que jamais de ma vie je n'ai mis le pied sur un ranche. Voilà pour les ranches. Quant aux forêts, je vais lire à la Chambre le tableau des différentes concessions que le chef de l'opposition a lu et je donnerai en même temps les noms de tous les concurrents, afin que la Chambre puisse juger par elle-même de la légitimité de mes achats. Avant de passer à cette énumération, je dois témoigner ma surprise de l'ignorance de certains députés au sujet du code forestier. Il faut croire qu'ils sont comme moi en matière de concessions de pâturages. Si l'on me demandais ce que je connais de ces dernières, je répondrais que je n'en connais rien, car je n'ai aucune expérience dans l'élevage. Mais si l'on me demande ce que je connais en matière de concessions forestières, je répondrai sans embarras que j'en connais quelque chose, car le commerce du bois est mon occupation.

Le Gouvernement offre parfois en vente par voie de publicité et de concurrence des concessions forestières. Il envoie la liste des forêts à vendre à tous ceux qui en font la demande et à tous les marchands de bois du Canada. L'avis est publié dans les journaux des localités où sont situées les concessions et cent copies sont envoyées au bureau des terres où elles sont distribuées à quiconque en fait la demande.

Les forêts sont offertes ainsi en vente et sont adjugées au plus haut enchérisseur. Quel que soit le plus haut offrant, qu'il soit marchand de bois ou non, canadien ou étranger, la concession lui est adjugée. C'est du moins ce que j'ai appris. Je connais des Américains qui ont réussi à obtenir des concessions de forêts dans l'Ouest. J'ai moi-même en ma double qualité de Canadien et de marchand de bois soumissionné pour l'achat de forêts. Je n'ai pas toujours été l'heureux soumissionnaire. Mes soumissions ont été acceptées lorsqu'elles étaient les plus élevées ; autrement elles ont été mises de côté.

L'honorable chef de l'opposition a lu, l'autre jour, une liste dans laquelle il a dit qu'il avait trouvé mon nom. Je me permettrai de corriger ici une légère erreur de copiste, je crois. Il a dit que j'avais obtenu 478 milles carrés de forêts ; c'est 434 milles carrés qu'il faut dire. Il a mis à mon crédit le permis de coupe n° 827, qui n'est pas une concession.

M. R. L. BORDEN : Quelle différence y a-t-il ?

M. BURROWS : La voici. Le département de l'Intérieur avait le pouvoir, en 1898, d'accorder au propriétaire d'une scierie, en vertu des règlements alors en vigueur, un droit de coupe dans les forêts contiguës n'excédant pas 50 milles carrés, moyennant 50 cents par 1,000 pieds et 50 cents de plus par 1,000 pour remplacer la prime et le loyer foncier. Ces droits étaient perçus sur le bois de construction, mais ils étaient beaucoup plus élevés sur les traverses de chemins de fer ou les poteaux de cèdre que lorsque ces produits sont coupés sur une concession.

J'ai épuisé le lot n° 827 et j'ai payé au Gouvernement la somme de $20,000 en droits de coupe. J'ai payé $20,844.04 de redevance au Gouvernement pour le bois que j'ai abattu. La liste des forêts que l'honorable député a lue est exacte, mais je vais donner la liste des soumissionnaires pour chacune d'elles et je demande l'attention de la Chambre pendant quelques instants. La première de ces concessions est le n° 814, qui couvre 15 milles carrés et pour lequel j'ai offert $1,500. Mes concurrents étaient James Stewart, de Winnipeg, représentant les frères Shaw, de Dauphin ; il en a offert $1,100 et J. D. McArthur, $131.

Le lot n° 986 couvre 50 milles carrés ; ma soumission était de $4,600 ; celle des frères Shaw, de $4,305.

Le lot n° 992, superficie, 40 milles carrés ; j'ai soumissionné pour $1,502 et M. Henry Hughes, pour $1,100.

Le lot n° 1,000, superficie, 5 milles carrés ; ma soumission était de $625 et celle de H. et K. McDonald, de $210.

Le lot n° 1,001, superficie, 6 milles carrés, pour lequel j'ai offert $1,003 et H. et K. McDonald, $640.

Le lot n° 1,002, superficie, 4 milles carrés; ma soumission était de $640 et celle de H. et K. McDonald, $60.

Je ne crois pas que le plan de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) puisse s'appliquer dans ces cas, car si j'eusse su qu'il ne devait y avoir qu'une seule soumission au prix de $60, je n'aurais pas offert $640. Ces trois concessions se touchent.

Le lot n° 1,046, superficie 40 milles carrés; ma soumission était de $3,500 et mes trois concurrents étaient D. R. Fraser et compagnie, $3,015 ; J. A. Powell, $1,510 ; Crafts et Lee, $815.

Le lot n° 1,047, superficie 50 milles carrés, pour lequel j'ai offert $15,000, et auquel le ministre de l'Intérieur a fait allusion, l'autre soir, dans son discours. Mes quatre concurrents étaient : H. K. McDonald, $13,524 ; Matchinbaker, $5,500 ; J. S. Hough, $4,050 ; Pritchard, Stone et compagnie, $2,000.

Le lot n° 1,054, superficie 1 mille carré, pour lequel j'ai payé $500 et J. Kennedy en a offert $200.

Le lot n° 1,068, superficie 5¼ milles carrés; je l'ai payé $400; mes concurrents offraient respectivement : McHugh frères, $310 ; J. Walter, $300 ; Boucher et Powell, $126.

Le lot n° 1,073, superficie 20 milles carrés, pour lequel j'ai payé $2,700 et mes concurrents offraient : Matchinbaker, $2,500.

Le lot n° 1,093, superficie 12 milles carrés; j'en ai payé $1,500 ; mes concurrents offraient :John Gentles, $700 ; J. W. Blain, $480 et J. Thompson, $25.

Le lot n° 1,094, superficie 27 milles carrés, que j'ai payé $2,500 et pour lequel mes concurrents John Gentles et J. W. Blain ont offert $1,850 et $2,025 respectivement.

Le lot n° 1,099, superficie 44 milles carrés. J'en ai payé $6,500 et mes concurrents en offraient : J. Thompson, $5,116 et J. W. Blain, $3,300.

Le lot n° 1,120, superficie 15 milles carrés, que j'ai payé $700. Il n'y avait pas d'autres soumissionnaires. Ce lot ne contenait que des touffes éparses et m'était de quelque valeur parce qu'il avoisine des forêts que j'exploitais.

Le lot n° 1,191, superficie 50 milles carrés ; ma soumission était de $1,050 et celles de mes concurrents, McDonald et C. C. Frith, de $584.

Le lot n° 1,192, superficie 50 milles carrés ; ma soumission était de $5,550 et les autres : John Walter, $5,060 et McDonald et Frith, $551.

Soit un total de 434¼ milles carrés que j'ai payé $49,795, ou une moyenne de $114.66 par mille.

Je suppose que la Chambre ne me contestera pas le droit de soumissionner pour l'achat de concessions forestières si j'en ai le désir. Ce n'est pas une raison, parce que je suis le beau-frère de l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) de cesser le commerce de bois, dans lequel je suis engagé depuis 1879 au Manitoba. Je suis à la tête du commerce de bois le plus important de toute la province. Que serait-il arrivé, si je n'avais pas soumissionné pour ces forêts ? Le soumissionnaire le plus offrant les auraient obtenues, mais à une perte de $9,386 pour le Gouvernement, car c'est la différence que j'ai payé et celle qu'aurait payé le soumissionnaire suivant. J'ai devant moi les prix que d'autres marchands de bois ont payés pour leurs forêts dans le Nord-Ouest. Nul doute que certaines d'entre elles qui ont été achetées en 1898 ont plus de valeur aujourd'hui, mais il en est de même de toutes les propriétés dans le Nord-Ouest, mais à un degré bien plus prononcé, je crois, que dans les autres parties du pays. Tous ceux qui ont acheté des propriétés quelconques dans le Manitoba ou le Nord-Ouest, il y a six ans, en ont payé un prix qui, en effet, peut paraître très réduit de nos jours. J'ajouterai que si j'avais placé mon argent sur immeubles dans la ville de Winnipeg ou sur les terres du Nord-Ouest ou du Manitoba au lieu de le placer dans les concessions forestières, je serais riche aujourd'hui. Voici un exemple : le gouvernement fédéral a possédé longtemps dans la ville de Winnipeg des terrains qu'il offrait en vente périodiquement. Je me rappelle que des

centaines d'acres de terre étaient ainsi offerts à $20 l'acre et qu'il ne se trouvait pas d'acheteurs. Finalement le Gouvernement disposa de tous ses terrains, qui valent aujourd'hui de dix à vingt fois le prix d'achat. Ainsi, je répète que c'est un mauvais raisonnement de me reprocher d'avoir acheté des forêts qui valent plus cher aujourd'hui que je ne les ai payées. Je m'enorgueillis plutôt d'avoir fait preuve de flair.

Je reviens au prix que d'autres marchands de bois ont payé pour des forêts. J'ai demandé au commis dans la branche des forêts et des mines de bien vouloir me préparer un tableau des concessions forestières qui ont été adjugées à d'autres marchands de bois dans le Nord-Ouest depuis dix ans ainsi que les prix qu'ils ont payés. J'ai spécifié que je voulais un tableau des ventes effectuées dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest dans les mêmes conditions où j'avais acheté mes forêts.

Comme je n'ai jamais fait d'achats dans la Colombie-Anglaise, je n'ai pas demandé la liste des ventes dans cette province. Je n'ai pas demandé non plus les ventes de concessions de moins de 100 milles de superficie, car autrement la comparaison ne serait pas juste, s'il fallait inclure les petites ventes de 1 ou 2 milles carrés. Voici le tableau qui a été préparé pour moi. J. D. McArthur, marchand de bois bien connu, un des pionniers de la province, un des constructeurs d'une section de 300 milles du Grand-Tronc-Pacifique a acheté 3 lots couvrant au total 497 milles 93 centièmes pour lesquels il a payé la somme de $13,301, soit une moyenne de $26.70 par mille. McDonald et Frith, d'Ottawa ont acheté 16 lots d'une superficie totale de 495 milles 25 centièmes, qu'ils ont payé $46,128. soit une moyenne de $93.14 par mile. J'ai moi-même acheté 434 milles 25 centièmes que j'ai payés $49,795, la moyenne étant $114.66. J. W. Stewart, entrepreneur, je ne saurais dire s'il est canadien ou américain, mais il est associé avec Foley, Lock et Larson, il a acheté 7 lots couvrant une superficie de 330 milles carrés et pour lesquels il a payé $7,000, c'est-à-dire une moyenne de $21.21 par mille. Peter McArthur, un des pionniers du Manitoba, un homme qui, à ma connaissance, est dans le commerce de bois depuis 30 ans, un citoyen honnête et respectable, un des électeurs dans ma circonscription, quoiqu'il ne soit pas de ma politique et, soit dit en passant, une de ses concessions est située dans mon comté, a acheté 11 lots d'une superficie totale de 278 milles 06 carrés qu'il a payés $17,453, soit une moyenne de $62.73 par mille. Thomas Mackie, ancien député au Parlement, a acheté 6 lots d'une superficie totale de 201 milles qu'il a payé $26,194, soit une moyenne de $130.32 par mille, la plus haute de toutes. Moore et Sanderson ont acheté 14 lots d'une étendue totale de 159 milles carrés, pour lesquels ils ont

donné $1,830, une moyenne de $11.51 par mille. Je dois dire que ces forêts ont été achetées il y a bien des années, alors que la concurrence n'était pas très vive. Le capitaine Wm Robinson, de Selkirk, autre vétéran du commerce de bois dans l'Ouest a acheté 14 lots couvrant une superficie de 137 milles carrés qu'il a payés $5,144, moyenne de $37.50 par mille. M. J. H. Sanderson a acheté 7 lots couvrant une superficie de 97 milles 27 centièmes, pour la somme de $559.55, moyenne de $5.75 par mille. Je donne maintenant les mêmes chiffres en forme de tableau, tel que le département me l'a préparé :

Etat montrant la moyenne des prix qui ont été payés pour les concessions forestières par voie de concurrence et de publicité dans les territoires du Nord-Ouest et la province du Manitoba de 1896 à 1905.

Superficie totale adjugée par publicité et concurrence, 4,394 milles 57 centièmes.

Total des indemnités reçues, $267,229.65, moyenne de $60 par mille.

Les noms des principaux concessionnaires (100 milles et plus) :

Nome.	Milles.	Prime.	Moyenne par millle.
		$ c.	
S. A. McArthur.....	407·93	19,301 00	26 70
McDonald et Frith..	495·25	46,128 00	93 14
T. A. Burrows.....	434·25	49,795 00	114·66
J. W. Stewart.....	330·00	7,000 00	21·21
Peter McArthur.....	278·6	17,453 00	62·73
Thos. Mackie.....	201·00	26,194 00	130·32
Moore et Sanderson..	159·00	1,830 00	11·51
Wm. Robinson... ..	137·00	5,144 00	42·50
J. H. Sanderson.....	97·27	559 55	5·75

A noter.—On verra par ce qui précède, que les prix qui ont été payés par M. T. A. Burrows sont beaucoup plus élevés que ceux qui ont été payés par tous les autres, excepté M. Mackie. Toutes ces forêts ont été adjugées au plus haut enchérisseur par voie de soumission publique.

Il y a encore un point à considérer au sujet de ces concessions. Le concessionnaire est tenu de payer les arpentages, un loyer foncier de $5 par mille carré, la moitié des frais de protection contre l'incendie, et de plus un droit de 50 cents par 1,000 pieds, avec augmentation graduelle pour les autres produits de la concession. Il n'a pas le droit d'abattre d'arbres de moins de 10 pouces à la souche. Il n'a pas le moindre droit à la terre, de sorte qu'il doit l'abandonner absolument dès qu'il l'a épuisée et qu'elle a acquise quelque valeur agricole. Si ces forêts valaient beaucoup plus, il se serait trouvé quelqu'un parmi tant de spéculateurs comme on en remarque dans le Manitoba et Nord-Ouest pour les acheter à prix bien plus élevés. La plus forte indemnité qui ait jamais été payée pour une concession forestière est $20,000; c'est M. Mutchinbacker qui l'a donnée pour une concession de 50 milles carrés comprise dans cette fameuse réserve située dans mon comté et dont on a tant parlé. Je crois que c'est moi qui avait la soumission la plus élevée après celle-là. J'en offrais $15,000. Notre bois n'est pas à comparer au bois de la province d'Ontario ou de la province de Québec. L'expression " concession forestière " éveille ici l'idée de forêts épaisses, garnies de gros et grands arbres, principalement des pins, mais dans l'Ouest, il n'y a pas de bois de pin, il n'y a pas un seul pin dans toutes ces concessions offertes à l'enchère. Nos forêts sont ce que vous appelleriez ici du bois à pulpe; elles renferment pour la plupart de l'épinette, blanche et rouge ; de 5 à 10 pour 100 d'épinette rouge sont une bonne moyenne pour nous. Le bois le plus commun est le peuplier et le sapin. On rencontre l'épinette blanche par touffes seulement au bord des marais et non en masse, comme ici ; l'épinette rouge croît dans les terrains marécageux. Mais rien de comparable aux forêts de pin de l'Ontario ne se rencontre dans l'Ouest.

Au cours de la discussion, l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a demandé : " Cet homme a-t-il des scieries ?" Monsieur l'Orateur, je ne veux pas me vanter des biens que je possède, mais je dois dire que je suis propriétaire de trois scieries en pleine activité, deux qui fonctionnent l'hiver et une l'été. Je livrerai cette année sur le marché 14,000,000 de pieds de bois. Je tiens à mentionner ces détails, car on a insinué que je n'étais que courtier en concessions forestières. Je ne suis pas un spéculateur dans le sens ordinaire du mot, car j'ai acheté ces forêts pour ma propre utilité et je ne veux pas les vendre, pas même au Gouvernement

On a dit l'autre jour, au cours d'un débat, que je possédais des forêts dans une des régions que le Gouvernement a l'intention d'affecter aux réserves forestières et on a insinué que le ministre de l'Intérieur prenait les dispositions voulues pour acquérir à grand profit pour moi les droits que j'ai acquis dans ces réserves. Je n'ai certainement jamais inspiré la proposition de loi relative aux réserves forestières ni je n'ai demandé au Gouvernement de me déposséder, car je ne crois pas qu'il soit disposé à se charger de régler mes affaires, acheter mes scieries, payer les frais d'amélioration des rivières, etc. Je crois que le Gouvernement prêterait à la critique s'il achetait un commerce comme le mien ou tout autre par respect pour la doctrine des droits acquis.

Maintenant, passons aux permis de coupe. J'ai dit que le chef de l'opposition était dans l'erreur en assimilant le permis à la concession. J'ai obtenu du Gouvernement le permis n° 827, et d'autres marchands de bois en ont obtenus comme moi, en vertu duquel j'ai le droit de couper du bois près de mes scieries, aux conditions ordinaires insérées

dans tous ces permis de coupe, c'est-à-dire que je dois payer double droit. J'ai abattu le bois en vertu de ce permis; c'était en partie des traverses de chemins de fer, et j'ai payé les droits au département. Malheureusement l'incendie, causé par les colons, a dévasté toute la végétation, de sorte qu'il n'y a plus aujourd'hui un seul arbre sur toute cette étendue.

Si je n'avais pas abattu de bois sur cette concession le Gouvernement n'aurait pas touché les redevances que je lui ai payées.

Arrivons maintenant aux scieries. Dans toutes les concessions forestières, il est stipulé que si le bois est rare dans le voisinage de la concession, le ministre de l'Intérieur peut ordonner au concessionnaire de construire une scierie et de livrer du bois de construction à la population avoisinante, sous peine de voir sa concession annulée. Cette condition est attachée à toutes les concessions que j'ai obtenues, et si dans toute la liste citée par l'honorable député il se trouve une concession dont le bois serait nécessaire à la population avoisinante, le ministre de l'Intérieur n'a qu'à m'en donner avis et j'érigerai immédiatement une scierie ou je perdrai mes privilèges sur cette concession.

J'ai cherché, monsieur l'Orateur, à expliquer le plus clairement possible, mon rôle dans cette affaire des réserves forestières, pour répondre aux attaques des honorables députés de la gauche. On doit admettre que parce que je suis le beau-frère de l'exministre de l'Intérieur, ce n'est pas une raison pour que je sois privé du droit d'acquérir des concessions forestières aux enchères, et de continuer le genre de commerce auquel je me suis toujours livré depuis que je suis dans les affaires. Je dois ajouter, que dans la province d'Ontario et dans la province de Québec, les commerçants de bois s'adressent aux autorités provinciales. Dans les territoires du Nord-Ouest et le Manitoba, les forêts sont sous la juridiction des autorités fédérales et c'est à elles que doivent s'adresser tous les commerçants de bois. J'étais donc obligé, comme les autres, de m'adresser au gouvernement fédéral. J'ai eu des transactions avec le gouvernement conservateur, avant l'avènement du Gouvernement actuel. Une fois j'ai même obtenu une concession forestière gratuitement, à l'époque où le Gouvernement les donnait.

M. SAM. HUGHES : Etait-ce un crime ?

M. BURROWS : Je ne le crois pas. Je me rappelle avoir eu une entrevue avec l'honorable M. J. C. Aikins qui était alors ministre de l'Intérieur, et j'ai obtenu une petite étendue de terrain boisé sans rien payer. A cette époque, le gouvernement les cédait gratuitement. Les commerçants de bois étaient donc obligés de s'adresser au gouvernement, et lorsque le gouvernement libéral est arrivé au pouvoir, j'ai dû m'adresser à lui, sous peine de renoncer à mon commerce. En faisant des affaires avec un département dirigé par mon beau-frère je ne crois pas avoir agi autrement que n'aurait agi n'importe quel député de l'opposition.

M. FOSTER : L'honorable député me permet-il de lui poser une question ? Il n'y répondra que s'il le veut bien. Le nombre des concessions qu'il possède a provoqué certains commentaires et il répond à cela qu'il possède trois scieries. A-t-il des objections à nous dire combien de concessions il exploite à l'heure qu'il est ?

M. BURROWS : Quatre. En terminant, monsieur l'Orateur, je dirai que si l'honorable chef de l'opposition qui a proposé cette résolution n'a pas de meilleures raisons pour attaquer la conduite du Gouvernement qu'il n'en a pour me reprocher mes relations avec le département relativement aux concessions forestières, je suis convaincu qu'il regrettera bientôt d'avoir proposé une pareille résolution.

M. W. J. ROCHE (Marquette) : A cette phase avancée du débat, je ne veux pas abuser de la patience de la Chambre. Je comprends qu'après une discussion aussi prolongée, il est difficile d'apporter des arguments nouveau, et je me bornerai à réfuter quelques-unes des prétentions de nos adversaires et à apporter quelques nouvelles preuves de la nécessité dans laquelle sont les membres de cette Chambre de voter en faveur de la résolution de l'honorable chef de l'opposition.

L'honorable député qui vient de reprendre son siège a traité des questions qui lui sont personnelles et sur lesquelles j'aurai l'occasion de revenir plus tard.

La résolution de l'honorable chef de l'opposition est assez intimement liée au débat provoqué par l'honorable député de la division Saint-Antoine (M. Ames) il y a deux ou trois semaines, et aussi à la question des terres séquestrées dans les réserves concédées aux compagnies de chemins de fer dont j'ai parlé avant les vacances de Pâques.

La question actuelle est tout aussi importante, sinon plus ; elle exige la prompte intervention du Gouvernement, si l'on veut apporter un remède aux abus qui existent depuis quelques années. Il est maintenant admis que depuis quelque temps il y a eu de nombreuses demandes de homesteads fictives, faites par des gens qui n'ont jamais eu l'intention de s'établir sur ces terres et que grâce à cette fraude des milliers de sections paires sont inscrites sous de faux noms. Le public est aussi convaincu que de graves irrégularités se commettent au département de l'Intérieur, dans la manière de disposer du domaine national, dans l'affermage des terrains à pâturage, dans l'octroi des concessions minières, dans l'émission des certificats de terre et que tous ces abus deman-

dent la prompte intervention du Gouvernement.

Une chose certaine, c'est que les règlements relatifs aux concessions minières ont été modifiés, il y a quelques années, que pendant une période de six mois il n'y a pas eu de concurrence et que c'est pendant cette période que des amis du Gouvernement, y compris l'orateur qui m'a précédé, ont obtenu des privilèges spéciaux et plusieurs milles carrés de concessions forestières. Immédiatement après, les règlements ont été remis dans l'état où ils étaient autrefois.

M. BURROWS : L'honorable député n'a probablement pas l'intention de dire une fausseté, mais c'est ce qu'il fait. Depuis l'avènement du Gouvernement actuel, je n'ai jamais eu connaissance qu'une seule concession forestière ait été accordée sans concurrence, à moi ou à qui que ce soit. Moyennant un droit double, le département a accordé des permis de coupe sur certains territoires, mais seulement aux concessionnaires des terrains adjacents.

M. W. J. ROCHE : L'honorable député joue sur les mots et sa distinction n'en est pas une, et avant de finir je prouverai que mon honorable ami a reçu des privilèges spéciaux. Je ne lui reproche rien ; il a peut-être agi inconsciemment. Je m'en prends au département de l'Intérieur qui a accordé ces privilèges.

Il est certain aussi, ainsi que la chose a été établie à plusieurs reprises depuis le commencement de la session, qu'une grande compagnie, la compagnie de colonisation de la vallée de la Saskatchewan, a acheté 250,000 acres de terre à $1 l'acre et que 150,000 acres lui ont été concédés sans qu'un fonctionnaire du Gouvernement eut fait l'inspection de ces terrains, pour savoir si la compagnie avait satisfait à ses obligations d'établissement. Cela a été fait hors la connaissance de l'ex-ministre de l'Intérieur, comme il l'a déclaré lui-même devant la Chambre, et hors la connaissance du sous-ministre. Mais quand l'honorable député de Brandon (M. Sifton) fut mis en demeure de nommer le fonctionnaire qui avait agi ainsi à l'insu de ses supérieurs et avait illégalement cédé 150,000 acres de terre à cette compagnie, il dut répondre qu'il ne le connaissait pas, mais qu'il en acquièrerait et en ferait rapport à la Chambre.

Pour se conformer aux usages parlementaires, la Chambre dut accepter cette explication, mais il faudrait avoir une pauvre opinion de l'intelligence de la députation pour supposer qu'un seul député, de la gauche ou de la droite, a cru un instant que le ministre de l'Intérieur en parlant ainsi disait toute la vérité et parlait avec toute la franchise que nous étions en droit d'attendre de lui.

Quand il est venu à Ottawa prendre la direction du ministre de l'Intérieur, il disait ouvertement qu'il ne subirait aucune influence extérieure et ses amis faisaient les plus grands éloges de ses talents d'administrateur, et quand il vient déclarer qu'un fonctionnaire de son département a commis un acte de cette nature, à son insu et à l'insu du sous-ministre, et qu'il n'a rien fait pour connaître le coupable, on avouera qu'il est difficile de le croire. J'aurai l'occasion de revenir sur cette question.

A propos des déclarations fausses qui se sont produites en si grand nombre, en ces derniers temps, je ferai observer que le nombre de concessions gratuites dont le Gouvernement peut encore disposer, diminue rapidement. Si ces concessions étaient demandées par des colons véritables, par des gens qui ont l'intention de les cultiver et de contribuer à la richesse et à la prospérité du pays par leur travail, tout le monde s'en réjouirait. Mais quand nous savons que ce n'est pas ce qui a lieu, quand nous avons la preuve que dans des centaines de cas, ces terres sont accaparées par de grandes compagnies, que ces inscriptions sont demandées par les agents de ces compagnies, non pour s'y établir, non pour enrichir le pays, mais pour augmenter les bénéfices des compagnies, il est du devoir des représentants du peuple de mettre fin le plus tôt possible à cet état de choses.

Tout le monde sait que ces abus existent et tout le monde sait aussi qu'ils ne peuvent qu'avoir des conséquences funestes pour le pays dont ils retarderont le développement. Il est de toute évidence aussi qu'il faut y apporter un prompt remède.

Sur la carte qui a été déposé sur le bureau de la Chambre l'an dernier, la région semi-aride est indiquée par l'inspecteur général, et il est facile de constater que cette région n'est pas aussi grande que celle qu'indiquait M. J. S. Dennis, en 1899. Cela peut être attribué à différentes causes : à des changements climatériques, à des pluies plus abondantes, à de meilleurs procédés de cultures ; mais, quoi qu'il en soit, cette région semi-aride est de beaucoup moins étendue qu'autrefois. Prenons aussi la nouvelle carte des homesteads qui a été déposée cette année et sur laquelle les terres boisées sont indiquées. Dans ces régions boisées il y a certainement d'excellentes terres arables, mais elles ne sont pas très considérables, elles sont dessiminées ci et là, et la plupart sont tellement éloignées des chemins de fer qu'elles seront presque sans valeur d'ici à plusieurs années.

Je n'ai pas été peu surpris d'entendre un homme de l'intelligence de l'ex-ministre de l'Intérieur dire que c'est une chose bien connue dans l'Ouest que les colons s'éloignent autant que possible des chemins de fer, sans qu'on puisse les en empêcher. Depuis des années, dans l'Ouest, chaque fois qu'un groupe de colon s'est trouvé éloigné des chemins de fer, il n'a cessé de faire entendre les plus bruyantes réclamations pour

avoir un marché et des communications par voies ferrées.

A quoi leur servirait de récolter 20, 30 ou 40 boisseaux de blé à l'acre, s'ils sont à 40 milles d'un chemin de fer et s'il leur faut perdre deux ou trois jours pour aller le porter à la gare. Cette prétention de l'ex-ministre est ridicule. Personne ne désire s'éloigner des chemins de fer, si ce n'est ceux qui ont besoin de grandes étendues de pâturage.

Si on fait abstraction des régions boisées indiquées sur la dernière carte et de la région semi-aride, il reste environ 4,000 townships de bonnes terres arables, soit à peu près le nombre d'acres indiqué par l'honorable député de Saint-Antoine de Montréal (M. Ames) 90,000,000. Si on partage cela en 45,000,000 acres de sections paires et 45,000,000 acres de sections impaires, il faut déduire des sections paires 4,200,000 réservés pour la baie d'Hudson, 3,000,000 couverts par du scrip, 2,500,000 pour des fins d'irrigations, 250,000 acres concédés à la compagnei de colon de la vallée de la Saskatchewan, 25,000,000 affectés aux homesteads et préemptions, de sorte qu'il ne reste plus que 10,500,000 d'acres disponibles, sur les 45,000,000 d'acres des sections paires. Comme l'an dernier on a affecté environ 5,000,000 d'acres aux homesteads, on voit que ce qui nous reste sera presque épuisé dans deux ans.

Sur les sections impaires, 27,130,000 acres ont été concédés aux compagnies de chemins de fer, et 5,000,000 sont convertis en réserves scolaires, ce qui laisse 12,870,000 acres des sections impaires dont on n'a pas encore disposé. On voit donc l'importance qu'il y a de conserver nos terres pour les vrais colons et les empêcher de tomber entre les mains des spéculateurs.

Je ne pouvais m'empêcher de sourire en entendant les orateurs de la droite parler des quantités de terres aliénées, ou plutôt données, par les conservateurs. Je ne crois pas que les terrains qui ont été concédé pour établir des communications par voies ferrées dans l'Ouest soient des terrains donnés inutilement. Ces terrains ont été employés à des fins très utiles et très profitables. Mais si on doit reprocher au Gouvernement conservateur d'avoir disposé des terrains de cette manière, d'avoir, par exemple, concédé 25,000,000 d'acres au Canadien du Pacifique, que faut-il penser du gouvernement libéral de 1873 à 1878, qui voulait affecter 50,000,000 d'acres à la construction de ce chemin. Les orateurs libéraux ont mauvaise grâce à reprocher aux conservateurs d'avoir donné 25,000,000 d'acres de terre au Canadien du Pacifique puisqu'eux-mêmes offraient le double à quiconque voudrait se charger de cette entreprise; mais leur offre ne fut pas accepté.

Au sujet des fausses inscriptions de homesteads, je possède quelques preuves que je

tiens à soumettre à la Chambre. Plusieurs des orateurs de la gauche qui m'ont précédé, ont apporté leur quote-part de preuves, sur ce point, je tiens à apporter aussi ma contribution. Un certain nombre de députés de la droite nous ont donné une répétition des "Innocents Abroad" de Mark Twain, et ont cherché à faire croire qu'il faut venir à Ottawa pour apprendre que ces fraudes se commettent, malgré les nombreux cas cités par des honorables députés de l'Est et de l'Ouest. J'ai ici une lettre qui a été publiée dans un journal libéral, le "Free Press" de Winnipeg, et qui a été écrite, il y a quelque temps par un citoyen de Calgary. En voici le texte :

Monsieur,—Je vois avec plaisir que le "Free Press" dans un article de rédaction, prend une attitude aussi ferme contre cet abus de la loi des homesteads. Il prend de telle proportion qu'il fera une mauvaise réputation au Canada qui est cependant un beau pays. L'automne dernier je suis allé à la recherche d'un homestead à l'ouest de Calgary, où ils sont très rares. Je fis la rencontre d'un ancien compatriote établi dans cette région qui m'en indiqua un pour lequel une inscription avait été prise, il y a trois ans, mais qui n'avait jamais été habité, sur lequel il n'y avait aucune construction, qui n'avait jamais été cultivé, car celui qui avait demandé l'inscription se livrait à d'autres occupations dans une ville voisine.

C'est évidemment un de ces faux colons.

Après avoir fait contrôler ces renseignements, je me suis rendu au bureau des terres et j'ai demandé l'annulation de la première déclaration.

Remarquez que le premier solliciteur avait détenu cette terre pendant trois ans.

Les formules prescrites furent remplies et signées au commencement d'octobre dernier. A l'expiration des soixante jours obligatoires, n'ayant pas de nouvelles du bureau des terres, je m'y suis rendu plusieurs fois, sans pouvoir obtenir de réponse satisfaisante. Après avoir attendu quelque temps, j'écrivis à Ottawa et je reçus une lettre me disant qu'on avait disposé de cette concession et que l'inscription ne pouvait pas être annulée. Après avoir écrit de nouveau à Ottawa, en donnant toutes mes raisons, j'appris que cet homme avait acheté la terre du gouvernement, après ma demande d'annulation et que je n'avais pas de recours.

Cependant l'ex-ministre de l'Intérieur déclare qu'aucun grief ne lui a été signalé, ni par les colons, ni par les membres de cette Chambre. Voici le cas d'un homme qui avait demandé l'annulation d'une inscription sur un homestead qu'un citoyen d'une ville détenait depuis trois ans, sans avoir rempli aucune des conditions; quand ce détenteur n'eut plus d'autre alternative que d'habiter sa concession ou d'y renoncer, avec la complicité d'un fonctionnaire, sans doute et peut-être sur l'avis favorable d'un inspecteur, il obtint ses titres du ministre de l'Intérieur, en dépit de la demande du colon sérieux qui voulait s'établir sur cette concession. La lettre continue ainsi :

Après avoir fait beaucoup de démarches et avoir perdu tout l'hiver, je ne suis pas plus avancé qu'au premier jour. Des cas de ce genre sont peut-être de peu d'importance et on n'en entend pas beaucoup parler, cependant, ils existent et leur nombre va en augmentant ; ils exigent une meilleure application de la loi, sans quoi une bonne partie du travail d'immigration sera perdue.

(Signé) MOORE.

Calgary, 27 mars.

Voici encore une autre lettre que je recommande à l'attention de la Chambre. Elle est écrite avec beaucoup d'intelligence et je vous prie de remarquer, monsieur l'Orateur, que les preuves que j'apporte sont dépourvues de tout esprit de parti ; elles viennent, pour la plupart, d'amis du Gouvernement. L'auteur de la lettre que je me propose de lire a eu une connaissance personnelle des faits qu'il rapporte et, par conséquent, il sait ce qu'il dit. Il y a à peine un an, il avait été envoyé en Europe, par le Gouvernement, a titre de délégué agricole. Voici cette lettre :

Au directeur du " Free Press ".

Monsieur,—Ceux qui sont à la recherche d'une ferme dans l'Ouest, rencontrent partout de grandes affiches défendant, sous les peines les plus sévères, d'enfreindre les lois sur les homesteads. Au dire de ces affiches, celui qui accepte une considération, monétaire ou autre, pour demander la révocation d'une concession, ou qui demande à se faire adjuger une concession dont la révocation a été obtenue moyennant une considération, commet une infraction grave à la loi sur les homesteads. Or, en dépit de ces affiches et fortes peines dont sont menacés les contempteurs des règlements, il est remarquable que dans les centres où sévit actuellement la fièvre des terrains, comme Regina, Saskatoon, Battleford-sud, on puisse rencontrer des agents de terrains qui, pour vous engager à acheter, offrent de vous faire avoir une concession gratuite et qui exécutent toutes les formalités requises pour faire modifier les inscriptions, sans même chercher à déguiser le fait que ces concessions gratuites dont ils disposent ainsi, sont détenues par leurs créatures qui s'en désaisissent à la première demande.

Je parle ici de choses que j'ai vues de mes yeux dans ces villes et d'offres qui m'ont été faites, à moi et à d'autres, sans le moindre souci de la loi. D'après les apparences, le procédé est d'une simplicité sublime, mais il serait intéressant de savoir s'il n'implique pas de la négligence, sinon de la connivence de la part de ceux qui sont chargés de l'application de la loi. Nous entendons de la part de ceux qui sont à la recherche de terrains, des plaintes qui mériteraient une enquête. Ceux qui se plaignent ainsi disent qu'une forte proportion des homesteads, et des meilleurs, entre Yorkton et Edmonton, est entre les mains de personnes fictives, que ces homesteads sont enregistrés au noms de gens qui n'ont pas la moindre intention de remplir les conditions d'établissement, mais qui, pour une considération pécuniaire ou autre, permettent qu'on se serve de leur nom pour ce trafic illégal. Rien n'a plus contribué auprès des populations que nous désirons avoir pour le Nord-Ouest à rendre le Canada populaire que cette politique des concession gratuites.

A titre de délégué en Angleterre et en Ecosse, l'hiver dernier, je puis certifier qu'il n'y a rien dans toute la politique d'immigration du Gouvernement qui soit plus propre à nous attirer des colons que cette promesse de concessions gratuites de 160 acres. Mais à la suite du dernier voyage que je viens de faire dans l'Ouest, je puis certifier aussi qu'il n'y a rien qui soit plus propre à causer des ennuis et du mécontentement parmi les vrais colons que cette certitude, où qu'ils aillent, même dans les régions les plus reculées, de trouver tous les meilleurs quarts de sections paires accaparés illégitimement par les créatures d'une compagnie de trafiquants. Ce mécontentement atteint une intensité dont on peut se faire une idée quand ces homesteads enviés leur sont ensuite offerts gratuitement à la condition qu'ils achètent les terrains adjacents, sur les sections impaires.

Il est injuste de tolérer un pareil état de choses. Cela est contraire à l'esprit et à la lettre de la loi et annule les bonnes intentions du Gouvernement. Cela retarde la colonisation et nuit au développement du pays ; cela installe sur notre sol une classe de colons dont le premier acte, dans leur nouvelle patrie, est une violation de la loi et un mépris du serment, ce qui constitue une situation immorale sur laquelle on ne peut fermer les yeux.

Je n'hésite pas à dire que des mesures doivent être prises immédiatement pour qu'une enquête ait lieu, et que les registres soient purgés de ces fausses inscriptions. L'Etat ne peut pas subir un état de choses aussi pernicieux. On a déjà trouvé des moyens de se débarrasser de filous plus habiles que ces vilains personnages qui violent la loi ouvertement et se moquent de ceux qui osent douter de la légitimité de leurs méthodes. Il est déjà regrettable que les terres tombent entre les mains de petites compagnies pour servir à la spéculation, car cela retarde la colonisation, mais il est intolérable que les agents de ces compagnies aient recours à des moyens comme ceux que je viens de décrire. Un autre scandale qui demande une repression immédiate et énergique, c'est que les fonctionnaires du gouvernement tolèrent, s'ils n'encouragent pas, les agissements de ces agents, car il est impossible qu'ils ne s'aperçoivent pas de ce qui se passe s'ils ne sont pas dépourvus de l'intelligence nécessaire à l'accomplissement de leurs fonctions. Cet état de chose détruit dans l'esprit du nouvel arrivant la confiance qu'il avait dans la sincérité du gouvernement qui l'a attiré ici. Les voyages qu'il faut faire pour choisir un homestead sont toujours coûteux pour un pauvre immigrant qui, à chaque pas, est la proie de ceux qui profitent de la prospérité générale pour faire fortune ; mais quand ses dépenses, ses voyages, sa perte de temps et les misères qu'il a endurées n'aboutissent qu'à lui faire avoir un homestead de deuxième ou troisième qualité, quand il sait que toutes les meilleures terres sont détenues illégalement, il devient exaspéré. Peu de nouveaux colons consentent à courir le risque de voyager une semaine ou deux dans l'espérance de trouver une concession en déchéance. La plupart préfèrent prendre ce qui reste, plutôt que s'en retourner les mains vides, mais ils emportent dans leur for intérieur un profond ressentiment contre un système qui permet de si mesquines fourberies.

ALEXANDER McGOWAN.

Virden, 7 novembre.

Le signataire de cette lettre ne se gêne pas pour dire ouvertement à ses amis politiques qu'il y a tolérance ou connivence, pour que les agents de ces compagnies puissent agir ainsi.

Il a été question, au cours de ce débat d'un article de rédaction du " Free Press ", de Winnipeg. Ce journal qu'on donne comme l'organe de l'ex-ministre de l'Intérieur, a été très sévère, sur cette question. Des extraits de cet article ont été cités, mais je tiens à le citer en entier, vu qu'il est assez flatteur pour le ministre actuel de l'Intérieur :

Il y a quelques mois M. Richard Waugh a publié dans le " Free Press " une série d'articles sur les abus de la loi concernant les homesteads, qui a fait beaucoup de bruit et provoqué beaucoup de discussion. Il fit remarquer qu'avec la hausse rapide dans la valeur des terres de l'Ouest les privilèges des concessions gratuites étaient beaucoup plus précieux aujourd'hui qu'à l'époque où tout se faisait en petit dans cette partie du pays ; il a surtout commenté les enregistrements frauduleux à l'aide desquels des courtiers en terrains accaparent les terres de l'Ouest.

Beaucoup d'indices font voir que cette pratique est encore en vigueur et qu'elle sévit même avec plus d'intencité. Nous avons sous les yeux un journal publié dans une ville des états de l'Ouest qui annonce en vente des terres dans l'Ouest canadien, et un des avantages qu'on offre à l'acheteur c'est qu'on les mettra en état d'obtenir une concession gratuite sur le terrain voisin de celui qu'il achètera. Cela veut dire que les concessions gratuites avoisiantes sont enregistrées au nom d'hommes de paille qui disparaîtront au moment voulu pour faire place à celui que désignera la compagnie.

Ceci est naturellement contraire à l'esprit et à la lettre de la loi. Une concession gratuite est accordée au colon sérieux, qui doit remplir certaines conditions d'établissement et nul autre n'a droit à ces privilèges. La compagnie que vend ses terrains en offrant des concessions gratuites, pardessus le marché, obtient pour ses terrains des prix plus élevés que ceux qu'elle obtiendrait sans cela ; en d'autres termes, elle échange contre espèces sonnantes, des terres que le Parlement canadien garde en réserve pour les honnêtes et laborieux immigrants à la recherche d'un foyer. Il est difficile d'imaginer quelque chose de plus effronté.

Le " Free Press " a raison de croire qu'il se commet des fraudes de ce genre sur une grande échelle. Dans quelques districts les homesteads sont tous pris de cette manière. Sans doute que les archives dans les bureaux des terres montrent que chaque quart de section est dûment enregistré au nom d'une personne et que les conditions de la loi ont été remplies. Superficiellement tout est probablement correct, mais derrière les formes légales il se fait un accaparement audacieux et une escroquerie de la pire espèce.

C'est une indignité que des hommes qui viennent en ce pays, en réponse à l'invitation du Gouvernement, soient incapables de se procurer des homesteads à une distance raisonnable des chemins de fer et des villes, parce que les grandes compagnies foncières accaparent ceux-ci, et ce, sans l'ombre d'un droit. On sait

M. W. J. ROCHE.

que l'attention de l'ancien ministred e l'Intérieur avait été appelée sur cette situation et qu'il se proposait d'ouvrir une enquête.

M. Oliver, depuis son entrée dans le cabinet, a été très occupé . . .

C'est très vrai. Le temps qu'il aurait dû consacrer aux affaires de son ministère, ici, il l'a employé à faire les élections provinciales du Nord-Ouest où il violait la doctrine libérale bien connue que la politique fédérale doit être entierement séparée de la politique provinciale, doctrine qui est allée rejoindre ses sœurs dans le cimetière des promesses violées du parti libéral. Je lis la suite :

M. Oliver, depuis son entrée dans le cabinet a été très occupé, et il est probable qu'il n'a pas encore pu donner une bien grande attention aux questions multiples de son département, et qui requiert son intervention. Il n'y a pas de doute, qu'on peut se fier à lui et qu'il fera le nécessaire pour remédier à cet état de choses.

Il devrait y avoir une enquête consciencieuse et compétente dans toutes les inscriptions d'homesteads de ces deux dernières années, afin de supprimer et d'annuler non seulement ces fausses demandes présentées par les compagnies foncières, mais aussi tous les colons douteux qui n'ont aucune intention de se faire cultivateurs, et qui ne font que tout juste ce qu'il faut pour obtenir leurs titres de propriété, afin de pouvoir vendre leurs terres dès qu'ils en ont obtenu la possession légale.

Cet accaparement illicite des concessions gratuites est, sans doute, un incident du progrès du pays. Il y a cinq ans, une concession gratuite n'avait de valeur que pour un vrai colon, mais maintenant que la terre se vend de $8 à $15 l'acre et que les prix augmentent rapidement, un quart de section est un joli gâteau et il ne manque pas de gens qui s'ingénient à en obtenir un sans bourse délier.

Ils ne peuvent être fructrés dans leurs desseins que par une inspection rigoureuse et par une stricte application de la loi. Et même avec cela, on n'y réussira peut-être pas complètement, car ceux qui cherchent à s'enrichir avec les concessions gratuites du Gouvernement sont peut-être trop habiles pour nos fonctionnaires. Mais, chose certaine, si ces concessions gratuites ne peuvent pas être réservées à ceux à qui la loi les destine,—aux colons des pays étrangers qui viennent chercher une patrie au Canada—il faudra changer le mode actuel et mettre fin aux concessions gratuites. Si les homesteads doivent être vendus, que ce soit au profit de l'Etat.

Il n'y a pas longtemps nous avons entendu l'ex-ministre de l'Intérieur déclarer que durant la dernière campagne électorale dans la province de la Saskatchewan, le chef de l'opposition, M. Haultain, annonçait comme un article de son programme la distribution des terres du Nord-Ouest, et voici maintenant un organe officiel du Gouvernement qui déclare ouvertement que si cet accaparement illicite des homesteads continue à se pratiquer comme il se pratique depuis quelques années, il vaudra mieux cesser toute concession gratuite, comme le moindre de deux maux. Je recommande ces deux aveux aux

honorables députés de la droite qui avaient peine à croire ce qu'affirmaient les membres de l'opposition. Tous ces renseignements viennent de sources favorables au Gouvernement. L'ex-ministre de l'Intérieur savait que cette coutume était en vogue depuis trois ans. J'ai eu l'honneur de la lui signaler pendant la session de 1904. Vers la même époque le " Globe " publiait une lettre dont je citerai quelques passage, pour bien faire voir que le ministre était au courant de la situation et qu'il n'a pas d'excuse pour avoir laissé écouler deux ans sans faire cesser les abus. Cette lettre est signée par un colon :

Nous avons remarqué dans le " Globe " du 10 juillet, un article au sujet des abus des privilèges du homestead, dans le nord d'Ontario, relativement au gaspillage du bois. Nous avons ici quelque chose qui ne vaut guère mieux. J'ai pris un homestead à sept milles du chemin de fer Régina à Prince-Albert. J'ai fait ma déclaration le dernier jour de septembre, et je me suis rendu sur ma terre au commencement de mai. J'ai fait ma déclaration moi-même dans le bureau des terres fédérales, sans l'intervention d'aucune compagnie, mais je me trouve sur le territoire de la compagnie de colonisation de la vallée de la Saskatchewan, et je vois ce qui se passe.

Cette lettre n'est pas écrite par un citoyen qui habite à 30 milles de la région, mais par un colon qui est sur les lieux mêmes :

Pour attirer les acheteurs, la compagnie leur fait l'offre d'un de ces misérables homesteads, et beaucoup achètent du terrain, à cette condition. Un grand nombre d'acheteurs n'ont pas l'intention de s'établir sur ces terrains, mais de détenir la propriété pendant un certain temps et de la revendre avec la concession gratuite, par dessus le marché.

Plus loin, la même lettre dit encore :

Là où nous sommes actuellement, trois d'entre nous sont établis sur leurs homesteads et dans un rayon de six milles, il n'y en a que trois autres, et bien que beaucoup de homesteads aient été pris autour de nous, en même temps que les nôtres, pas un seul n'est habité. Nous sommes presque seuls, comme Robinson Crusoé, au milieu d'un vaste territoire détenu par des spéculateurs. Presque tout le terrain est vendu ou concédé, et bien que les déclarations aient été faites depuis plus de neuf mois, il ne se fait aucun travail et il n'y a personne sur ces terrains. Les spéculateurs qui les détiennent attendent une hausse dans les prix. Un Américain peut obtenir de cette compagnie des faveurs qui sont refusées à un Canadien. Nous connaissons des cas où les concessionnaires se sont excusés auprès de l'agent des terres et n'ont pas l'intention de s'établir sur leur homestead avant le printemps prochain.

Ils sont venus, ont promis de labourer cinq acres et sont repartis pour le Minnesota.

Nous considérons que c'est interpréter trop libéralement les règlements et commettre une injustice envers ceux qui s'y conforment.

On devrait s'enquérir des méthodes et des procédés de cette compagnie, car la manière dont les règlements sont violés fait la risée de tous ceux qui sont ici et surtout des Américains qui ont obtenu des concessions gratuites. Ils disent que nous avons un drôle de Gouvernement qui permet à une compagnie de faire ce que fait cette compagnie de colonisation de la vallée de la Saskatchewan.

Ce que je vous raconte se passe à un peu plus de 100 milles ou nord-ouest de Regina.

Cela est écrit par un colon qui habite sur le territoire concédé à cette compagnie.

Voici maintenant une lettre d'un inspecteur de district d'amélioration locale, que j'ai reçue depuis que ce débat est commencé. Il avait écrit à la compagnie pour lui demander de payer des taxes sur certains terrains et voici la réponse du secrétaire :

Cher monsieur,—J'ai reçu votre demande de cotisation pour les sections 32,23, 27, 2e méridien ouest. Comme notre compagnie n'a pas reçu du département de l'Intérieur ses titres pour ces terrains, nous prétendons n'être pas responsables de ces taxes ; mais si nous recevons nos titres du département, nous nous ferons un plaisir de faire parvenir à notre municipalité un chèque en paiement de ces taxes, à partir de la date de l'émission des titres en faveur de la compagnie.

Vous comprendrez que notre prétention est que des taxes ne peuvent pas être prélevées sur la propriété, tant que nous n'aurons pas reçu nos titres.

En d'autres termes, la compagnie retarde autant que possible de prendre ses titres, pour ne pas payer de taxes et les districts d'améliorations locales sont ainsi privés de l'argent dont ils ont un grand besoin. La lettre par laquelle M. Spencer me transmet la réponse du secrétaire, est ainsi conçue :

Cher monsieur,—Je vois par les journaux que vous vous intéressez au honteux trafic de terres qui a eu lieu dans cette province, et comme il ne faut rien laisser de côté pour remédier au mal, je vous envoie la lettre ci-jointe comme un échantillon de l'insolence de cette compagnie à laquelle nous avons été livrés. Knowles et Turriff ont déclaré que cette opération n'avait pas causé de mécontentement dans l'Ouest; vous pouvez leur répondre que c'est absolument faux, car de tous les côtés, et dans toutes les classes de la société on manifeste la plus grande indignation contre ceux qui ont fait le coup, et je suis certain que si une démarche était faite pour défaire ce qui a été commencé, elle serait universellement approuvée dans l'Ouest.

En échange des homesteeads qui lui ont été concédées, cette compagnie devait établir 32 colons sur chaque township compris dans leur concession. D'après des renseignements digne de foi et d'après mes propres observations, je sais que la compagnie a donné les noms de personnes qui n'avaient jamais entendu parler de la compagnie de colonisation de la vallée de la Saskatachewan avant d'avoir reçu leur concession gratauite. Je ne crois pas que la compagnie avait le droit d'agir ainsi et je considère qu'elle a obtenu ces terrains par la fraude. Je pourrai vous indiquer les noms si vous m'envoyer la liste fournie par la compagnie pour le township 24, rang 26, 2me. méridien ouest et le township 24, rang 27 2e méridien ouest.

On devrait insister pour avoir une enquête complète, car il serait absurde d'approuver une pareille transacation.

Votre, etc.,
H. N. SPENCER.

Cette lettre est signée par le président du district d'améliorations locales, n° 12, de la province de la Saskatchewan, M. H. N. Spencer.

J'ai déjà donné de nombreuses preuves puisées à des sources impartiales que ces accaparements illicites de homesteads se pratiquaient sur une grande échelle et il est amusant d'entendre des représentants du Nord-Ouest prétendre en ignorer le premier mot.

Il y a aussi une autre cause qui favorise ces abus. J'ai ici quelques unes des formules dont se servaient les agents sous l'ancien gouvernement, et celles dont ils se servent a présent. Le solliciteur, sous le gouvernement conservateur, était obligé de donner son nom au long, son âge, sa nationalité, dire d'où il venait, s'il était marié, le nombre des membres de sa famille, y compris lui et sa femme, son occupation antérieure, son domicile postal actuel, la terre qu'il désirait avoir, le township, le rang, dire si des améliorations y avaient été faites, si elle contenait du bois, et dans l'affirmative, combien d'acres ; indiquer le nombre d'acres de terrain marécageux ; dire s'il avait déjà demandé d'autres terres fédérales et les décrire, s'il y avait lieu.

Voilà quelles étaient les questions auxquelles le solliciteur était tenu de répondre sous la foi du serment ; ces réponses devaient aussi être attestées sous la foi du serment, par l'agent qui transmettait la demande. Mais que firent les libéraux en arrivant au pouvoir ? Ils mirent les anciennes formules de côté, et se contentèrent de demander au solliciteur son nom au long, s'il était marié, s'il avait une famille, son âge, sa nationalité, d'où il venait, le nombre des membres de sa famille, son âge, sa nationalité, d'où il venait, le nombre des membres de sa famille, s'il était marié, y compris lui et sa femme, sa présente occupation, son domicile postal actuel, s'il avait déjà demandé des terres fédérales, et dans l'affirmative, en donner la description. Ils ont laissé de côté la description du homestead qu'il désirait avoir, de sorte qu'il n'était pas tenu de dire sur quel quart de section il désirait s'établir. On ne lui posait aucune question sur l'endroit où était situé le homestead qu'il demandait. Il n'était pas tenu non plus d'attester ses réponses sous serment. Il lui suffisait de signer la formule en la présence d'un témoin et de l'envoyer à l'agent qui la certifiait sous la foi du serment.

Ces changements étaient une invitation à la fraude, car il était facile, pour une faible rénumération ou même pour rien, de trouver des gens disposés à signer ces formules. Le Gouvernement s'aperçut que ce mode donnait ieu à des abus et modifia de nouveau les formules. Mais elles ne sont pas encore tout à fait semblables à celles qui étaient en usage sous le régime conservateur, mais cependant elles contiennent une description du homestead. Il n'y est pas fait mention des terrains marécageux, des terrains boisés, et le serment n'est pas exigé ; la simple signature suffit. C'est cette formule qui est en vigueur aujourd'hui et qui est une incitation directe à la fraude.

L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) admet lui-même que des fraudes ont été commises, autrement, pourquoi changerait-il encore les formules pour parer au danger ? J'espère que ses nouveaux règlements seront efficaces, mais la situation est assez grave pour que les meilleures intelligences des hommes les plus pratiques du Parlement unissent leurs efforts pour trouver un remède.

Cela vaudrait beaucoup mieux que de laisser l'affaire entre les mains du ministre et de ses fonctionnaires, car quels que soient les règlements, ils seront inutiles, s'ils ne sont pas appliqués rigoureusement. Et si les fonctionnaires s'acquittent de leurs fonctions comme ils l'ont fait par le passé, il est facile de voir quelle porte nous laissons ouverte au favoritisme, surtout à la veille d'une élection générale.

Tout le monde sait l'influence qu'exercent ces fonctionnaires dans une élection. Ils ont intimidé et contraint des électeurs, surtout des électeurs étrangers, des gens qui ne comprennent pas nos lois et auxquels on fait croire que leurs titres peuvent être annulés s'ils ne votent pas pour le candidat libéral.

Il nous vient des colons des Etats-Unis et nous les accueillons avec plaisir. Ils viennent, non pour la raison donnée par l'exministre de l'Intérieur, mais parce qu'ils ont pu vendre leurs terres de $30 à $60 l'acre et qu'il n'y a plus de bonnes terres gratuites aux Etats-Unis. Ils sont à l'affut des terre gratuites du gouvernement canadien L'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) dit qu'il y a encore des centaines de millions d'acres de terre inoccupés aux Etats-Unis. J'aimerais à savoir où sont ces terres, et de quelle qualité elles sont. M. J. J. Hill ne partage pas l'avis de mon honorable ami. Ce grand propriétaire de chemins de fer dans l'Ouest disait l'autre jour, au banquet du Club Canadien d'Ottawa, que le Canada est à peu près le seul pays au monde qui offre encore des concessions gratuites aux colons. Ces cultivateurs américains veulent faire du Canada leur nouvelle patrie et nous ne voulons pas que les terres qui leur sont destinées soient accaparées par des intermédiaires qui les leur revendent à des prix élevés, quand il ne manque pas de colons désireux de profiter des avantages offerts par le Gouvernement.

L'honorable chef de l'opposition et l'honorable député de la division Saint-Antoine de Montréal (M. Ames) ont parlé de la mutilation des rapports déposés sur le bureau de la Chambre et à ce propos nous avons été témoins d'une spectacle bien étrange. L'honorable député de Saint-Antoine se plaignait de ce que les rapports déposés sur le bureau

de la Chambre et qui sont censés contenir les rapports des différentes agences des terres, pour l'information du public, sont mutilés. Lorsque nous insistons, disait-il, pour avoir des réponses à nos questions, on nous renvoie aux Livres bleus où tous ces renseignements sont donnés ; mais que si dans le présent cas, nous avions référé aux Livres bleus, nous n'aurions pas trouvé le renseignement demandé, parce que les rapports avaient été tronqués.

L'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) se leva immédiatement pour déclarer que cette accusation était très grave et que si elle était bien fondée, les coupables ne pouvaient pas être punis trop sévèrement. Mais à quelle punition peut-on s'attendre de la part du ministre actuel de l'Intérieur (M. Oliver) qui, prenant la parole à son tour, excusa et approuva cette mutilation des rapports. Pour me servir des expressions de son prédécesseur, je lui demande si c'est une preuve d'effronterie ou de courage.

M. OLIVER : Dè simple bon sens.

M. W. J. ROCHE : L'honorable ministre se fait une étrange idée du bon sens. Il a cru avoir trouvé un précédent, en disant que l'honorable M. T. Mayne Daly, lorsqu'il était ministre de l'Intérieur, avait supprimé une partie d'un rapport météorologique, concernant un certain endroit dans les montagnes Rocheuses. Ce rapport ne touchait en rien le Gouvernement et n'impliquait aucun de ses actes. Mais dans le cas qui nous occupe, la partie supprimée, sans blâmer directement le Gouvernement, signalait au ministre de l'Intérieur et aux représentants du peuple certains abus et indiquait le moyen de les faire cesser. Parce que ces rapports n'étaient pas saturés d'adulations à l'adresse du ministre de l'Intérieur et de ses principaux fonctionnaires, on les a délibérément dénaturés, probablement d'après ses ordres, vu qu'il met tant d'ardeur à les excuser. Il semble se croire le droit de rédiger ces rapports comme il redige son propre journal.

Cette doctrine poussée à ses conclusions logiques aboutirait à l'absurde. A quoi servirait ces rapports si les fonctionnaires qui les préparent ne pouvaient y mettre que ce qui plairait au ministre d'y voir ? Il est possible que ce système soit en vogue depuis plusieurs années sans que nous n'en ayons jamais rien su.

J'ai trouvé plaisant d'entendre un orateur de la droite conseiller à l'honorable ministre de l'Intérieur de marcher sur les traces de son prédécesseur, et lui donner l'assurance qu'en agissant ainsi il ne pourrait pas se tromper. J'ai remarqué avec plaisir—et je l'en félicite—qu'il a laissé voir, à plusieurs reprises, qu'il n'est pas disposé à marcher, en toutes choses, sur les traces de son prédécesseur. J'ai ici le compte rendu d'un interview accordé à un journaliste par un ami du ministre actuel et de l'ex-ministre de l'Intérieur et j'en citerai des passages pour faire voir quelles sont les accusations qu'il porte contre le département au sujet de l'administration du Yukon. Après cette lecture, je demanderai à l'honorable député qui conseille à l'honorable ministre de l'Intérieur de marcher sur les traces de son prédécesseur, s'il est encore disposé à lui faire la même recommandation. Parlant de la concession Treadgold, ce libéral dit :

Je vous signalerai quelques-uns des abus : Dans le district Forty-Mile, la " North American and Trading Company ", comme elle s'appelait alors, obtint du ministre de l'Intérieur, il y a quatre ou cinq ans, une concession de plusieurs milles dans un creek fameux de ce district, le ruisseau Miller. La compagnie n'a jamais rempli les conditions attachées à ces conditions et le commissaire de l'or, ou un autre fonctionnaire autorisé, livra ce territoire aux mineurs libres qui l'envahirent, et un grand nombre de claims furent jalonnés et enregistrés. Le Gouvernement perçut un honoraire de $15 pour l'enregistrement de chaque terrain de 250 pieds, en amont et en aval du cours d'eau. Les mineurs se mirent à l'œuvre, firent des provisions pour l'hiver et partirent pour prospecter. Les premiers travaux donnèrent des résultats assez encourageants et tous les mineurs renouvelèrent leur enregistrement et payèrent un nouvel honoraire de $15 pour cette année. Ils renouvelèrent leurs provisions et les firent transporter sur leurs claims, moyennant 40c. par livre, pour pouvoir prospecter encore cet hiver. Le gérant ou quelque haut fonctionnaire de la compagnie voyant que la propriété avait de la valeur, commença à tirer des ficelles et je demande s'il n'est pas vrai qu'un fonctionnaire de la compagnie ne soit allé trouver M. Smart, le sous-ministre de l'Intérieur, à Dawson, et ait réussi, par des moyens qu'on ignore, à amener M. Smart à ordonner la résiliation de tous les permis accordés aux mineurs, mais sans leur rendre leur argent, ce qui a eu pour effet de leurs causer des pertes considérables et d'en réduire quelques-uns à la misère ?

Permettez-moi maintenant de vous dire qu'il est à ma connaissance personnelle que M. Randall, envoyé au Yukon pour y représenter les mineurs de Miller-Creek, a affirmé à M. Smart que si le Gouvernement dépouillait les mineurs de leurs claims de Miller-Creek pour les céder à une compagnie, ils n'hésiteraient pas, si cela devenait nécessaire, de recourir à la violence pour les défendre. Et comment pourrait-on les en blâmer, quand une compagnie avait obtenu par fraude et conservé de longues années durant une étendue considérable de terrains miniers sans y avoir jamais fait exécuter les moindres travaux ?

Il se trouve au cœur même de la partie la plus riche du Klondyke une concession de plusieurs milles, connue sous le nom de concession Doyle-Mattson. N'est-il pas vrai que pour l'obtenir on a fait jouer certaines ficelles à Ottawa ? J'aimerais demander encore au ministre de l'Intérieur s'il n'est pas vrai que l'on ait mis en jeu certaines influences pour obtenir la concession Bronson-Ray, d'une étendue de plusieurs milles, située au centre du district aurifère le plus riche qui soit au monde, et qui, si elle était ouverte au public, vaudrait des millions pour les simples mineurs ? Il y a encore la concession Boyle, qui comprend des centai-

nes de claims, la fameuse concession Threadgold, qui n'est pas la moindre, et le privilège hydraulique. J'aimerais bien demander au ministre s'il sait que M. Woodworth, un des plus brillants avocats de Dawson, l'a accusé publiquement d'avoir des intérêts dans ces concessions ? Le rév. John Pringle m'a dit avoir écrit à M. Sifton, à sir Wilfrid Laurier et à sir William Mulock pour les informer de cette accusation formulée en public et à laquelle je ne sache pas que le ministre ait jamais répondu. Peut-on s'étonner maintenant que les mineurs et les hommes d'affaires songent à brûler le ministre en effigie s'il vient jamais à Dawson ?

Voici maintenant ce que pense M. Edward McEwen, qui fut envoyé au Yukon à titre de fonctionnaire de l'Etat :

Oui, je fais de l'exploitation minière au Yukon. Je ne dois à la corruption aucun des claims que je possède au Yukon ; je les ai tous achetés des mineurs et avec mes propres deniers. J'aurais pu, comme d'autres l'avaient déjà fait et 1898, me tailler un joli domaine, mais je ne l'ai pas fait, ainsi qu'on peut s'en convaincre à la lecture des accusations formulées par sir Charles-Hibbert Tupper. De tous les fonctionnaires nommés sous le nouveau régime, je fus seul à n'être pas visé dans les accusation de corruption formulées sur le parquet de la Chambre au cours de la session de 1899. Si j'avas été appelé à prouver le bien fondé des accusations portées dans le temps, ou si mon rapport (que j'avais transmis à M. Sifton) avait été déposé sur le bureau de la Chambre, c'eût été toute une révélation ; mais il y a des veinards à Ottawa aussi bien qu'au Yukon.

Voici le rapport auquel ce monsieur fait allusion et qui n'a jamais vu le jour :

Je conclus. Si sir Wilfrid Laurier et ses collègues eussent connu la vérité, si on leur eût fait voir sous son jour véritable l'état de choses qui prévalait à Dawson, je suis persuadé qu'ils auraient ordonné des investigations complètes. Mais le temps amène l'oubli, et bien des preuves sont disparues, mais il en reste encore assez pour que, s'il se tient jamais une enquête, l'opprobre oblige certain membre de la droite à quitter son siège. Tout parti politique est tenu de rejeter hors de ses rangs celui de ses membres, fût-il ministre, qui est susceptible de le faire baisser dans l'estime du public. Quand un rayon de roue se pourrit, il faut le remplacer, sans quoi si votre voiture est lourdement chargée et qu'elle passe sur une route inégale, on n'aura pas le temps de la réparer et elle tombera certainement en morceaux. Avec le temps, il en est de même de tout Gouvernement, tout puissant qu'il peut être, qui garde en son sein des membres corrompus.

Malgré cela, nous avons vu un député de l'Ouest conseiller à son collègue de suivre les traces de son prédécesseur. Voilà quelques-unes des indications fournies par l'honorable député relativement à l'administration des affaires du Yukon. Bien que le ministre de l'Intérieur prenne fa't et cause pour le contrat de la North Atlantic Trading Co., je constate avec plaisir que dans son for intérieur il est convaincu que ce contrat était préjudiciable aux intérêts du pays. Sans cela, pourquoi l'aurait-il résilié ?

Nous ne savons pas encore qui a touché l'argent. Sur la demande du premier ministre, la Chambre a rejeté hier une motion qui, si elle eût été adoptée aurait eu pour effet de nous faire savoir quels sont ceux qui ont bénéficié d'une somme de plus de $330,000. Mais on refuse de renseigner la population et ses représentants.

Le ministre a aussi fait preuve de quelque indépendance à propos des baux relatifs aux terres à pâturage. Un bon nombre de ces baux furent consentis par l'ex-ministre de l'Intérieur avant sa sortie du cabinet, et je doute assez que l'honorable député qui a conseillé au ministre de marcher sur les traces de son prédécesseur ose lui conseiller aussi de suivre l'exemple qu'il lui a donné en ce qui concerne les terres à pâturage. De 1901 au 15 février 1905, il ne fut consenti qu'un seul bail irrévocable d'une durée de 21 ans, et le 16 février 1905 M. Sifton faisait rendre un décret de l'exécutif conférant le droit tout nouveau d'acheter la dixième partie des terres prises à bail à raison de $1 l'acre. Huit baux irrévocables furent consentis depuis le 16 février jusqu'au 1er août, date à laquelle le ministre actuel de l'Intérieur mit fin à cet état de choses. Voilà qui n'indique guère chez le ministre l'intention de suivre les traces de son prédécesseur en ce qui concerne la mise à bail des terrains à pâturage. Aux termes du dernier décret de l'exécutif, le locataire est tenu d'acheter 160 acres à $3 chacun, mais pas davantage et il ne sera plus décerné à l'avenir de baux irrévocables. Ceux que l'on a consentis l'année dernière ont une durée de 21 ans et sont irrévocables. Le ministre déclarant qu'il entend mettre fin à cet état de choses, je ne puis que l'approuver.

Monsieur l'Orateur, je vais me permettre de noter en passant une couple d'opinions émises par M. E. W. Thomson, dont l'honorable leader de la gauche nous a dit un mot. Le député de Brandon prétend que ce monsieur n'est pas en mesure de juger la valeur des terres; je n'en disconviens pas. Mais c'est un intellectuel, un journaliste qui, si je ne me trompe, fut autrefois rédacteur en chef du " Globe " de Toronto, qui est ou qui fut l'organe attitré du parti libéral. L'automne dernier, ce monsieur eut l'occasion de parcourir l'Ouest. Il fallait que l'état de choses fut bien vilain pour que cet ami dévoué du Gouvernement se crût obligé de le dénoncer. L'affaire des terres de la Saskatchewan l'amena à parler de l'ex-ministre de l'Intérieur qui se défendait au moyen de l'argument ad hominem. J'ai été vraiment étonné d'entendre l'honorable député de Winnipeg (M. Bole) s'écrier : " La gauche trouve mauvais que nous ayons recours à l'argument ad hominem; mais c'est notre seule arme ". C'est vrai, c'est l'unique moyen de défense des libéraux. Voici ce que dit M. Thomson :

Il est aussi absurde que ridicule de prétendre que la compagnie a gagné beaucoup d'argent en faisant de la publicité et en vendant les terres, puisque le ministère affirme à bon droit avoir fait toute la publicité voulue pour faire connaître l'Ouest, et qu'il est manifeste pour tout le monde que c'est à Meilicke et à ses amis qu'il convient d'attribuer le fort courant d'immigration, venu du Minnesota et du Dakota, qui s'est dirigé vers cette région-là. Si la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan n'avait jamais vu le jour, la région se fût colonisée tout aussi rapidement.

Je tiens tout particulièrement à signaler le passage suivant :

L'opposition d'Ottawa semble portée à croire que l'enquête montrerait comment certains hommes publics s'y sont pris pour s'enrichir rapidement. On considère comme significatif le fait que certains personages suspects aient quitté la scène, comme si c'eût été de leur plein gré, au cours de l'année dernière.

Quels sont donc ceux qui, selon M. Thomson, se seraient ainsi retirés volontairement de la scène ? L'ex-ministre de l'Intérieur en est un. M. Smart en est un autre ; il a donné sa démission de sous-ministre pour devenir agent de la North Atlantic Trading Company, qui a conclu un traité avec le Gouvernement alors qu'il était au service de ce dernier. Le troisième, c'est l'ancien commissaire des terres fédérales, qui a renoncé à son traitement de $4,000 pour venir siéger ici moyennant une indemnité de $1,500. Ils sont bien faciles à reconnaître les membres du personnel du ministère de l'Intérieur qui, au dire de M. Thomson, ont volontairement disparu de la scène. La lettre poursuit :

Cette détermination semble leur avoir été dictée par la prudence, car il est bien certain que dès que sir Wilfrid Laurier ne sera plus la dupe de la confiance dont il honore ses collègues ou ses subalternes, confiance qui l'honore également, il ne manquera pas de chasser tout ce qu'il reste de canaille.

De la part d'un libéral, ce langage est très significatif. Si quelqu'un d'entre nous eût osé s'exprimer en des termes semblables, la droite en aurait fait les hauts cris.

Je vais maintenant me permettre de faire quelques brèves observations sur le ministre actuel de l'Intérieur, qui a trouvé bon de loger dans son discours un éloge grotesque, malgré tout le soin qu'il a dû mettre à le préparer, du ministère de l'Intérieur et de celui qui le dirige. Il n'est surpassé que par son prédécesseur. Ce dernier nous a gratifiés d'un discours de deux ou trois heures, et bien que, de tous les membres de la droite, il soit le seul qui ait tenté de réfuter les accusations formulées contre l'administration du ministère de l'Intérieur, je dois à la vérité de dire que, poussé au pied du mur, il a montré plus de force que de courage. Toutefois, je conviens qu'il a fait de son mieux pour justifier sa conduite en tant que ministre. Mais le ministre actuel de l'Intérieur prétend que nous n'aurions pu diriger nos attaques contre un ministère moins exposé à la critique que ne l'est actuellement celui de l'Intérieur—et il a soin d'appuyer sur le mot "actuellement."

A lui aussi, il a fallu recourir à l'argument ad hominem ; à cet effet, il a donné lecture d'une longue liste des coupes de bois et des terres cédées par ses prédécesseurs à des conditions qui, s'il a dit vrai, ne sauraient justifier le Gouvernement actuel d'avoir suivi un tel exemple. Cet honorable ministre prétend que le pays doit sa prospérité à la sagesse dont le Gouvernement actuel a fait preuve dans l'administration des terres publiques, à l'excellence de sa politique en matière d'immigration. Il s'est évidemment laissé emporter par son zèle de néophyte, car lorsqu'il était simple député et, partant, dans une situation plus indépendante, il réclamait à grands cris des modifications aux lois sur l'immigration ; ces changemnts, il ne pouvait dire au juste ce qu'ils devaient être, mais il lui semblait qu'ils ne pouvaient, quels qu'ils pussent être, empirer la situation. Il dénonçait dans son entier le régime des primes et déclarait que l'importation de la lie des populations européennes constituait une politique à tendance rétrograde, une politique détestable. Mais aujourd'hui il surpasse son prédécesseur par l'éloge qu'il a fait des différents services de son ministère, y compris celui de l'immigration.

A l'en croire, c'est au Gouvernement actuel qu'il faudrait attribuer la prospérité dont jouit actuellement le pays. Sur ce point, nous nous permettons de différer d'opinion avec la droite. Nous convenons volontiers que le pays traverse une ère de prospérité, mais cette prospérité n'est pas particulière au Canada, elle s'étend à tous les pays de l'univers, et il serait vraiment étrange que le Canada, favorisé qu'il est par la nature et par la divine Providence ; le Canada, qui possède des richesses agricoles dont les membres n'oseront certainement pas s'attribuer la paternité, non plus que celle de l'industrie minière ; le Canada, avec ses vastes et fertiles plaines qui se couvrent d'une mer ondulante de blés d'or, ses épaisses forêts et ses pêcheries que le Gouvernement est en train de gaspiller en conférant des privilèges de vingt ans sur les eaux des lacs de l'Ouest ; avec ses industries qui n'auraient jamais vu le jour si les libéraux s'en étaient tenus au libre échange tel qu'il prévaut en Angleterre ; il serait vraiment étrange, dis-je, que, étant ainsi favorisé par la nature et possédant d'aussi abondantes richesses, le Canada n'eût pas sa part de la prospérité qui s'accuse dans l'univers entier.

Nous ne décrions pas notre pays, et s'il n'a pas, dans le passé, marché aussi rapidement qu'il aurait dû dans la voie de la prospérité, la faute en est, du moins dans une large mesure, à l'attitude que prirent les libéraux sous le régime conservateur. Que

voyait-on alors sur le frontispice des brochures à l'aide desquelles les Etats-Unis faisaient de la propagande en faveur de l'immigration ? Le portrait du chef du parti libéral servait de réclame à l'immigration vers le Kansas. Les libéraux décriaient leur pays et soutenaient une politique qui devait aboutir à notre annexion aux Etats-Unis. Aujourd'hui que les conservateurs ont perdu le pouvoir, prennent-ils une attitude semblable? Non; ils s'accordent avec tous leurs compatriotes à rendre à César ce qui appartient à César, tout en méconnaissant aux libéraux le droit de s'attribuer le mérite entier de la prospérité qui règne aujourd'hui.

L'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) a félicité les membres de la gauche d'avoir porté un intérêt aussi attentif aux choses de l'Ouest. Il fut un temps, dit-il, où l'on avait beaucoup de mal à réunir un nombre suffisant de députés pour mettre à l'étude et faire voter les lois relatives à cette région-là. Cette observation n'est guère flatteuse pour ses collègues de la droite. Les députés ministériels étant deux fois plus nombreux que ceux de la gauche, il est étonnant que le Gouvernement n'ait pu éveiller en eux assez d'intérêt pour que le ministre en trouvât un nombre suffisant pour faire voter ses projets de loi.

Parlant des modifications apportées aux lois sur les terres fédérales, mon honorable ami (M. Sifton) s'est permis d'affirmer qu'au lieu de les dénoncer, nous y avons plutot donné notre assentiment tacite parce que nous n'en avons pas demandé la mise aux voix. S'il tenait à ce que je lui cite des précédents, il me suffirait de le renvoyer au compte rendu des débats de la Chambre ; il y constaterait que les libéraux qui ont dénoncé nombre des dépenses effectuées sous le régime conservateur, ont rarement invité la Chambre à voter sur ces dépenses. Et, cependant, nous ne songeons pas à les accuser de ne les avoir pas combattues. Mais l'honorable député n'a pas tardé à se contredire, car l'instant d'après il disait que la gauche s'était fortement opposée à l'adoption d'un crédit de $15,000 destiné à l'arboriculture. Or, nous n'avions pas demandé le vote : nous nous étions contentés de faire certaines réserves. Il semble presque impossible de contenter cet honorable député : quand nous ne demandons pas le vote, c'est que nous donnons notre assentiment, et il ne nous reste plus qu'à nous taire ; dans le cas contraire, on nous accuse d'obstruction.

L'honorable député a prétendu que nous avons donné à nos amis politiques environ 16,000,000 d'acres de terres boisées, et tous les membres de la droite ont répété la même chose à satiété. Il est assez étonnant que les orateurs de la droite viennent nous dire les uns après les autres: J'ai par devers moi un relevé que les fonctionnaires du ministère de l'Intérieur ont préparé à mon intention, et j'y vois que messieurs un tel et un tel, tous amis politiques des membres de l'opposition, ont obtenu des concessions forestières sous le régime conservateur.

Ainsi, ce gouvernement accablé de travail, qui est occupé jour et nuit à la préparation des rapports que la Chambre lui demande, trouve encore le temps de fournir des munitions de combat à ses amis pour qu'ils s'en servent contre les membres de l'opposition ! Si vous examinez, monsieur l'Orateur, cette liste de concessions forestières qu'on prétend avoir été accordées à des conservateurs, vous direz comme disait l'honorable député de Grey-est, il y a quelques années, que pas un sur vingt de ces députés n'a obtenu un seul acre de terrain. L'honorable député de Winnipeg (M. Bole) est peut-être excusable d'avoir répété cette accusation, vu qu'il fait depuis peu partie de la Chambre ; mais bien qu'elle ait été réfutée plus de dix fois à ma connaissance personnelle, cela n'empêchera pas nos adversaires de la répéter encore pendant un quart de siècle. La plupart des membres de la droite savent que ces solliciteurs ne se sont pas conformés aux règlements, qu'ils n'ont pas établi de scieries, qu'ils n'ont pas obtenu de concessions, qu'ils n'ont pas fait un sou de bénéfice en cette affaire et que l'Etat n'a pas perdu un seul dollar. Les concessions n'ont jamais été affermées, et c'est de l'enfantillage que de revenir sans cesse sur cette question. Pourquoi d'ailleurs ces mêmes orateurs ministériels n'ont-ils pas eu la franchise de citer également les noms des liberaux qui se trouvaient dans le même cas ? L'honorable député de Dauphin (M. Burrows) a admis lui-même ce soir qu'il était de ce nombre. L'ex-ministre de l'Intérieur a admis, lui aussi, que lorsque l'honorable député de Dauphin exploitait ses scieries sous le régime conservateur, il avait obtenu des concessions gratuites. A cette époque-là, les règlements n'exigeaient pas le paiement d'une prime. L'honorable député de Dauphin avait parfaitement raison de chercher dans le temps à obtenir une concession forestière. Parmi tous ces noms, je relève ceux de plusieurs libéraux à qui je sais qu'il n'a pas été accordé de concession forestière. Ainsi, M. Christie, de Brandon, dont je vois ici le nom, est un libéral zélé ; je crois même qu'il a déjà été candidat. En tout cas, le jour de la mise en nomination des candidats, il figurait à l'assemblée au nombre des libéraux influents. Je vois aussi le nom de M. J. D. McArthur, libéral, et celui de M. Boulton, qui habite la même ville que moi. Voici celui de M. C. A. McCool ; serait-ce le nom du représentant de Nipissing ? Voilà ceux de M. S. Johnson, autre libéral zélé, et de M. J. D. Dagg, autrefois principal de l'école industrielle. Je pourrais poursuivre encore longtemps comme cela. Ce sont-là autant de personnes que je connais et que la droite

aurait bien mauvaise grâce de chercher à faire passer pour des amis du gouvernement conservateur du temps.

J'arrive au point où l'ex-ministre de l'Intérieur s'est plaint de ce qu'on ait reproché à l'honorable député de Dauphin (M. Burrows), son beau-frère, d'avoir reçu du Gouvernement actuel une concession forestière d'une étendu d'environ 480 milles carrés. Mon honorable ami (M. Sifton) affirme que son beau-frère fait le commerce du bois depuis 30 ans. Nul ne demandait que ce monsieur se retirât des affaires pour la seule raison qu'il était le beau-frère du ministre. Je n'accuse pas l'honorable député de Dauphin ; mais je blâme l'ex-chef du ministère de l'Intérieur d'avoir accordé de tels privilèges. Bien que l'honorable député de Dauphin puisse prétendre qu'il ne s'agit pas d'un privilège spécial, je le prierai de jeter un coup d'œil sur la correspondance dont la Chambre fut saisie il y a déjà plusieurs années en réponse à la demande d'un état indiquant le nombre et les bénéficiaires de toutes les concessions forestières ; il constatera que la concession n° 827 se trouve de ce nombre, et c'est précisément celle-là que je tiens à signaler tout particulièrement à l'attention. Il n'y a pas de mal à être le beau-frère de l'ex-ministre de l'Intérieur, mais ce que je reproche à ce dernier, c'est d'avoir accordé au représentant de Dauphin des faveurs qu'il refusait à ses concurrents.

M. BURROWS : Il ne m'a pas été accordé de privilèges qui n'aient été conférés à ceux qui font le même genre d'affaires que moi.

M. W. J. ROCHE : Je n'avance rien que je ne puisse prouver, et je tiens à dire que j'ai sur ce point des preuves qui diffèrent sensiblement de l'assertion de l'honorable député ; mais comme nous devons nous en rapporter aux documents officiels que le Gouvernement a fait déposer sur le bureau de la Chambre, c'est leur témoignage que je vais invoquer. Le député de Brandon (M. Sifton) a dit que le gouvernement conservateur a accordé des concessions forestières à mon honorable ami de Dauphin ; il a reproché aux conservateurs d'avoir accordé à leurs amis politiques certains privilèges dans les régions boisées ; le député de Dauphin était donc au nombre de ces favoris ? Eh oui ! à venir jusqu'au jour où son beau-frère cueillit le portefeuille de l'Intérieur, jamais cet honorable député n'avait voté pour un candidat libéral. . .

M. BURROWS : Cela n'est pas exact.

M. W. J. ROCHE : A l'époque des élections provinciales de 1899, j'avais la faveur d'adresser la parole aux mêmes réunions politiques que l'honorable député, et dans sa propre division électorale ; je portai alors contre lui l'accusation que je formule de nouveau aujourd'hui, et il s'en défendit en alléguant son extrême jeunesse.

Quelques DEPUTES : Très bien ! très bien !

M. BURROWS : Que l'honorable député me permette de le reprendre. J'ai bien pu alléguer l'excuse qu'il vient de dire, mais il m'accuse aujourd'hui de n'avoir jamais voté pour un candidat libéral tant que mon beau-frère ne fut pas devenu ministre de l'Intérieur, ce qui est faux.

M. W. J. ROCHE : L'honorable député (M. Burrows) ne tardera pas à s'apercevoir qu'il s'est trop empressé de protester. A venir jusqu'au jour où son beau-frère cueillit le portefeuille de l'Intérieur, ai-je dit, l'honorable député (M. Burrows) n'avait jamais voté pour un candidat libéral. . .

M. BURROWS : Ce que vous dîtes là n'est pas vrai.

M. W. J. ROCHE : Attendez que j'aie fini. Il est vrai que mon honorable ami siégeait du côté des libéraux dans l'Assemblée législative, mais pour ce qui est du domaine de la politique fédérale, il n'avait jamais voté pour un libéral avant que son beau-frère prît la direction du ministère de l'Intérieur. Voilà l'accusation que je porte contre lui, libre à lui de la nier maintenant. Lorsque l'honorable député se porta pour la première fois candidat libéral à la législature provinciale, il disait aux électeurs dont il sollicitait les suffrages que pour les fins fédérales il était conservateur, et ce n'est que lorsque son beau-frère fut devenu ministre de l'Intérieur qu'il commença de voter pour les libéraux.

Qu'arriva-t-il lorsque M. Sifton fut devenu ministre de l'Intérieur ? On sait qu'il prit la direction de son ministère vers la fin de 1896. Voici le rapport du ministère de l'Intérieur pour l'année 1897 ; j'y relève une lettre adressée au ministre par devinez qui ? Par M. Théodore Burrows lui-même. Cette lettre porte la date du 1er mars 1898 ; en voici les premières lignes :

A l'honorable Monsieur Clifford Sifton, ministre de l'Intérieur, Ottawa.

Monsieur,—En conformité de la demande énoncée dans votre lettre du 18 juin dernier. . .

C'est-à-dire du 18 juin 1897.

. . . j'ai fait une inspection générale, quoique rapide, de la partie de la province de Manitoba située au nord-ouest du lac Dauphin et connue sous le nom de vallée de la rivière du Cygne.

J'ai fait le voyage en compagnie du ministre des Travaux publics de la province de Manitoba.

On dirait que son beau-frère, le ministre de l'Intérieur, l'avait chargé de faire un rapport sur la vallée de la rivière du Cygne. Notez que M. Sifton était ministre depuis six mois à peine. Pourquoi M. Sifton avait-il choisi M. Burrows, aujourd'hui député de Dauphin, pour rédiger un tel rapport ? Le représentant n'était pas plus en mesure de se rendre compte de la valeur des terres que ne l'est M. E. W. Thomson, du "Trans-

cript", de Boston. Le ministre disait l'autre soir que le député de Dauphin fait depuis 30 ans de l'exploitation forestière ; son beau-frère l'aurait-il chargé de faire un rapport sur la vallée de la rivière du Cygne dans le but de lui fournir l'occasion d'aller voir si cette région renfermait de belles forêts ?

M. BURROWS : L'honorable député me permettra-t-il de lui faire une question ?

M. W. J. ROCHE : Sans doute.

M. BURROWS : Cherche-t-il à faire croire que le Gouvernement m'a payé pour faire ce voyage-là ?

M. W. J. ROCHE : Cela est assez indifférent ; je sais que vous pouviez faire ce voyage à vos frais. Je ne m'occupe pas du paiement ; ce détail n'avait aucune importance pour mon honorable ami ; c'est sur la concession forestière qu'il avait les yeux. Peu importe qu'on lui ait payé ses frais de voyage ou qu'on ne les lui ait pas payés, c'est lui qui fut chargé de faire ce rapport, et il n'était pas plus en mesure de se rendre compte de la valeur des terres que je ne le suis moi-même. Il fit donc le voyage en compagnie du ministre des Travaux publics du Manitoba, qui occupe aujourd'hui un siége au Sénat. Entre autres choses qui caractérisent la région, M. Burrows signale les suivantes :

La quantité inépuisable de bois dans les districts boisés, l'épaisseur et l'immensité des forêts de la Montagne du Canard au sud, et de la Montagne du Porc-Epic, au nord et à l'ouest.

L'honorable député a peut-être recouvré dans ces deux montagnes ses frais de voyage, car il y possède aujourd'hui d'importantes coupes de bois. Mon honorable ami prétend que la concession 827 n'est pas boisée ; mais le Gouvernement la lui a vendue comme l'étant et, fait assez significatif sur lequel j'appelle l'attention, bien que l'honorable député de Dauphin se défende d'avoir reçu aucune faveur spéciale, il suffit de jeter un coup d'œil sur les soumissions pour constater qu'il eut toujours le bonheur de se trouver le plus haut enchérisseur, à l'exception de certains cas très rares où il ne se souciait guère d'obtenir la concession à moins de se la faire adjuger à très bas prix. Force nous est de convenir que les concessions lui étaient adjugées parce qu'il était le plus haut offrant. Ceci m'amène à poser cette question : Qui ouvre les soumissions ?

M. TAYLOR : C'est là que le tour se joue.

M. W. J. ROCHE : Au dire du ministre de l'Intérieur, les soumissions sont ouvertes par un fonctionnaire du ministère, savoir : le commissaire des terres fédérales. Et, ajoute le brave ministre, puisque le chef de l'opposition prétend que l'ouverture des soumissions s'est faite de manière à éveiller les soupçons, qu'il formule donc son accusation ! Quel courage et quelle vaillance !

Comment le chef de l'opposition ou n'importe qui pourrait-il affirmer avoir constaté ou avoir lieu de croire qu'à certain jour le commissaire des terres fédérales s'est enfermé dans une pièce quelconque et qu'après avoir fermé la porte à clef il a, là et alors, ouvert les soumissions et que l'offre de certain ami n'étant pas la plus élevée, il a sorti de sa poche une formule de soumission qu'il a remplie en y inscrivant une offre excédant de $50 ou de $100 la plus élevés des autres soumissions ? Il est impossible que ces choses viennent à la connaissance de qui que soit. Que ferait-on si on venait à les découvrir ? On commencerait par réprimander le fonctionnaire pour s'être laissé surprendre—pour avoir, comme disait sir Richard Cartwright de Jackson, d'Oxford—commis la grave erreur de se laisser prendre en faute. On lui aurait dit : vous avez agi bien sottement ; pourquoi n'avez-vous pas regardé s'il ne se trouvait pas d'espion sous le lit ou derrière la porte ou dans la cheminée ? Vous n'avez pas été assez prudent.

Au lieu de suspendre pendant un certain temps le fonctionnaire qui commettrait une telle vilenie, j'estime que l'on devrait, suivant en cela un précédent établi par le Gouvernement actuel, lui accorder de l'avancement, le pourvoir d'une agence commerciale dans la mère patrie, ou de quelque chose comme cela. Tolérer que le soupçon puisse planer sur un fonctionnaire revêtu d'un tel pouvoir n'est juste ni pour ce fonctionnaire, ni pour les soumissionnaires ni pour le pays en général, et je me plais à espérer que le Gouvernement s'empressera de veiller à ce que l'ouverture de ces soumissions se fasse au grand jour, en présence de plusieurs fonctionnaires, afin de dissiper ainsi les soupçons auxquels le maniement des soumissions a donné lieu par le passé.

Je vais faire en aussi peu de mots que possible l'exposé des rapports qui existent entre l'honorable député de Dauphin (M. Burrows) et ces concessions forestières. Avant l'avènement des libéraux au pouvoir, le 17 septembre 1889, l'exécutif rendit sur l'octroi des permis de coupe un décret aux termes duquel les permis devaient être accordés par voie de concours, les soumissionnaires étaient tenus de déclarer quelle prime ils entendaient payer par mille carré outre le loyer du sol et les droits régaliens, chaque offre étant adressée sous pli cacheté, accompagnée du paiement de la prime en espèces ou en un chèque accepté par une banque autorisée et payable à l'ordre du sous-ministre de l'Intérieur ; la concession devait être accordée au plus haut soumissionnaire; le concessionnaire devait payer un loyer uniforme de $5 par mille carré, à l'exception toutefois des terres sises à l'ouest du Pas-de-l'Aigle (C.-A.); il était aussi assujetti au paiement d'un droit de 5 pour 100 sur le produit de toutes les ventes de bois provenant de la concession ; la concession devant alimenter la scierie du concession-

naire, ce dernier était tenu d'y faire scier toutes les billes et autres pièces de bois provenant de ladite concession ; le concessionnaire était tenu de fournir à l'agent des bois de la couronne des états indiquant la quantité de bois scié ou manufacturé, ou dont il a autrement disposé, et de lui verser le montant de ses redevances à la couronne.

Le 20 janvier 1892, ces dispositions étaient amendées par un nouveau décret aux termes duquel le concessionnaire était tenu d'établir une scierie et de commencer d'y scier le bois provenant de sa concession dans un délai d'un an à compter du jour où le fonctionnaire désigné à cet effet par le ministre de l'Intérieur lui aurait donné avis qu'il y avait lieu et qu'il était nécessaire qu'il en fût ainsi.

Voilà les conditions auxquelles s'accordaient les concessions à l'époque de l'avènement des libéraux au pouvoir. Qu'ont-ils fait depuis ? Le 1er juillet 1898, ils édictaient des règlements dont l'article 17 est ainsi conçu :

> Le ministre de l'Intérieur est autorisé à délivrer des permis aux propriétaires de scieries au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest pour couper du bois sur une étendue définie de terre n'excédant pas cinquante milles carrés, sur paiement à la couronne d'un droit de cinquante cents par mille pieds aux lieu et place de la prime et du loyer ; quant aux droits à payer sur tous les autres bois fabriqués, ils sont énoncés à l'article 11, paragraphe (a).

C'est-à-dire que le ministre de l'Intérieur modifiait la loi et supprimait la concurrence, et c'est à la faveur de ce décret que le représentant actuel de Dauphin se fit octroyer une concession forestière de plus de 50 milles carrés. Je ne lui fais pas un crime d'être beau-frère d'un ex-ministre de la couronne, mais je n'aime pas qu'il soit l'objet d'attentions toutes particulières. Qu'arriva-t-il ?

Etabli le 1er juillet 1898, ce règlement n'entra en vigueur que le 13 août ; huit jours après M. Burrows demandait qu'on lui octroyât une concession de 50 milles carrés dans certains townships. On lui fit savoir qu'il lui faudrait spécifier les terres, c'est-à-dire qu'avant de permettre à aucun propriétaire de scierie d'aller y faire la coupe du bois, il fallait les faire arpenter et diviser par sections. Croyez-vous que M. Burrows attendit cela ? Oh ! non. Le permis fut refusé à d'autres personnes parce qu'elles ne pouvaient pas se soumettre à cette formalité; mais M. Burrows se mit à couper le bois avant d'avoir obtenu son permis. Voilà du favoritisme bien caractérisé.

Le 6 septembre 1898, M. Smart expédiait la dépêche suivante à M. Burrows : "Définition des terres trop vague ; lettre suit." C'est-à-dire que M. Burrows s'était contenté de mentionner le township et avait écrit qu'il ne pouvait pas indiquer les sections parce que les terres n'avaient pas encore été arpentées. Le 15 septembre, l'agent des bois de la couronne à Winnipeg adressait à l'agent de Dauphin une lettre de M. Smart et lui écrivait que M. Burrows avait obtenu un permis de coupe en vertu de l'article 17 des règlements, et il ajoutait : "Bien que M. Burrows possède des scieries, le bois abattu ne passera pas par la scierie, parce qu'il est destiné à la compagnie du chemin de fer et du canal de Dauphin." Les permis de cette sorte sont censés ne devoir être délivrés qu'à ceux qui manquent de bois pour alimenter leur scierie, qu'aux propriétaires de scieries contiguës aux concessions forestières, et aux personnes qui font la coupe du bois dans le but de pourvoir aux besoins des colons.

Jamais M. Burrows ne s'est conformé à la loi. On dira peut-être qu'il a été délivré des permis à d'autres persones ; c'est très vrai. Huit ou neuf personnes obtinrent des permis de coupe vers la même époque; mais toutes, M. Burrows excepté, s'étaient conformées aux dispositions de la loi. Par exemple, bien des gens se sont vu refuser des permis, qui avaient pourtant bien l'intention de se conformer à la loi.

M. H. B. Mitchell se soumit aux formalités légales et se vit octroyer le droit de couper du bois pour alimenter sa scierie et le vendre aux colons ; il coupa 578,122 pieds de bois, mesure de planche, et paya $578.12 de droits au taux de 50 cents par mille pieds. Le capitaine Robinson obtint un permis et coupa 2,031,500 pieds de bois, mesure de planche, qu'il convertit en bois d'œuvre et sur lequel il acquitta un droit de $2,031.50. Il y en a encore une demi-douzaine d'autres qui se sont également conformés à la loi, c'est-à-dire qu'ils durent spécifier l'étendue du terrain sur lequel ils entendaient couper le bois, déclarer qu'ils manquaient de bois et se trouvaient dans l'obligation d'en couper ailleurs pour alimenter leurs scieries, et que ce bois était destiné aux colons.

Je vais donner les noms des personnes à qui on a refusé d'accorder des permis. Bien que M. Drake fût recommandé par M. Stephenson, agent des bois de la Couronne à Winnipeg, il se vit refuser un permis parce qu'il n'avait pas dit que le bois lui manquait et qu'il était obligé d'en chercher ailleurs pour alimenter sa scierie. Il avait bien fait voir à l'agent que c'était là la situation dans laquelle il se trouvait, que ce qu'il lui restait de bois ne lui permettait d'alimenter sa scierie que pendant une partie de l'hiver, et M. Stephenson avait bien appuyé sa demande ; mais on ne voulut pas lui délivrer de permis. Pourquoi? Affaire de favoritisme de la part du ministre de l'Intérieur. Après avoir fourni la preuve qu'il manquait de bois pour alimenter sa scierie, M. Drake pensa qu'il pouvait commencer de couper le bois avant que le permis lui fût délivré. Le ministre le réprimanda tout de suite et l'accusa d'avoir violé la loi en coupant du bois sans permis, avant

que la coupe fût délimitée et que les différentes sections fussent arpentées. A M. Burrows on ne demanda pas si son approvisionnement de bois était épuisé, s'il entendait façonner du bois d'œuvre, s'il lui était absolument nécessaire de couper ce bois ou s'il avait fait délimiter les sections avant que de commencer d'y couper le bois.

M. McArthur, conservateur, se vit refuser un permis qu'il avait sollicité des semaines avant l'abrogation de l'article. Il avait fait sa demande le 26 décembre. Mis en vigueur le 13 août, le nouvel article fut abrogé le 13 janvier. Il ne resta donc que six mois en vigueur. C'est avant qu'il fût abrogé que M. McArthur formula sa demande et essuya un refus.

MM. Hooker et Cie se virent aussi refuser un permis sous prétexte qu'en mettant l'adjudication de la concession au concours, le ministère assurerait au pays un revenu plus considérable. La demande de ces messieurs fut rejetée bien qu'elle fût appuyée par M. Foley, inspecteur du Gouvernement, et qu'ils se fussent conformés en tous points aux règlements.

Les frères Shaw, de Dauphin, concurrents de l'honorable député de Dauphin (M. Burrows) demandèrent un permis le 7 décembre 1898. L'article ne fut abrogé que le 13 janvier suivant ; or, voici la lettre qui leur fut adressée le 4 janvier, c'est-à-dire neuf jours avant l'abrogation de cet article :

Il a été décidé de n'accorder désormais que par voie de concours public les permis relatifs à la coupe du bois destiné à la vente ou à l'échange.

Le 2 novembre 1898, M. Cavery essuyait un refus dans une lettre où il était dit :

Impossible de faire droit à votre demande tant que vous n'aurez pas fourni au ministère une désignation bien définie du terrain.

Ainsi, le ministre de l'Intérieur se trompe singulièrement lorsqu'il affirme que rien, absolument rien ne prouve que le beau-frère de l'ex-ministre ait obtenu des privilèges que l'on aurait refusés à d'autres.

La Dauphin Lumber Company n'obtint pas, elle non plus, le permis qu'elle avait demandé le 5 décembre en se fondant sur l'article 17. On lui écrivit le 4 janvier 1899:

Il a été décidé de ne délivrer à l'avenir d'autres permis que ceux qui seront acquis par voie de concours public.

Dans l'intervalle, M. Burrows s'était fait octroyer sa concession de 50 milles carrés. Je vais donner lecture de la lettre par laquelle M. Burrows demanda son permis, le 23 août. Après avoir vanté à M. Smart les dispositions du nouvel article 17, il formula sa demande en ces termes :

Je ne saurais désigner par sections la concession forestière que je désire me faire octroyer. J'ai commis l'erreur de ne pas faire inclure dans la concession que je devais obtenir, le n° 814, une étendue plus grande de terrain. Mon cher monsieur Smart, il me faut ce permis ; du reste, je suis le premier à y avoir droit, puis-

que je possède déjà la concession n° 814. Veuillez me le faire parvenir. Je me propose de faire couper des traverses dans le cours de l'hiver prochain. Je regrette de ne vous avoir pas rencontré la dernière fois que je suis allé à Ottawa.

Ce n'est plus une faveur qu'il sollicite, c'est plutôt un ordre qu'il donne. C'est à peu près comme s'il avait dit : " Je suis M. Burrows, beau-frère du ministre de l'Intérieur ; j'exige ces permis parce que j'y ai les premiers droits." Et il obtint la concession sans qu'il lui fût besoin d'indiquer les sections sur lesquelles il allait couper le bois. Ce n'est pas tout, il voulut aussi se faire céder certains townships ; l'agent de Dauphin reçut alors de M. Smart une lettre où il était dit :

Vous pouvez décerner un permis, excepté dans le township 32, rang 22.

Voilà le seul township sur lequel le sous-ministre de l'Intérieur ait interdit à M. Burows de couper du bois ; mais l'honorable député de Dauphin se passa du permis et écrivit ensuite au ministère qu'ayant par mégarde coupé du bois dans ce township, il désirait le faire inclure dans sa concession. Ainsi, le ministère qui avait formellement défendu à l'agent d'accorder un permis dans le township 32 recevait un peu plus tard une lettre où M. Burrows disait :

Par conséquent, j'ai l'honneur de demander que les terres du township 32, rang 22, dont j'ai donné la désignation soient ajoutées à l'étendue de la concession qui me sera accordée.

Le 13 février, c'est-à-dire un mois après l'abrogation de l'article, le ministère accordait la demande de M. Burrows et lui permettait de couper du bois dans le 22e rang du township 32, absolument en dehors du territoire qui lui avait été assigné en premier lieu. Cela ne constitue-t-il pas du pur favoritisme, surtout si l'on songe à ceux qui virent rejeter leurs demandes parce qu'ils n'avaient pas établi qu'ils avaient besoin de bois pour alimenter leurs scieries? De ceux-là on exigeait qu'ils fissent arpenter les terres et fournissent la désignation des sections. On ne se montra pas aussi exigeant à l'égard de M. Burrows : on poussa la complaisance jusqu'à lui permettre de couper du bois dans un township dont l'accès lui avait déjà été interdit.

Au cours d'un de ces derniers débats, on a affirmé d'une manière positive que l'honorable député de Dauphin (M. Burrows) n'était pas propriétaire d'une scierie selon les termes de la loi. Il est vrai qu'il exploite aujourd'hui trois scieries, mais dans le temps il n'en possédait qu'une seule, et encore était-elle située à 40 milles de la concession forestière, à Dauphin. Elle n'était dont pas contiguë à la coupe, comme le veut la loi.

Le bois qu'il coupait sur sa concession, il ne le façonnait pas pour les colons. Il se tira d'affaire sans payer un sou de droits au gouvernement. Pourquoi, me demandera-t-

on? Parce qu'il n'a jamais façonné le bois d'œuvre. Si je ne me trompe, il a lui-même déclaré ce soir qu'il s'occupait surtout de façonner des traverses de chemins de fer. Il ressort des documents déposés sur le bureau de la Chambre que s'il a façonné du bois d'œuvre, il n'a jamais payé un sou de ce chef au Gouvernement. Que nous apprennent ces documents? Que M. Burrows a coupé 1,523 poteaux de clôture sur chacun desquels il a payé un cent de droit, soit $15.23 ; qu'il a coupé 1,730 cordes de bois et payé un droit de 25 cents sur chaque corde, soit $432.50.

Et quand les colons voulaient prendre sur la concession le bois dont ils avaient besoin, force leur était de payer à M. Burrows. L'honorable député a coupé 2,318 poteaux de télégraphe sur chacun desquels il a acquitté un droit de 5 cents, c'est-à-dire qu'il a payé $115 à l'Etat ; sur les 4,786 pieds de pieux qu'il a coupés,il a payé $117.50 de droits ; et à raison de 3 cents pièce, les 98,-372 traverses de chemin de fer qu'il a coupées lui ont coûté $2,952.16. Le bois qu'il a tiré de cette concession lui revient donc, en tout, à ces $3,632.29 qu'il a payés au Gouvernement.

Notez la position qu'il occupait alors. A la fois porteur d'un permis de coupe et commissaire des terres du Canadian-Northern, M. Burrows, concessionnaire, vendait à M. Burrows, employé du Canadian-Northern, toutes ces fournitures destinées à la spéculation et non à la colonisation. Il a payé $3,632 à l'Etat, mais comme les traverses se vendaient alors 25 cents pièce dans le district, elles ont dû lui rapporter $24,593.

M. Burrows a donc obtenu ces privilèges sans avoir eu un sou de prime à payer. On avait supprimé la concurrence. Si l'on avait mis au concours l'adjudication de ces concessions forestières, si on avait porté à la connaissance des autres propriétaires de scieries que le Canadian-Northern était en voie de construction et qu'il avait besoin de ces matériaux-là, il est certain que le permis de coupe sur ces concessions se fût payé $4,000, $5,000 ou même $6,000. Mais l'honorable député s'en est tiré sans payer un sou de loyer, comme aussi sans payer le droit de 50 cents par mille pieds de bois, mesure de planche, parce qu'il ne façonna pas le bois d'œuvre. Sa scierie n'était pas contiguë aux concessions forestières, elle était située à 40 milles de là, à Dauphin, et l'on me dit qu'il n'avait pas absolument besoin de ce permis—il s'est même abstenu d'invoquer cette raison—pour l'alimenter. En outre, ce n'est que le 10 janvier qu'il indiqua les terres qu'il avait choisies.

M. R. L. BORDEN : Quand avait-il fait sa demande ?

M. W. J. ROCHE : Le 23 août 1898. Il indiqua le choix qu'il avait fait après avoir commencé de couper le bois. Le décret fut abrogé le 13 janvier 1897, et le permis ne fut accordé que le 18,—cinq ou six jours plus tard. Je crois avoir établi, selon que j'avais promis de le faire, que l'honorable député de Dauphin a été l'objet de faveurs que le ministère a refusées à d'autres personnes.

L'ex-ministre de l'Intérieur crut faire rire aux dépens de mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster) en rappelant que ce dernier avait dit que les sections impaires octroyées à titre de subvention à la compagnie du chemin de fer Qu'Appelle-Lac-Long-Saskatchewan étaient aussi venues en la possession de la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, et en s'écriant sur un ton dramatique : " Mais qui donc a donné ces sections impaires ? Ce n'est pas moi ; c'est le député de Toronto-nord et ses amis politiques ". Parmi les applaudissements qui accueillirent ce mouvement d'éloquence, j'ai remarqué ceux de l'ex-commissaires des terres fédérales (M. Turriff), aujourd'hui député d'Assiniboïa-est. Je ferai observer que lorsque cet honorable collègue faisait partie du conseil du Nord-Ouest, il proposa de faire purement et simplement cadeau des terres aux compagnies de chemin de fer au lieu de les vendre $1 l'acre pour pourvoir à la construction d'embranchements. Et c'est le même homme qui, ayant un tel passé, tente aujourd'hui de faire un crime au gouvernement conservateur d'avoir donné ces terres à titre de subvention à des chemins de fer et dans le but d'ouvrir le territoire à la civilisation.

Ce que j'ai trouvé de plus plaisant, c'est la mine toute réjouie de l'honorable député de Victoria, N.-B. (M. Costigan). Pendant que l'ex-ministre de l'Intérieur dénonçait les actes du cabinet conservateur, la politique qu'il avait fait prévaloir dix-huit années durant, l'honorable député (M. Costigan) était tout souriant, lui qui a presque constamment fait partie de ce cabinet-là ; à en juger par son air ravi, on aurait cru qu'il venait d'absorber une dose de son " Fruitatives " favori qu'il annonce comme l'ayant guéri d'une maladie quelconque. Tout en observant l'attitude de l'honorable député, je me fis la réflexion que la politique nous donne parfois de bien singuliers compagnons d'armes.

L'honorable député de Brandon (M. Sifton) a dit que le résultat des dernières élections générales prouvaient que la politique des terres était bien vue dans l'Ouest. C'était un sujet délicat à toucher pour l'honorable député de Brandon. S'il y a un terrain sur lequel un autre qui serait à sa place mais n'ayant pas la même audace, craindrait de s'aventurer, c'est bien la manière dont le Gouvernement s'est conduit dans ces élections. L'honorable député de Brandon a dit que l'honorable député de Marquette (M. W. J. Roche) avait eu beaucoup de difficulté à se faire réélire. Je ne lui dois pas certainement de remerciements si je suis ici; c'est aux honnêtes libéraux de ce comté qui n'approuvaient pas la manière dont l'honorable ministre de l'Intérieur s'y prenait pour me battre, que je dois mon

siège. Le premier moyen que l'on a pris pour me battre a été le remaniement de mon comté, et l'honorable député de Brandon, après avoir agi d'une manière quasi-judiciaire à ce sujet, disait dans les corridors de la Chambre que, grâce à ce remaniement, l'affaire du député de Marquette était faite. Mais on a eu beau remanier, l'affaire n'a pas réussi. On a eu recours aussi au stratagème connu sous le nom de " le petit trait rouge ", au moyen duquel des centaines de conservateurs ont été empêchés de voter, mais pas par le président d'élection de mon comté qui était un homme honorable. Le président a admis cependant s'être trompé en envoyant ces listes à l'organisateur, M. Leach, de Winnipeg. Il les a envoyé à la demande de M. Leach, et lorsqu'elles lui revinrent les noms de plusieurs conservateurs avaient été rayés d'un petit trait rouge, et à mes agents qui demandaient comment il pourrait certifier que ces listes étaient exactes, il répondit : " Je prendrai soin de ne pas certifier qu'elles sont exactes. En conséquence, il a simplement écrit au bas des listes le mot " certifiée ", et non pas " certifiée exacte ".

J'admets que cela ressemble beaucoup à une subtilité, mais il croyait de cette façon qu'on ne pourrait pas l'accuser d'avoir violé la loi. En justice pour lui je dois dire qu'il a donné des certificats d'agents à tous ceux qu'il a pu atteindre, afin de leur permettre de voter dans leur propre arrondissement. Mais dans plusieurs districts éloignés les directeurs conservateurs perdirent en très grand nombre leur droit de vote au moyen de ce petit trait rouge. De sorte que je ne crois pas que l'honorable député de Brandon ait raison de se glorifier de sa tentative de battre le député de Marquette à l'aide de ces moyens. Mais ce n'est pas tout. Fidèle à sa politique le Gouvernement a récompensé naturellement M. Leach en le nommant surintendant ou inspecteur des agences des terres. A M. Neihorn qui l'a aidé dans ce travail on a donné une place à Ottawa ; et M. Ingram, l'organisateur libéral, a été chargé de certains travaux relatifs aux terres des écoles l'automne dernier.

Il y a une autre question dont quelques honorables membres de la gauche ont déjà dit quelque chose. Je veux parler de la manière dont on s'est servi des colons galiciens pour remporter les élections. Ces colons avaient choisi un district qui leur plaisait. Ils m'ont dit qu'ils s'étaient établis dans un endroit déjà habité par un certain nombre de leurs compatriotes, à la ferme Stuart.

Les fonctionnaires du gouvernement fédéral, cependant, ne voulurent pas leur permettre de s'établir à cet endroit, mais les envoyèrent dans d'autres districts où l'on croyait que leur vote serait d'un meilleur secours aux candidats du Gouvernement. On en a placé quelques-uns sur des terres qui bordent les réserves forestières dans le district de

Marquette, et plusieurs de ces colons ont déjà empiété sur la réserve forestière elle-même, où ils ont mis le feu à plusieurs endroits, et été la cause qu'une très grande quantité de très bon bois de service a été détruite. On avait un but lorsqu'on a envoyé ces colons dans ce district. Lorsqu'ils se rendirent au bureau de vote le jour de l'élection, ils trouvèrent qu'un homme de la police à cheval avait été envoyé là par l'ex-ministre de l'Intérieur. Cet homme leur dit qu'il tenait ses ordres du ministre de l'Intérieur auquel il devait faire rapport, et à personne autre qu'au ministre de l'Intérieur lui-même. Ce constable resta toute la journée dans la salle de vote, muni de ses armes de main, et par qui était-il assisté ? L'inspecteur des homesteads s'est aussi tenu dans la salle de vote toute la journée menaçant les Galiciens de ne pas leur donner les titres de leurs terres s'ils votaient pour le candidat conservateur. Un autre fonctionnaire, du nom de Harvey, qui avait travaillé dans le comté de Selkirk vint aussi travailler dans Marquette.

Mais un mandat d'arrestation fut lancé contre lui à Winnipeg, un constable fut envoyé pour s'emparer de sa personne, et le dimanche matin précédent l'élection on a vu cet homme traverser le bois en compagnie d'un autre agent du Gouvernement qui s'occupait d'élection. On l'arrêta et on trouva sur lui la somme de $600 en billets de banque dans les basses valeurs.

On le conduisit à Winnipeg, et le lundi matin je recevais de Yorktown un télégramme me disant qu'un autre fonctionnaire du bureau des terres avait quitté cet endroit pour prendre la place de celui qui avait été arrêté, et ce fonctionnaire passa toute la journée au bureau de votation ayant à ses côtés un homme de la police à cheval. J'ai ici une lettre venant d'un citoyen de la ville que j'habite moi-même et qui a eu une entrevue avec l'homme de la police à cheval à son retour. Le résultat du scrutin à ce bureau de votation fut de 114 voix pour mon adversaire et 6 pour moi-même. Les fonctionnaires de l'élection prirent grand soin qu'il n'y eut pas un bulletin de gâté, parce que bien peu de ces électeurs savaient lire et écrire, et tous furent obligés de voter ouvertement ; autrement on ne les auraient pas payés. On leur enseignait comment voter ; on leur criait le nom de mon adversaire ; on les faisait entrer dans une chambre et sortir par une autre où il y avait de quoi boire et manger. Quelques-uns de ceux qui votèrent pour moi durent revenir par la même chambre par laquelle ils étaient entrés. J'ai ici une lettre qui m'a été écrite par un des électeurs de mon comté :

Cet homme de la police à cheval qui parlait d'élection s'appelait Sharpe. Il a été envoyé au bureau de votation n° 1, le bureau qui a donné 114 voix à Head. Il a été mandé spécialement de Regina pour veiller à ce que les Ga-

liciens votassent pour Head. Ses ordres étaient ne de ne faire rapport qu'à Sifton, et de veiller à ce que chaque Galicien qui se présenterait au bureau de votation ne pût voter autrement qu'en nommant le candidat, car aucun d'eux ne savait lire ni écrire, et ils ne pouvaient voter autrement. Il a dit que s'il y avait eu des gendarmes aux autres bureaux de votation, vous n'auriez pas reçu un seul vote parmi eux. Je lui ai demandé s'il n'avait pas honte de faire une besogne aussi indigne, et il m'a répondu qu'il était obligé d'obéir aux ordres de ses supérieurs.

Est-ce assez clair ? J'ai des affidavits montrant ce que les agents du Gouvernement ont fait dans cette élection, mais je crois avoir donné assez de preuves pour montrer comment s'est conduit le ministre de l'Intérieur, et que s'il est sincère il veillera à ce que les fonctionnaires de son département se tiennent à leur besogne dans leurs bureaux, et n'interviennent pas dans les élections, et que de plus il devra porter à quelques-uns son attention immédiate. La police à cheval est, je crois, sous la juridiction du premier ministre.

Sir WILFRID LAURIER : C'est la première fois que j'entends dire cela et que j'entends faire une plainte par l'honorable député contre la police à cheval.

M. W. J. ROCHE : Cela est une autre preuve que le premier ministre a bien peu de mémoire, car les accusations que je porte en ce moment, je les ai déjà faites dans la présente session et à la session dernière.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député ne m'a jamais fait tenir aucune accusation. La gendarmerie est sous ma direction et je lui ai donné des ordres spéciaux de ne pas intervenir dans les élections. L'honorable député aurait dû me parler de la chose.

M. W. J. ROCHE : Je dois avouer que je ne savais pas que la gendarmerie faisait partie du département de l'honorable premier ministre, avant qu'il me le rappelât. Je savais qu'il y avait un certain nombre de gendarmes de la police à cheval au service du département de l'Intérieur employés à la surveillance des réserves forestières.

Sir WILFRID LAURIER : Ceux dont vous vous plaignez étaient-ils des soldats de la police à cheval ?

M. W. J. ROCHE : Oui, ce sont des hommes de la police à cheval qui furent envoyés à ces bureaux de votation, et y restèrent toute la journée avec leurs armes blanches.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député n'a pas donné le nom de l'homme de police dont il parle ?

M. W. J. ROCHE : Son nom est Sharpe, mais je ne sais pas s'il est un membre régulier de la police à cheval ou non.

Sir WILFRID LAURIER : Je dis alors que je ne crois pas que cet homme soit un gendarme de la police à cheval.

M. W. J. ROCHE : Si l'honorable premier ministre veut se renseigner, son nom est Sharpe. Il venait, disait-il, de Régina et il avait été envoyé par le département de l'Intérieur avec ordre de faire rapport au ministre seulement. Je sais que le premier ministre ignore beaucoup des choses qui se passent dans l'Ouest. Je ne sais pas s'il est aveugle volontaire, mais il semble avoir donné une grande latitude au ministre de l'Intérieur. L'ex-ministre de l'Intérieur a dit qu'il n'avait pas reçu aucune plainte des membres de cette Chambre au sujet de l'administration des règlements des terres. Lui aussi a très mauvaise mémoire. Il dit que le député de Marquette n'a mentionné qu'un seul cas. Il est possible que le député de Marquette n'ait jamais écrit une lettre au ministre personnellement, mais j'ai écrit au département plusieurs fois, et dans plus d'une occasion, j'ai demandé que l'on fît disparaître certains griefs en rapport avec l'administration des règlements des terres.

J'ai été tellement dégoûté de l'insuccès de mes démarches que j'ai abandonné la tâche. Si l'honorable ministre veut bien consulter les dossiers de son département il y trouvera des lettres concernant un nommé Stone qui a acheté de la terre sur une réserve forestière, et bien qu'il eût fait des paiements, il ne pouvait obtenir son titre. Il y trouvera aussi des lettres concernant un nommé Tucker, un nommé Harvey, deux hommes du nom d'Anderson et un nommé McTavish, et aussi concernant la compagnie des terres de la Saskatchewan, sur laquelle j'ai appelé l'attention de la Chambre en 1904.

Voilà quelques-unes des inexactitudes du ministre de l'Intérieur, lorsqu'il dit que je n'ai porté qu'une accusation au sujet de l'administration de son département. L'honorable ministre va donc être obligé de se rétracter, car il pouvait consulter les dossiers dans son département, et il aurait pu aisément se renseigner et connaître les faits.

Je ne veux pas, monsieur l'Orateur, occuper plus longtemps les instants de la Chambre, mais j'ai cru qu'il était nécessaire, afin d'abaisser l'orgueil de certains membres du cabinet qui prétendent avoir tout fait, de mentionner ces choses à la Chambre, afin de montrer les abus graves qui se commettent depuis plusieurs années dans le département de l'Intérieur. J'ai montré aussi que le Gouvernement n'a fait aucune démarche pour y remédier lorsque ces abus demandaient son attention prompte. Il ne se passe pas de jour qu'on ne rappelle aux libéraux les professions qu'ils faisaient lorsqu'ils étaient dans l'opposition, professions qui sont en contradiction directe avec celles d'aujourd'hui, et lorsque vous le leur rappelez, ils se moquent de vous. Si vous mettez sous les yeux d'un membre du Gouvernement ses anciennes déclarations publiques, qui contredisent sa politique actuelle, il se

contente de rire ou de lever les épaules, et vous répondra: J'ai promis cela avant de devenir ministre responsable de la couronne, lorsque je ne retirais pas un traitement de $6,000 ou $7,000 par année, chose qui paraît avoir une influence extraordinaire sur quelques-uns. Presque tous les jours on rappelle au premier ministre lui-même, celui qui plus que tous les autres devrait donner l'exemple de tout ce qui est noble dans la vie publique, que lui-même et ses collègues ont renié leurs professions de foi d'antan, mais il se croise les bras et dit : Eh bien, nous sommes à droite et vous êtes à gauche, que pouvez-vous faire ?

En présence d'une telle duplicité de la part de ceux qui autrefois faisaient des professions d'honnêteté politique, en présence de pareil pharisaïsme et d'hypocrisie politique portée à son plus haut dégré, il n'est pas surprenant qu'un si grand nombre de nos meilleurs citoyens refusent aujourd'hui d'entrer dans la vie publique, parce que le niveau de la morale politique a été abaissé à ce point par le Gouvernement actuel. Je crois que la motion du chef de l'opposition vient en son temps, et si le Gouvernement est sincère dans sa profession de foi, il devrait être heureux de l'accepter ; mais il ne veut pas laisser le public voir clair dans l'administration de ce département, car s'il le faisait il froisserait encore davantage le sens moral du pays et attirerait sur sa tête la punition que ses actes depuis quelques années lui ont méritée.

M. HUGH GUTHRIE (Wellington-sud) : S'il m'était nécessaire de donner une excuse parce que je me lève à cette heure avancée de la nuit pour faire quelques observations, je crois que je pourrais trouver cette excuse et cette justification dans le discours extravagant prononcé, vendredi soir, par l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) sur la question qui nous occupe présentement. Je crois qu'au point de vue de l'inexactitude et de l'absence de faits, ce discours n'a pas eu son égal pendant la session actuelle et les sessions précédentes. Je regrette qu'au moment où je me levais, l'honorable député de Simcoe ait cru devoir sortir de la Chambre. . . . .

Une VOIX : On l'avait fait mander.

M. GUTHRIE : . . . parce que les observations que je me propose d'adresser à cette Chambre seront dirigées particulièrement sur certaines assertions que l'honorable député a faites dans son discours. Bien que j'admire beaucoup l'honorable député dans sa vie privée et en dehors de la Chambre, je ne puis approuver sa conduite et ses méthodes politiques, et je suis certain que la grande majorité des membres de la Chambre ne l'approuvent pas non plus. Je ne connais pas un seul autre membre de la Chambre qui use dans une aussi grande mesure que l'honorable député de Simcoe, de ce que nous appelons le privilège parlementaire. Il l'exerce dans sa limite extrême, et porte à droite et à gauche des accusations contre tous les honorables membres de la droite, contre des citoyens dans leur vie privée et contre des fonctionnaires dans les divers ministères.

Il peut, tant qu'il voudra, attaquer ceux qui ont un siège dans cette salle. Ces députés sont ici et pour la plupart sont capables de se défendre eux-mêmes, s'ils le jugent à propos. J'ai remarqué en ces derniers temps, lorsque l'honorable député porte ses accusations, une tendance de la part des honorables députés de faire plus ou moins à leur égard le silence du mépris, parce qu'on sait d'où elles viennent et quels poids elles peuvent avoir et dans cette Chambre et dans le pays en général. Mais lorsque l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) va jusqu'à attaquer des gens qui ne sont pas dans le Parlement, lorsqu'il profite de sa situation de député pour attaquer des personnes qui sont dans la vie privée ou qui sont fonctionnaires du Gouvernement actuel et n'ayant pas de siège dans cette Chambre, ne peuvent pas réfuter ses accusations ou se justifier eux-mêmes comme ils le pourraient sans enfreindre quelque loi, je crois que l'on doit au moins reprocher à l'honorable député quelques-unes des accusations en l'air et extravagantes qu'il a faites dans le cours de ce débat, assertions qui n'étaient pas fondées, ainsi que j'ai pu le constater moi-même dans l'enquête que j'ai faite et comme je vais le prouver à l'honorable député lui-même.

Je veux parler particulièrement de ce qu'il a dit concernant M. Frank Pedley, le sous-directeur général des Affaires indiennes. Je connaissais M. Pedley personnellement et intimement longtemps avant qu'il devînt fonctionnaire du gouvernement, longtemps avant que le parti libéral arrivât au pouvoir. Je le connaissais comme un homme habile et intègre, et M. Pedley n'a eu personne d'autre à remercier que lui-même lorsqu'il a obtenu la haute situation qu'il occupe aujourd'hui et qu'il doit à son honnêteté, à ses talents et à son intégrité.

Lorsque, vendredi dernier, j'ai entendu l'honorable député chercher à semer des soupçons et porter des accusations contre l'intégrité de ce fonctionnaire, j'ai été très indigné et j'ai tenu à savoir sur quels faits ces accusations étaient basées.

La première accusation que j'ai entendu faire, et je dois avouer qu'elle m'a stupéfié beaucoup, dit que par quelques artifices, quelques moyens, quels qu'ils puissent être, M. Grant, qui est le frère de l'honorable député d'Ontario-nord, a pu convaincre le département des Affaires indiennes auquel présidait M. Pedley comme sous-ministre, à céder l'île N° 144, mieux connue dans la localité sous le nom d'île du Daim ou d'île Baxter, dans la baie Georgienne, pour la somme de $140 à M. Grant

et que cette île valait en argent, si elle était mise à l'enchère, au moins deux mille piastres. Voilà une accusation qui pourrait choquer n'importe qui, connaissant les parties dans cette cause et les porter à demander une enquête. Malheureusement, M. Pedley était absent samedi et dimanche, et je n'ai pu le voir qu'aujourd'hui et apprendre de lui et par les dossiers quels sont les faits véritables.

Ce n'est pas la première fois que cette accusation est portée ; je la trouve en quatre endroits séparés des "Débats", la première fois comme suit à la page 967 des "Débats" :

Le ministre a jugé à propos, l'année dernière, de céder un terrain valant dans les $2,000 pour la somme de $100 au frère de l'honorable député de Toronto-nord.

C'est la première mention qui est faite de cette transaction. La deuxième mention a été faite dans un langage un peu différent que l'on trouvera consigné en ces termes dans la séance du 1er courant :

Il y a une île qui a beaucoup de valeur, celle désignée sous le N° 144 ; si on la mettait aux enchères publiques, elle se vendrait certainement $2,000 ou $3,000. Quand le ministre actuel de l'Intérieur est entré en fonction, il a trouvé sur son bureau une offre du frère du représentant d'Ontario-nord (M. Grant). Cet homme offrait $140 pour cette île—ce qui était dérisoire,—; une autre personne du nom de Stafford offrait $450 pour la même île. J'ai déjà dit qu'aux enchères publiques cette île se vendrait $2,000. Que fit le ministre de l'Intérieur ? S'il mettait cette île en vente aux enchères publiques, cela ne répondrait pas aux vœu du frère du député d'Ontario-nord, voilà pourquoi on la donna à cet homme—ou plutôt à la personne qui fournissait l'argent, parce qu'il n'avait pas l'argent pour acquitter ce montant—pour la somme de $140 ; aujourd'hui cette île est subdivisée en lots dont chacun se vend de $100 à $150.

Le ministre actuel de l'Intérieur est responsable de cela. Il cède ces îles à un prix insignifiant quand ce sont des amis du parti qui veulent les acquérir et quand ce M. Grant intervient auprès du ministère.

L'île N° 144 appartenait autrefois aux Indiens et comme terre indienne elle tombait sous la surveillance directe du surintendant, et de M. Pedley, l'aide-surintendant des Affaires indiennes. A la suite de ces accusations de l'honorable député (M. Bennett) vient une autre déclaration qu'il a faite dans la Chambre à la séance du soir le même jour. . .

M. BENNETT : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question. Contredit-il ce que j'ai avancé, savoir qu'il y avait sur le bureau du ministre une offre de $450 pour la même île, ou nie-t-il qu'aujourd'hui les terrains s'y vendent de $100 à $150 chacun sur cette île ?

M. GUTHRIE : Si l'honorable député veut bien prendre patience pendant quelques instants, je vais lui donner tous les renseignements qu'il désire.

M. BENNETT : Bornez-vous aux faits.

M. GUTHRIE : Dans les "Débats" je trouve dans la séance du soir du même jour que l'honorable député (M. Bennett) a dit :

J'ai parlé cet après-midi d'une vente faite à M. Grant pour la somme de $140 d'une île qui, si elle avait été mise aux enchères, aurait été vendue $2,000.

. . .et un peu plus loin :

Mais l'île a été cédée à son frère pour la somme de $140, et c'est un crime que telle vente ait été permise.

M. BENNETT : Parfaitement.

M. GUTHRIE : Je veux demander maintenant à l'honorable député de Simcoe-est s'il connaît l'île N° 144, dans la baie Georgienne, dont il parle ?

M. BENNETT : Je vais répondre à l'honorable député. Je connais cette île très bien ; c'est une des plus belles îles de l'endroit.

M. GUTHRIE : L'honorable député connait-il son étendue?

M. BENNETT : Je ne sais pas quel nombre d'acres elle contient, mais je dirai à l'honorable député qu'elle a été arpentée et divisée en lots, que ces lots se vendent de $100 à $150 chaque, et qu'il y en a un grand nombre.

M. GUTHRIE : Si l'honorable député ne connaît pas l'étendue de l'île, je ne sais pas comment il a pu arriver à en faire l'évaluation, à moins que ce ne soit une évaluation fictive pour les fins de sa cause. Cependant, je suis prêt à dire que l'évaluation qu'il en fait n'est pas très éloignée de celle qui a été faite par les évaluateurs de la couronne.

M. BENNETT : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question maintenant? Le ministre de l'Intérieur ou le sous-directeur général des Affaires indiennes nieront-ils qu'ils ont eu pendant quelque temps sur leurs bureaux une offre de $450 pour la même île, offre qui aurait pu être considérablement augmentée?

M. LANCASTER : C'est une question juste.

M. GUTHRIE : J'y arrive, mais laissez-moi raconter mon histoire à ma manière d'abord, et je répondrai à cette question ensuite. Je veux dire qu'il n'y a pas la moindre vérité dans l'assertion de l'honorable député (M. Bennett).

M. BENNETT : L'honorable député me permettra-t-il?

M. GUTHRIE : Je ne veux pas être interrompu davantage.

M. BENNETT : L'honorable député me permettra-t-il?—Dois-je comprendre qu'il dit qu'une offre de $450 n'a jamais été reçue par le département, de la part de M James

A. Stafford, de Midland ? L'honorable député fait-il cette déclaration sur des renseignements obtenus de M. Pedley ?

M. GUTHRIE : J'arrive à ce détail et j'y arrive de la manière qui me convient. A quatre endroits différents dans les Débats l'honorable député de Simcoe-est a dit que M. Grant avait obtenu cette île pour $140. Je dis que cette assertion est inexacte en tous points. J'ajoute que l'île contient 300 acres.

M. BENNETT : Très bien.

M. GUTHRIE : Ou pour être plus exact, elle contient 299 acres 7. L'agent des terres de la couronne l'a évaluée à $5 l'acre ; l'honorable député de Simcoe-est l'évalue à $6.66 l'acre. Il y a donc une différence de $1.60 par acre entre les deux Or, M Grant n'a jamais demandé plus qu'un lot de 28 acres à $5 l'acre, et il l'a eu pour $140.

Plusieurs VOIX : Très bien.

M. GUTHRIE : Mais l'honorable député de Simcoe-est dit qu'une autre personne a offert $450 pour l'île, c'est vrai; cette personne a offert $450 pour l'île, mais l'évaluateur de la couronne l'avait évaluée à $1,497, tandis que M. Grant n'en a acheté que 28 acres pour $140 ou $5 de l'acre, et il a payé argent comptant.

M. BENNETT : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question ?

M. GUTHRIE : Oui. Si l'honorable député ne veut en poser qu'une; je voudrais finir mon discours.

M. BENNETT : L'honorable député n'est pas souvent dans la Chambre, et n'y entend pas tout ce qui s'y dit.

M. GUTHRIE : J'ai entendu votre discours et je l'ai lu.

M. BENNETT : Combien a-t-on fait de lots dans ces 28 acres, combien de quarts d'acres se vendent aujourd'hui à $100 la pièce; il y a 100 lots.

M. GUTHRIE : L'honorable député dit que ces lots se vendent de 100 à $150 chaque et je dis que le Gouvernement a obtenu un meilleur prix que cela. Je vais lui donner une liste des ventes qui sont comme suit :

1. A James Hall Telfer, Mimico (Ontario), et à Pringle Kerr Perry, Toronto, une partie du lot n° 38, concession 14 contenant 27 acres; prix $150; (4 juin 1904).
2. A George Pepall et à Wm E. Pepall, Toronto, lot 37, concession 15, contenant 48 acres ; prix $20 ; payé (21 octobre 1904).
3. A Fred. Wm Grant, Midland, lot irrégulier, n° 38, concession 13, contenant 28 acres, prix $140; payé (11 mai 1905).
4. A Arthur Murdock Matthews, Toronto, partie sud-est de l'île contenant 35 acres, prix $175; payé (1er septembre).

La portion de l'île qui reste contient 161 acres 70 de terre, ce qui fait un total pour toute l'île de 299 acres 7. Je ne prétendrai pas que l'honorable député M. Bennett a voulu tromper délibérément la Chambre, lorsque quatre fois il a fait insérer dans les débats son accusation, mais j'affirme qu'il paraissait très heureux lorsqu'il faisait ces déclarations. Je dis qu'il ne devrait pas accuser le département de l'Intérieur ou les fonctionnaires de ce département ou l'honorable député de Toronto-nord, ou son frère, M. Frederick Grant, d'avoir obtenu cette terre par un moyen illicite ou par collusion. Voici une île contenant 300 acres en chiffres ronds estimée par l'évaluateur du gouvernement à $5 l'acre, et évaluée par mon honorable ami dans sa vive imagination à $6.66 l'acre, bien qu'il n'ait aucun moyen d'établir cette évaluation ; il n'est pas un évaluateur de métier.

M. BENNETT : Il est propriétaire de terrains.

M. GUTHRIE : Il ne nous a pas dit qu'il avait consulté les personnes connaissant le prix des terrains dans la baie Georgienne, mais il déclare ici sur son autorité d'avocat et de membre de ce Parlement que cette île aurait rapporté $2,000 aux enchères. Or, le Gouvernement la vend à ce prix à peu près par vente privée, après l'avis conforme de son propre agent des terres. En présence de ces faits il n'y a qu'une chose à faire. Il a fait entrer ses accusations dans les débats et elles ont été publiées dans la presse du pays: il a causé probablement un tort irréparable à plusieurs citoyens, mais il y a une manière de se tirer de ce mauvais pas. Il s'est trompé, je ne dis pas qu'il a eu l'intention de tromper la Chambre. S'il s'est trompé ou s'il a été mal renseigné, il y a une manière de s'en tirer. Qu'il se rétracte et qu'il fasse des excuses.

M. BENNETT : L'honorable député persiste-t-il toujours à dire que le département n'a pas reçu une offre de $450 pour le même terrain qui a été vendu à M. Grant pour $140.

M. GUTHRIE : J'ai entendu dire qu'on avait fait cette offre pour toute l'île.

M. BENNETT : Non, monsieur.

M. GUTHRIE : Que demandait-on pour ces $450 ? L'honorable député a dit dans son discours que l'on avait offert $450 pour l'île. Je crois que cela est exact, mais $450 serait seulement le tiers de l'évaluation qui a été faite par l'administration. Je crois, monsieur l'Orateur, qu'après une exposition de faits de ce genre, si on demandait à n'importe quel membre de cette Chambre, à part l'honorable député de Simcoe-est, de se rétracter, pas un n'hésiterait et retirerait immédiatement l'assertion qu'il aurait avan-

cée, sur des renseignements incomplets, des faits entièrement faux.

Cependant, nous ne pouvons pas obliger l'honorable député de Simcoe-est à se rétracter, s'il s'y refuse. L'honorable député de Simcoe-est a fait dans le même discours une deuxième mention que je trouve à la même date dans le hansard :

Parler de secret dans le département de l'Intérieur, j'y vais rarement...

Je n'en doute pas, d'après ce qu'il vient de dire...

...Mais je sais que lorsque M. Pedley, monsieur le sous-directeur, se tient dans cette salle, aux côtés de son ministre, pour lui donner des renseignements, qu'il lui en donne d'absolument faux et qu'il sait être faux. Je vais prouver mon assertion d'après le compte rendu même.

Je dirai tout d'abord que ces paroles sont très graves et très précises et qu'elles n'auraient jamais dû être prononcées dans cette salle, à moins qu'elles ne reposassent sur des faits. Sur quoi mon honorable ami base-t-il l'accusation que M. le sous-directeur général des Affaires indiennes, lorsqu'il se tient auprès de son ministre dans cette salle, lui donne des renseignements faux. Voici l'assertion :

Je vais rappeler ce qui s'est passé à propos de l'île de la Tombe-des-Géants, qui a une grande valeur et qui se trouve située dans la baie Georgienne. Je ne crois pas que le ministre actuel de l'Intérieur soit très bien renseigné sur cette île, bien que son prédécesseur connût les négociations en cours. Toujours est-il que cette île est couverte de bois de valeur et que MM. Beck et Peter Ryan, de Toronto, ont fait des offres au ministre pour l'achat de cette île. On trouve toute une liasse de lettres de M. Ryan demandant qu'on lui vende cette île. Un soir, dans cette Chambre, aolrs que M. Pedley se tenait aux côtés du ministre, je posai une question à ce dernier, et l'on vit M. Pedley fournir au ministre un certain renseignement, puis le ministre déclara :

On n'a pas vendu le bois qui se trouve sur cette île à M. Peter Ryan, et l'on m'informe qu'il n'y a pas eu de pourparlers relatifs à cette vente avec M. Ryan.

Sur cette réponse du ministre qu'il dit lui avoir été soufflée par M. Pedley, il accuse ce dernier de mensonge délibéré. Or, monsieur l'Orateur, après avoir examiné les documents qui ont été déposés sur le bureau de la Chambre, à la demande de mon honorable ami le député de Simcoe-est, et après avoir entendu tout ce qu'il avait à dire sur la question, je suis obligé de dire que cette accusation en est une aussi hasardée, extravagante, aussi injustifiable que l'honorable député peut faire en se prévalant de son privilège de membre du Parlement, mais qu'aucun honorable député ne fait sans en être bien certain. Or, quels sont les faits de la cause ? Je sais que mon honorable ami, l'honorable député de Simcoe-est, connaît l'île de la Tombe du Géant. Je ne sais pas s'il connaît bien l'île N° 14, mais je sais qu'il est parfaitement au courant de tout ce qui concerne la Tombe du Géant, parce que je trouve dans le dossier qu'en 1894 il demandait à l'honorable T. H. Daly, alors ministre de l'Intérieur, la concession de terres à pâturage sur cette île avec facilités de payements, c'est ainsi qu'il s'exprima.

M. BENNETT : L'honorable député dit-il que j'ai demandé pour moi-même personnellement une concession de terrains à pâturage ?

M. GUTHRIE : Je dis que l'honorable député a écrit la lettre lui-même.

M. BENNETT : Mon honorable ami dit-il que j'ai demandé une terre a pâturage moi-même ? Je le défie de citer un seul mot à l'appui de cette assertion.

M. GUTHRIE : Nous ne nous chicanerons pas à propos de mots, mais je défie l'honorable député de donner lecture de la lettre et de prouver qu'il ne voulait pas avoir pour lui-même ou pour d'autre cette concession de terre à pâturage avec facilités de payement. Or, l'île de la Tombe du Géant est une île bien boisée dans la baie Georgienne. Je crois que les Indiens en ont cédé le titre vers l'année 1856. Cette île a été concédée pour la coupe du bois de 1876 à 1878, ou à peu près cette époque. Dans tous les cas, je sais qu'on y a concédé des coupes de bois jusqu'en 1883, et que la licence a changé de mains plusieurs fois. Elle est maintenant la propriété de la Canada Furnace Company, dont les principales usines sont à Midland et dont le bureau principal est à Montréal. La licence est pour le chêne et le pin jusqu'à neuf pouces de diamètre. Le département a reçu un grand nombre de demandes de la part de personnes qui veulent acheter le bois et l'île ou seulement le bois qu'il y a sur l'île. Le département reçoit de ces demandes assez régulièrement depuis 1883. M. Beck, dont la résidence est à Penetanguishene, paraît avoir écrit quelques lettres dans lesquelles il demande a acheter l'île. La première lettre a été écrite, je crois, en 1894 ou 1895. D'autres lettres ont été écrites dans l'intervalle, mais en 1902 ou 1903 les lettres demandant des renseignements au sujet de cette île devinrent beaucoup plus fréquentes.

M. Peter Ryan, de Toronto, a écrit sa première lettre au département, si je me rappelle bien, le 24 juin 1903. Il terminait sa lettre en donnant une description de l'île au point de vue du bois qu'elle contenait, et il terminait en offrant au gouvernement la somme de $5,000 pour l'île. Quelques jours plus tard, M. Ryan reçut du département une lettre lui disant qu'on ne pouvait pas répondre à son offre et que l'île n'était pas à vendre. La raison que l'on donnait était qu'il y avait une licence de coupe de bois en vigueur et que personne ne pouvait acheter l'île, à moins que cette licence ne fût abandonnée par celui qui la détenait. Le dé-

partement fit faire une inspection de l'île, et M. Chitty, un fonctionnaire du gouvernement, l'évalua à $9,200 environ, terre et bois.

Cette évaluation fut faite vers l'année 1899, je ne suis pas absolument sûr de la date ; il faudrait que je consulte la liasse de documents que j'ai devant moi. M. Ryan crut devoir écrire une autre lettre portant son offre à $6,375, et il reçut du département une autre réponse que son offre ne pouvait être examinée. M. Ryan écrivit une autre lettre et offrit $7,000. Il reçut encore du département une réponse semblable à la précédente. Le département écrivit au bureau de la Canada Furnace Company à Montréal informant la compagnie qu'une correspondance se poursuivait au sujet de l'île de la Tombe du Géant et qu'on avait exposé au département qu'il y avait peu de bois sur cette île que la compagnie pouvait encore prendre en vertu de son permis, et on lui demandait si elle ne serait pas disposée à l'abandonner. Mais la Canada Furnace Company répondit immédiatement : " Nous prétendons qu'il y a sur cette île du bois qui nous appartient en vertu de notre permis, du chêne et du pin de valeur marchande, et nous avons besoin aussi du bois dur pour nos usines de coke dans la ville de Midland." Et à chacune des demandes de M. Ryan et de M. Beck, le département donnait la même réponse : " Non, nous ne vous vendrons pas." Mais l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) dit qu'il doit y avoir eu quelque entente secrète entre M. Beck, M. Ryan et M. Pedley dans l'affaire, que M. Pedley a rencontré M. Beck dans la ville de Toronto, et l'honorable député a lu une lettre que je trouve dans la correspondance déposées sur le bureau de cette Chambre. Cette lettre est conçue comme suit :

Monsieur Frank Pedley, Ottawa.

Cher monsieur,—J'attends de vos nouvelles au sujet de l'affaire dont nous avons parlé ensemble lorsque vous êtes venu à Toronto. Veuillez, s'il vous plait, répondre bientôt.

Votre tout dévoué,
(Signé) C. BECK.

J'ai demandé à M. Pedley des explications au sujet de cette lettre, et je ne puis que donner à la Chambre la réponse qu'il m'a faite. Il m'a dit qu'il était allé à Toronto pour assister aux funérailles de feu M. Jardine, agent de commerce pour le gouvernement fédéral, et que pendant qu'il était là M. Beck l'a rencontré et lui a demandé s'il ne serait pas possible d'acheter l'île de la Tombe du Géant, et M. Pedley lui a répondu que ce n'était pas possible, mais qu'il ferait des recherches lorsqu'il serait à Ottawa, et s'enquérerait des permis de coupe de bois. Le département recevait de nombreuses lettres d'autres personnes dans différentes parties du pays, demandant à acheter l'île, mais voilà tout ce qui a eu lieu entre M. Beck et M. Ryan et le surintendant général des Affaires indiennes ou son adjoint M. Pedley. Lorsque cette question est venue en discussion devant la Chambre au commencement de la session l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) est devenu quelque peu curieux et, comme on peut le voir à la page 965 des " Débats ", il questionna d'une façon très serrée le ministre sur les négociations de M. Ryan avec le département au sujet de la vente de cette île. Voici ce que nous lisons dans les " Débats " :

M. BENNETT : En a-t-on accordé une à M. Alexander ?

M. OLIVER : L'exploitation du pin et du chêne sur cette île a été concédée à M. Alexander. Le permis a été délivré à M. Alexander, mais il appartient maintenant à la " Canada Furnace Company." Je ne puis dire depuis combien d'années ce permis a été accordé.

M. BENNETT : Le ministre déclare-t-il positivement qu'aucuns pourparlers n'ont eu lieu relativement à la coupe de l'érable ou autre essence, sur cette île, avec qui que ce soit ?

M. OLIVER : Des lettres ont été échangées à ce sujet, mais rien n'a été conclu.

M. BENNETT : L'honorable ministre peut-il dire où en sont ces négociations et avec qui elles se font ?

M. OLIVER : Il n'y a rien de fait. Une demande a été envoyée pour la partie de l'île qui n'est pas concédée à la " Canada Furnace Co.", mais aucun permis n'a été accordé.

Puis, plus loin dans la même page je vois que l'honorable député de Simcoe-est a posé cette question :

M. BENNETT : Qui a représenté M. Peter Ryan dans ces négociations ?

M. OLIVER : Je suis informé que nous avons reçu des lettres de M. Peter Ryan, de M. Black, de Penetanguishene, et de la " Canada Furnace Co." Tous désirent obtenir le droit d'exploiter le bois sur cette île.

A la page suivante M. Bennett demande :

M. BENNETT : Depuis combien de temps dure cette correspondance avec M. Peter Ryan ou M. Beck ?

M. OLIVER : Nous avons reçu plusieurs demandes dont les premières datent de quatre ans. Les négociations avec M. Ryan durent depuis un an, avec M. Beck, depuis deux ans, et les autres sont antérieures.

Cette discussion eut lieu le 30 mars dernier et le ministre donna à l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) des renseignements très complets.

M. BENNETT : Je demande à notre collègue de donner lecture de tout le passage, entre autre de la partie où se trouve ces mots :

Il n'y a pas eu de vente de bois sur l'île de M. Peter Ryan et on m'informe qu'il n'y a pas eu de négociations en vertu de la vente de l'île à M. Ryan.

C'est ce que le sous-ministre a dit à son ministre, dans cette Chambre même.

M. GUTHRIE : C'est justement ce que je discute—ce qui a eu lieu le 30 mars. Lorsque les documents furent déposés sur le bu-

reau de la Chambre, l'honorable député de Simcoe-est M. (Bennett) les scruta soigneusement et y choisit ce qui convenait à sa cause, et après les avoir parcourus et s'être mis en possession de tous les faits, il accusait, vendredi dernier, M. le sous-directeur général des Affaires indiennes de mensonge qualifié lorsqu'il a dit que le 30 mars le surintendant général avait affirmé au ministre sur ce parquet que le département n'avait pas vendu de bois sur l'île à M. Ryan et qu'il n'avait pas entamé de négociations en vue d'une vente à M. Ryan.

M. BENNETT : Très bien.

M. GUTHRIE : Je dis que cette déclaration est vraie et basée sur les faits contenus dans les documents déposés sur le bureau de la Chambre. J'ai toujours considéré qu'il fallait deux parties pour faire un marché. Dans le cas actuel M. Peter Ryan a offert $5,000 et le Gouvernement a refusé. Il a offert ensuite $6,375 et le Gouvernement a encore refusé. Il a offert ensuite $7,000 et a reçu une réponse négative, et les négociations, si l'on peut appeler cela négociations, se sont arrêtées là. Il n'y avait de négociations que d'un côté.

M. BENNETT : Notre ami prétend-il dire que le département n'a pas offert l'île à M. Peter Ryan pour la somme d'environ $9,000?

M. GUTHRIE : D'après les renseignements que j'ai, le département n'a rien fait de la sorte.

M. BENNETT : Lisez la correspondance.

M. GUTHRIE : L'honorable député a étudié la correspondance du commencement à la fin, et s'il y avait une lettre à cet effet pourquoi n'en a-t-il pas donné lecture à la Chambre, vendredi dernier ? J'ai assez perdu de temps cet après-midi pour parcourir cette volumineuse correspondance, afin de trouver ce dont j'avais besoin. C'est sur des matériaux de cette sorte que l'honorable député se base pour accuser un haut fonctionnaire public de mensonge délibéré. Est-ce juste, est-ce honnête, l'honorable député ne devrait-il pas retirer son accusation ? J'ai encore un point à éclaircir et je vais le faire aussi brièvement que possible, car je ne me propose pas d'entrer dans la question générale en discussion devant la Chambre. Ce point dont je veux parler se rapporte comme les premiers à une accusation portée par l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett). L'honorable député a réussi par un moyen ou par un autre à associer aux noms de MM. Beck, McEwan, Ryan et Pedley, celui d'un nommé McClaughlin dans ce qui lui paraît être une transaction malhonnête, et à la fin de son long discours il a délibérément accusé M. le sous-directeur général des Affaires indiennes d'avoir été partie à la transaction.

Quelle est cette transaction ? Ce serait la concession par M. Pedley comme surintendant général des Affaires indiennes d'un terrain à pâturage dans la réserve des Indiens du Sang à la McEwan Ranch Company. Je veux discuter cette question en suivant par ordre les remarques faites par l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett). Voici ce qu'il dit :

M. McLaughlin écrivit à M. Pedley une lettre d'après laquelle il est évident que celui-là avait eu la précaution de venir à Ottawa pour avoir un entretien avec M. Pedley, avant de présenter aucune proposition par écrit. Le premier alinéa de la lettre le prouve d'une façon absolue.

La lettre suit. Mais y a-t-il rien de plus juste, de plus naturel, de plus sensé pour quelqu'un qui veut faire au Gouvernement une proposition dans laquelle il y a des intérêts d'importance de venir à Ottawa pour discuter avec ceux avec lesquels il faudra faire les conditions du marché ? M. MacLaughlin a vu M. Pedley et lui a exposé son projet. M. Pedley m'a dit que dans le cours de la conversation il avait demandé à M. McLaughlin, comme la chose était naturelle et convenable, de présenter sa demande par écrit, ce qu'il fit. Je la trouve au compte rendu de la séance du 1er juin :

Ottawa, 11 décembre 1902.

Monsieur Frank Pedley,
Surintendant général des Affaires indiennes.

Cher monsieur,—Relativement à notre conversation de lundi, je voudrais avoir le privilège exclusif de mettre des animaux en pâturage pendant vingt et un ans, sur la réserve des Gens du Sang, indépendamment des pâturages dont peuvent avoir besoin ces Indiens pour leurs propres bestiaux et chevaux.

1° Pour cette concession je consens à donner une redevance annuelle de 50c. par tête de bétail par an.

L'honorable député s'arrête ici. La condition suivante est que M. McLaughlin veut avoir le privilège exclusif pendant 21 ans. L'honorable député n'a pas lu cette partie de la lettre. Dans ses remarques l'honorable député dit :

Puis il énumère les conditions auxquelles il prendrait possesion de la réserve, et la lettre est signée : " J.-F. McLaughlin ". Il est clair, d'après cette lettre, que M. McLaughlin a dû avoir été renseigné sur la manière de traiter avec M. Pedley et qu'il fallait le voir personnellement.

Si ces paroles signifient quelque chose, on doit comprendre que l'honorable député de Simcoe-est a voulu dire que M. Pedley était accessible à des arguments sonnants dans une transaction de ce genre. Si ces paroles ne veulent pas dire cela, l'honorable député ne les aurait pas prononcées, car sans cela elles ne signifieraient rien. Et je dis qu'elles renferment un de ces soupçons injustifiables qui sortent si facilement de la bouche de l'honorable député de Simcoe-est. Or donc, M. McLaughlin a fait sa proposition par écrit, et une autre personne du nom de Boultbee en a aussi fait une par écrit. Mais ce dernier n'était pas venu voir M. Pedley

avant d'avoir écrit sa lettre, et mon honorable ami (M. Bennett) dit :

Il semble bien que M. Boultbie était novice en ces matières. Il n'était pas dans les secrets, car il aurait pris au préalable la précaution d'interviewer M. Pedley.

Encore une accusation voilée, encore un soupçon misérable jeté dans le public qu'un haut fonctionnaire à l'emploi du Gouvernement est sensible à des cadeaux ou à d'autres avantages de même genre de la part de ceux dont il ne doit rien recevoir ; soupçon qui ne repose sur rien en dehors de l'imagination de l'honorable député. L'honorable député continue ainsi :

La question resta en suspens quelque temps, puis M. Pedley écrivit à M. McLaughlin que le département ne louerait pas la réserve. Ceci se passait le 22 décembre 1902.

La lettre de M. McLaughlin a été écrite le 11 et la réponse de M. Pedley le 22. Je donnerai lecture de cette dernière, afin de montrer qu'elle n'appuie pas l'attaque de mon honorable ami :

Département des Affaires indiennes,
Ottawa, 22 décembre 1902.

A monsieur J.-F. McClaughlin,
Temple Building
Toronto (Ontario.)

Monsieur,—Je désire accuser réception de votre lettre du 11 courant dans laquelle vous demandez le privilège exclusif de faire paître les bestiaux sur la réserve des Indiens du Sang pendant 21 ans, aux conditions indiquées, et en réponse je regrette de vous dire que vu les renseignements qu'il possède, le département n'est pas en mesure de se rendre à votre demande.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
FRANK PEDLEY,
Sous-directeur général des Affaires indiennes.

Voici certainement quelque chose d'assez définitif et assez clair pour tout le monde. Cependant, nous voyons que M. McLaughlin n'est pas satisfait. Il écrit une nouvelle lettre que l'honorable député de Simcoe-est n'a pas jugé à propos de lire. Cette lettre a été déposée sur le bureau de la Chambre et elle ainsi libellée :

Toronto, Canada, 29 décembre 1902.

A monsieur Frank Pedley,
Sous-directeur général des Affaires indiennes,
Ottawa, Canada.

Cher monsieur,—Votre lettre du 22 courant est reçue, et j'en conclus qu'avant de vouloir étudier ma demande vous désirez connaître quels sont ceux qui composent la compagnie que j'organise pour faire de l'élevage dans l'Alberta. Je désire conséquemment vous donner les noms des personnes suivantes qui fournissent le capital nécessaire pour placer 5,000 ou 10,000 bestiaux sur le ranche le printemps prochain, s'il est possible de faire un marché satisfaisant avec le département.

L'honorable W. L. Montgomery Chamberlain, (Dakota-sud), banquier et marchand de bestiaux.

J. C. Rounds, Valentine (Nebraska), gérant de ranche.

Le général Russell Thayer, Philadelphie, (Pennsylvanie), président de la Carson Light and Power Company, capitaliste et propriétaire de ranche.

J. F. McLaughlin, Toronto (Ontario), directeur de la Canada and Dakota Cattle Company.

A ces noms je puis ajouter avantageusement si le département le désire, ceux d'un ou deux Canadiens connus.

Mais les personnes ci-haut mentionnées ont tous les moyens et l'expérience nécessaire pour mener à bonne fin le projet sur un grand pied. Je crois que notre entreprise sera d'un grand avantage pour les Indiens.

Si vous désirez avoir d'autres renseignements, veuillez me le faire savoir, et je serai heureux de vous les fournir, ou si vous préférez, j'irai vous voir à Ottawa pour discuter la chose avec vous.

Bien à vous,
J. F. McLAUGHLIN.

A cette lettre le secrétaire répondit comme suit :

Département des Affaires indiennes,
Ottawa, 5 janvier 1903.

Monsieur M. J. F. McLaughlin,
The J. F. McLaughlin Co.,
Temple Building, Toronto, (Ontario).

Monsieur,—Je suis chargé d'accuser réception de votre dernière, et de vous faire savoir que votre demande de privilège de pâturage sur la réserve des Indiens du Sang recevra une sérieuse attention.

Votre obéissant serviteur,
J. D. McLEAN,
Secrétaire.

Ensuite, le 26 janvier, M. J. F. McLaughlin adressait au département des Affaires indiennes la lettre suivante :

Toronto, Canada, 26 janvier 1903.

A monsieur le secrétaire du département
des Affaires indiennes,
Ottawa, (Ontario).

Monsieur,—J'ai bien reçu votre lettre n° 83,510 3, du 5 courant disant que ma demande en concession de pâturage sur la réserve des Indiens du Sang recevrait l'attention sérieuse du département. Vu que la saison avance je serais très heureux d'apprendre de vous vers quelle époque vous jugerez à propos d'étudier la question.

Si vous le croyez désirable, je serais heureux d'aller à Ottawa discuter la chose avec vous, lorsque vous le voudrez. Nous voudrions mettre nos bestiaux en pâturage dans le mois d'avril ou mai au plus tard, et pour cela il serait nécessaire que cette question soit réglée le plus tôt possible.

Votre tout dévoué,
J. F. McLAUGHLIN.

A cette lettre le secrétaire du département. M. McLean répondit :

Département des Affaires indiennes,
Ottawa, 2 février 1903.

Monsieur J. F. McLaughlin,
The J. F. McLaughlin Co.,
Temple Building, Toronto (Ontario).

Monsieur,—J'accuse réception de votre lettre du 26 écoulé, contenant votre proposition de

prendre à bail les privilèges de pâturage sur la réserve des Indiens du Sang et je désire vous informer que cette question demande sérieuse considération et que lorsque le département sera prêt à l'étudier vous en serez dûment averti.

Votre obéissant serviteur,
J. D. McLEAN,
Secrétaire.

Or, mon honorable ami connaissait toute cette correspondance, cependant, il omet de la mentionner et dit qu'il a dû se passer quelque chose entre M. McLaughlin et M. Pedley et entre...

M. BENNETT : Avant que l'honorable député s'éloigne de ce sujet, aura-t-il l'obligeance de lire la lettre de M. Pedley à M. Millar, reproduite à la date du 1er juin dans le compte rendu des " Débats ", et qui fait voir que le marché était conclu comme ils pensaient ?

M. GUTHRIE : Je m'en vais les lire toutes, que l'honorable député ne soit pas inquiet. Le 11 mars, M. Wilson, agent des Indiens, chargé de la conduite de cette réserve et qui s'est enquis de l'affaire, écrit en ces termes :

J'ai l'honneur de vous informer que Head Chief, Day Chief, Minor Chief, Blackfoot Old Woman, Strangling Wolf, et d'autres Indiens allèguent que des blancs viennent constamment sur la réserve, soi-disant dans le but de retrouver leurs bestiaux et leurs chevaux, et s'enfuient emmenant avec eux quelque poney indien qui ne porte pas de marque. Ils occasionnent ainsi aux Indiens des ennuis et des pertes. (Voir ma lettre du 24 février 1903, n° 5.)

Ces Indiens sont d'avis, en conséquence, qu'il sera sage d'annuler tous les permis de pâturage accordés à diverses personnes établies à proximité de la réserve et de n'accorder de ces permis qu'à une ou deux équipes au plus.

Or, c'est là l'opinion de Wilson, agent des Indiens à cet endroit. Il est leur conseiller, leur gardien nommé pour s'occuper de leurs intérêts ; il fait part au département de leurs désirs et en donne la raison. Plus loin il ajoute :

En conséquence, je propose que le droit de pâture sur la réserve des Indiens du Sang soit accordé à deux équipes au plus ; à une seulement, si c'est possible.

Maintenant, l'honorable député de Simcoe-est, sans mentionner ce rapport, qu'il avait sous la main pendant qu'il adressait la parole à la Chambre, s'est mis à lire une autre lettre, en date du 2 mars et conçue en ces termes :

Monsieur Frank Pedley,
Surintendant des réserves indiennes.

Cher monsieur,—Ayez donc l'obligeance d'écrire à M. Charles Millar, de la maison Millar et Ferguson, 55 rue George, Toronto, au sujet de la concession de pâture que j'ai demandée sur la réserve des Indiens du Sang.

Je ne sais trop pourquoi M. McLaughlin a écrit cette lettre, à moins que ce ne fût à la veille de partir pour quelque voyage et qu'il n'ait laissé l'affaire entre les mains de son avocat. Mais la lettre suivante en est une sur laquelle l'honorable député a attiré mon attention ; elle est de la part de M. Charles Millar, écrite de Toronto, 2 avril 1903, et adressée à M. Frank Pedley :

Cher monsieur Pedley,—J'ai expédié aujourd'hui à Ottawa les papiers requis pour constituer en corporation la compagnie dite " Alberta Cattle Company " (à responsabilité limitée) laquelle doit poursuivre ses opérations sur la réserve des Indiens du Sang. Il a été pris des mesures en vue de l'achat d'un troupeau de la localité, comme point de départ. Je compte que vous avez obtenu des Indiens le consentement requis dans la circonstance, de telle sorte que lorsque la charte sera émise, dans quelques jours, je puisse me rendre à Ottawa et conclure le marché de la location du terrain, car c'est le désir de la compagnie de mettre un troupeau sur la réserve dès la présente saison.

Votre obéissant serviteur,
C. MILLAR.

Or le seul commentaire que j'aie à faire sur cette lettre, et sur celle de M. McLaughlin, qui l'a précédée, c'est que celui-ci, apparemment, supposait l'affaire plus avancée qu'elle n'était. Il fut clairement avisé par le secrétaire du département qu'il ne lui serait pas accordé de bail avant que la proposition eût été mûrement considérée.

M. BENNETT: Le député de Yale-et-Kootenay pourra vous en dire quelque chose.

M. GUTHRIE : La seule communication qu'ils reçurent du département fut la lettre du secrétaire, M. McLean, déclarant que leur demande serait considérée et que la décision du département leur serait annoncée, lorsque celui-ci aurait eu le temps de considérer mûrement la question. Puis vient le rapport de M. Wilson, agent des Indiens, en date du 11 mars, faisant connaître le désir des Indiens relativement aux permis de pâture sur cette réserve, et ce qu'il pense que le département devrait faire. Or, monsieur l'Orateur, ne perdez pas de vue que M. McLaughlin avait offert de payer 50 cents par tête pour le permis de pâture, et son offre couvrait une période de vingt-et-un ans. Mais après cela, monsieur l'Orateur, le 6 avril, M. McLean répond en ces termes à la lettre de M. Millar :

Monsieur,—En réponse à votre lettre du 2 du courant, j'ai été chargé de vous dire, en ce qui regarde votre proposition d'acquérir les droits de pâture sur la réserve des Indiens du Sang, que cette question exige mure considération, et que le département n'est pas en mesure pour le moment de décider la question.

Votre obéissant serviteur,
J. D. McLEAN,
Secrétaire.

C'était assurément là autant qu'il en fallait pour faire comprendre à un groupe d'hommes raisonnables, qu'ils fussent établis au Canada ou qu'ils fussent tous ci-

toyens des Etats-Unis, que le Gouvernement ne les avait pas autorisés à commencer les opérations, à se faire accorder la personnalité civile et à engager leurs fonds. Et je vous prie d'observer, dans la lettre de M. Millar, qu'il désirait se faire constituer en corporation sous le nom de l' " Alberta Cattle Company," à responsabilité limitée. Car la question du nom de la compagnie se soulève dans la lettre suivante. L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) ajoute à ce sujet :

Or, il y a deux manières d'expliquer la chose : la première c'est que M. Pedley avait changé d'idée quant à l'à-propos de céder cette propriété à bail . . .

Que devient alors l'insinuation que, dans l'entrevue préliminaire entre M. McLaughlin et M. Pedley, il s'était passé quelque chose d'irrégulier entre ces deux messieurs ; cette accusation, ou cette insinuation, ne tombe-t-elle pas à l'eau ?

M. BENNETT : L'honorable député voudra-t-il lire toute la phrase ?

M. GUTHRIE : C'est ce que je m'en vais faire : j'en dirai suffisamment à l'honorable député . . .

M. BENNETT : Vous êtes bien futé.

M. GUTHRIE (lisant) :

De céder cette propriété à bail ; et l'autre explication, c'est qu'un second requérant avait fait son apparition et, pour quelque raison, était mieux vu de M. Pedley que M. McLaughlin.

C'est là la déclaration de l'honorable député ; il commence par insinuer qu'il est intervenu une convention illicite entre M. Pedley et M. McLaughlin avant la lettre du 11 décembre ; puis il affirme que M. Pedley avait modifié ses vues, après avoir conclu cet arrangemnt, parce qu'il s'était présenté par la suite une occasion plus favorable. Or, que découvrit-on plus tard ? Il fut reçu nombre de demandes de la part de marchands ou de propriétaires de bestiaux, j'imagine, désireux de prendre cette propriété à bail. L'honorable député (M. Bennett) a fait allusion à ces demandes, que l'on trouvera dans le compte rendu des Débats ; il n'est donc pas nécessaire que je les relise ; mais celle qui est importante, et sur laquelle tourne toute la question, est une demande reçue par M. Pedley, le 22 avril 1903, de la part de MM. Latchford, McDougall et Daly, demandant, au nom de M. Daniel McEwen de Brandon, Manitoba, un permis de pâture sur cette réserve des Indiens du Sang, aux conditions énoncées dans la lettre, pour une période de dix à vingt ans, 2,000 têtes de bétail, pour commencer, durant une année. Mais ses conditions ont été tellement modifiées qu'il n'est guère utile de lire cette longue lettre, car nous pouvons nous reporter au marché conclu subséquemment. Cette lettre fut écrite par un bureau d'avocats d'Ottawa, au nom de Daniel McEwen, de Brandon. M. Pedley m'assure que rien dans les archives, ni dans les livres du département, que rien à sa connaissance, ni à celle d'aucun autre fonctionnaire du département, aucun renseignement écrit ou verbal, ne le portait, et ne le porte aujourd'hui à croire, que M. Peter Ryan, de Toronto, eût aucun intérêt direct ou indirect dans la " McEwen Ranching Company."

Ce que M. McEwen se proposait de faire, c'était d'aller voir l'agent des Indiens, M. Wilson, ainsi que les Indiens eux-mêmes, et de chercher à conclure un marché qui fût acceptable de tous ; car M. Wilson, agent des Indiens, déclare, dans sa lettre du 11 mars, que les Indiens sont ceux qu'il faut satisfaire.

M. BENNETT : L'honorable député (M. Guthrie) prétend-il que le nom de M. Peter Ryan n'apparaît pas dans la correspondance? Sûrement, il n'ira pas faire une déclaration aussi étourdiment et à la légère. Est-ce que son nom n'apparaît pas deux fois dans une lettre qui figure au compte rendu des débats ?

M. GUTHRIE : Il apparaît dans la lettre de Charles Millar, qui dit. . .

M. BENNETT : Il y a un instant, il n'apparaissait pas du commencement à la fin.

M. GUTHRIE : Il apparaît, entre parenthèses, dans une lettre de M. Millar, qui représentait une compagnie rivale. M. McEwen se rendit sur les lieux, et, en compagnie de l'agent des Indiens réunit les divers chefs, puis au bout de trois ou quatre jours de pourparlers, conclut un marché avec eux; et comme je le ferai voir en peu de mots, c'est bien le meilleur marché de cette nature qui ait jamais été conclu au Canada, au point de vue des Indiens et du pays généralement. M. McEwen fut à même d'accorder aux Indiens des conditions plus favorables que celles qu'ils avaient pu obtenir jusque-là et il devint "persona grata" auprès des chefs des tribus réunis sur cette réserve. Or, c'est là une condition importante relativement aux permis de pâture sur les terres des Indiens. Autrement il se produit des froissements, des difficultés et des dérangements de toutes sortes; car les Indiens se réservent le droit de faire pâturer leurs propres bestiaux et chevaux avec les autres. Quelles furent les conditions du marché ? Simplement que la McEwen Ranch Company mettrait 7,000 têtes de bestiaux à pâturer sur cette réserve, et paierait en retour une redevance annuelle de $5,000, soit un peu plus de 70 cents par tête pour 7,000 bestiaux. C'était là le chiffre maximum. L'honorable député a observé que sur le ranche de Cochrane, couvrant une superficie de 100,000 acres, on avait mis 12,000 têtes à pâturer. Mais les Indiens du Sang ne voulaient pas plus de 7,000 bestiaux, ne voulaient pas permettre à la McEwen Ranch Co. d'en laisser pâturer plus de 7,000; et pour

ce nombre, la compagnie devait payer près de 71 cents par tête, soit $5,000 par année, la moitié payable d'avance semestriellement. Elle devait en outre acheter des Indiens 700 tonnes de foin à $4 la tonne, soit $2.800 de loyer additionnel, pour bien dire. Elle devait de plus améliorer la propriété, comme l'indiquait le contrat, par la construction de clôtures, le creusement de puits, la construction de digues en vue de l'établissement d'étangs, la construction de brise-vent, etc. La compagnie devait exécuter tous ces travaux, et, à la fin de son bail, ils devenaient la propriété des Indiens. M. Wilson, les Indiens et M. McEwen formulèrent cet arrangement sur les lieux. M. Wilson déclare: "J'ai suivi d'aussi près que possible la convention faite avec les Piégans, laquelle était considérée jusque-là comme le marché le plus avantageux qui eut été conclu en faveur des Indiens." Et le député de Simcoe-est, l'autre soir, a cité cette convention des Piégans, et a déclaré que, en vertu de ce bail des pâturages situés sur la réserve de ces Indiens, il était payé 80 cents de loyer par tête de bétail, tandis que pour la riche réserve des Indiens du Sang la compagnie ne paie qu'un peu plus de 70 cents. Comment arrive-t-il à ce chiffre ?

M. BENNETT : Je le prouverai par la déclaration de M. Wilson qui dit :

D'après ce que j'ai pu calculer, il était payé aux Piégans 80 cents par tête.

M. GUTHRIE : Ce que je dis, c'est que l'honorable député n'a pas expliqué comment on arriverait à ce chiffre. Leur contrat écrit fixe le chiffre de 50 cents par tête; mais la compagnie est tenue d'acheter 400 tonnes de foin, par année, à $3.50 la tonne, ce qui est virtuellement une gratification ou un loyer additionnel pour les Indiens, formant en tout 80 cents par tête. En vertu du présent arrangement calqué sur celui des Piégans, la compagnie paie près de 71 cents par tête, et $2,800 par année pour du foin, ce qui est virtuellement l'équivalent d'un loyer; et si vous divisez cette somme par 7,000 vous constaterez qu'elle paie en moyenne aux Indiens du Sang $1.11 par tête de bétail.

Je dirai simplement que, d'après M. Pedley, le département est très fier du marché qu'il a ainsi conclu. En effet, les Indiens retirent actuellement $7,800 par année en échange des privilèges qu'ils concèdent, tandis que le plus qu'ils eussent jamais retiré jusque-là de la concession d'un permis de pâture, c'était $1,250, et que la moyenne depuis 10 ans avait été de $800. Il est donc évident que ce bail est des plus avantageux au point de vue du Gouvernement ou des Indiens.

Maintenant, l'honorable député (M. Bennett) trouve à redire à la forme du bail.

M. BENNETT : Attention !

M. GUTHRIE : Ou aux termes mêmes de la convention, et je m'en vais traiter cette question. L'honorable député s'est montré très indigné quand il a abordé ce sujet ; il a déclaré que le contrat avait eté rédigé en violation des termes du statut et que les formules légales avaient été omises.

M. BENNETT : Attention !

M. GUTHRIE : Et il a ajouté que la formule prescrite par l'acte n'avait pas été suivie dans l'article 5. Eh bien, je demanderai à l'honorable député de me dire quel est l'article qui prescrit l'emploi d'une formule.

M. BENNETT : Si l'honorable député veut bien se transporter à l'étage supérieur et consulter l'état, il y trouvera attaché un exemplaire en blanc de la formule statutaire du bail ; l'article 5 prescrit qu'il faudra un avis de trois mois, et il n'est stipulé aucun avis dans ce bail irrévocable de dix ans ; on a bien eu soin d'omettre cette stipulation.

M. GUTHRIE : Je supposais bien que c'était ce que l'honorable député avait à l'esprit, mais je me disais qu'il devait être avocat trop habile pour commettre une telle erreur. Il dit :

Le texte du bail est ici, et le ministre sait que, dans la formule statutaire du bail contenue dans l'acte des Indiens . . .

Or, je suis en mesure de dire à l'honorable député (M. Bennett) qu'il n'y a pas de formule statutaire de bail dans aucun des actes des Indiens, édictés depuis l'acte revisé de 1886 et ses amendements jusqu'à l'époque actuelle. Il se trouve une formule de permis préparé par les agents mêmes des Indiens et dont on s'est servi pendant plusieurs années come d'un simple permis ; et on la trouvera imprimée, comme dans la formule dont parle l'honorable député dans l'état en question, fixant un loyer de 25 cents par jour, et cette formule date de 1886 pour le moins. Maintenant il n'existe pas de telle formule statutaire ; et je ferai observer à l'honorable député (M. Bennett) que la question de savoir si c'était là un bail, fut très habilement plaidée au département de la Justice. L'honorable député a probablement lu le factum préparé à cette occasion, exposé très détaillé de la cause ; voici quelles étaient les trois questions que le département de la Justice fut appelé à décider:

1. Ce document est-il un bail ou un permis ?
2. Le surintendant général des Affaires indiennes avait-il, aux termes de l'acte, le droit de l'accorder ?
3. S'il avait ce droit, l'aide-surintendant général des Affaires indiennes l'avait-il également ?

Et le département de la Justice a donné une opinion très bien mûrie et exposée, avec autorités à l'appui. Voici les réponses :

1. Ce n'est pas un bail, mais un permis.
2. Le surintendant général des Affaires indiennes avait le pouvoir de l'accorder.

3. L'aide-surintendant général des Affaires indiennes avait également ce pouvoir.

Or, si c'est un permis, je prétends que, bien que dans le document il soit déclaré irrévocable pour une période de dix ans. . .

M. BENNETT : Attention !

M. GUTHRIE : Ne criez pas victoire trop vite. Si ce document est un permis, je déclare que, aux termes de l'article 22 de l'acte des Indiens, tout permis, de quelque nature qu'il soit, peut être annulé en tout temps par le surintendant général des Affaires indiennes. Je ne dis pas que c'est un droit qui devrait être exercé ; car il peut y avoir des droits acquis en vertu d'une telle convention qu'il serait très injuste de supprimer. Mais si l'honorable député veut lire l'article 22 de l'acte des Indiens, il constatera que tous ces permis peuvent être supprimés en tout temps par le surintendant des Affaires indiennes. Or, l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) était absent au moment où cette négociation fut conclue ; il en prit connaissance, jugea qu'elle avait été mal rédigée, et la soumit lui-même au département de la Justice.

Il télégraphia par tout le pays en vue d'interrompre toute démarche aux termes de ce contrat jusqu'à ce que l'opinion du département de la Justice eut été obtenue ; et lorsque cette opinion eut été obtenue il endossa le document afin de rendre ses porteurs deux fois plus sûrs de sa validité. Maintenant, dans l'intervalle, le bruit courut, par suite des télégrammes qu'on envoyait, que le bail n'avait pas été accordé à la compagnie McEwen, que les négociations étaient rompues et MM. Miller et Ferguson, de Toronto, écrivirent aussitôt au département dans les termes suivants :

Toronto, 12 septembre 1903.

L'honorable M. le surintendant général des Affaires indiennes.

Cher monsieur,—En notre qualité d'avocat de la " Canadian Cattle Company " . . .

Observez que la lettre précédente parle de l' " Alberta Cattle Company " :

Nous vous prierons de nous faire connaître la décision, ou l'effet qu'aura la décision, du ministre de la Justice, lorsqu'elle aura été rendue sur la question de la légalité ou de la suffisance du bail de la réserve des Indiens du Sang accordé par M. Pedley à la " McKeown Ranching Company " (Peter Ryan).

Les mots " Peter Ryan " sont entre parenthèses et c'est là l'endroit de la correspondance où le nom apparaît :

Nous faisons cette demande parce que nos clients pensant que le bail leur serait accordé, ont en conséquence retenu les services d'un contremaître bouvier, sans parler d'autres frais qu'il va leur falloir solder ; et la ligne de conduite qu'ils adopteront à cet égard sera déterminée dans une certaine mesure par l'opinion qu'exprimera le ministère de la Justice au sujet des griefs que nous avons soumis.

MILLER ET FERGUSON.

M. GUTHRIE.

Vient ensuite la réponse de M. McLean, secrétaire du département, déclarant qu'il n'a, dans ses archives, aucune demande de la " Canadian Cattle Company ". Et, en effet, il n'en a pas. Et là-dessus, l'honorable député de Simcoe-est cherche à établir que toutes ces négociations étaient gardées secrètes et les documents s'y rapportant relégués dans les casiers par M. Pedley. Comment la chose aurait-elle pu se faire ? Le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) devait en connaître quelque chose, lorsqu'il a télégraphié d'une extrémité du pays à l'autre, et interrompu toutes les démarches à ce sujet jusqu'à ce que l'opinion du département de la Justice eût été obtenue.

M. BENNETT : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question ?

M. GUTHRIE : Je préfère que vous attendiez la fin de mon discours. Je n'aime pas ces interruptions continuelles.

M. BENNETT : L'honorable député de Yale-et-Cariboo s'interposa alors et arrêta l'affaire quelque temps.

M. GUTHRIE : Le ministre de l'Intérieur arrêta l'affaire quelque temps jusqu'à ce que l'opinion du département de la Justice eut été obtenue ; puis il y donna sa sanction, et sa signature se trouve sur les documents qui ont été déposés. C'est là toute l'affaire; c'est là le marché que le département considère comme étant peut-être le plus avantageux qu'on ait jamais conclu et que peut-être on conclura jamais dans l'intérêt des Indiens et du peuple canadien en général ; et il suffit du nom de Peter Ryan apparaissant dans une des lettres de M. Miller pour jeter, dans l'opinion de l'honorable député, du louche sur toute l'affaire ; et l'honorable député ajoute qu'il y a un procès pendant à ce sujet.

Or, je ne sais trop quelle est la nature de ce procès, et je m'en soucie fort peu ; mais voici autre chose que je considère plus important et dont je prie l'honorable député de prendre note. L'honorable député déclare :

Monsieur l'Orateur, ce n'est pas à ma connaissance personnelle que M. Peter Ryan est intéressé à cette affaire ; si je le répète, je le tiens des documents officiels, car M. Miller, qui connaissait intimement les dessous de cette transaction dit dans une lettre que c'est M. Peter Ryan qui est l'âme dirigeante.

M. Miller ne dit rien de tel.

M. SPROULE : Il dit qu'il formait toute la compagnie.

M. BENNETT : C'est là une jolie distinction à faire.

M. GUTHRIE : L'honorable député (M. Bennett) reprend :

Je pourrais m'en rapporter encore aux journaux ou à certains récents documents de cour

à Toronto pour prouver que M. Peter Ryan est intéressé dans ces pâturages. Ces documents prouvent encore qu'un marchand de bois de Penetanguishene, M. Beck, est un autre intéressé et si les rapports sont fondés, M. Pedley lui-même est intéressé . . .

Mais prêtez l'oreille aux paroles suivantes :

. . . ce que je ne suis pas encore en mesure de prouver cependant, car ce n'est là qu'un racontar.

Je mentionne le fait quand même, car il semble corroboré par la correspondance de M. Miller qui, d'un bout à l'autre, donne à entendre que les McLaughlin étaient sûrs d'après les conversations qu'ils avaient eues avec M. Pedley, d'obtenir la concession. Ce n'est qu'à l'entrée en scène des agents de Peter Ryan que toute la combinaison a changé.

Il me paraît tout simplement absurde de la part d'un honorable député d'accuser froidement un haut fonctionnaire de l'Etat de complicité dans une affaire d'une très grande gravité. N'ayant d'autre preuve que des rumeurs à l'appui de ses insinuations, il aurait dû se taire. Mais il n'est pas dans la nature de l'honorable député de Simcoe-est d'en agir ainsi. Sous le moindre prétexte, sur l'ombre du plus vague soupçon, il a consigné dans le compte rendu des Débats et dans les journaux du pays une accusation engageant l'honneur d'un haut fonctionnaire de l'Etat, accusation qui n'est pas fondée, dont il n'est pas en mesure d'établir la vérité, dont il n'a même pas tenté d'établir la vérité.

M. SPROULE : Laissez faire le comité.

M. GUTHRIE : Dans ces circonstances, je demande à l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) qui m'a interrompu, si l'honorable député de Simcoe-est ne se montrerait pas plus sincère, plus franc et plus viril en retirant cette affirmation.

M. SAM. HUGHES (Victoria-et-Haliburton) : Monsieur l'Orateur, voilà une heure et demie que nous prêtons l'oreille au très éloquent discours de l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie). Mais je n'ai pu trop me rendre compte où il voulait en venir, si ce n'est à faire la leçon à l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett). Un fait n'en reste pas moins acquis, c'est qu'il n'a pas été fait d'appel aux soumissions à l'occasion de la vente de l'île n° 144, non plus qu'au sujet du Tombeau-du-Géant, non plus qu'au sujet de la réserve des Indiens du Sang. Si ce M. Pedley est un exemplaire du type du parfait gentilhomme, comme nous l'a dit l'honorable député préopinant, il aurait dû lancer des avis d'adjudication au sujet de cette réserve des Indiens du Sang qu'un si grand nombre convoitait. Je n'ai pas connu les détails de cette affaire avant aujourd'hui ; mais il est un fait saillant, c'est que M. Peter Ryan apparaît dans l'affaire du Tombeau-du-Géant, de même que M. Grant, son copain, apparaît dans l'affaire de l'île n° 144, et que M. Ryan apparaît comme le grand manitou dans l'affaire des Indiens du Sang. M. Peter Ryan a été le compagnon d'armes de l'aide-surintendant général des Affaires indiennes ; ils sont tous deux des amis intimes de M. Beck, et c'est là que l'affaire en est. M. Grant, en faisant l'acquisition de l'île n° 144, a obtenu 28 acres moyennant $5 de l'acre. Je dirai à l'honorable député que les îles dans les parties rocheuses du comté de Victoria sont loin de se vendre à aussi bas prix. Elles se vendent de $30 à $40 de l'acre, et leur situation n'est pas aussi favorable à l'établissement de places d'eau que le sont les terres le long des rivages de la baie Georgienne. Bien plus, l'honorable député m'informe qu'on obtient aujourd'hui de $150 à $200 pour des terrains d'un quart d'acre sur cette propriété même. De sorte que, bien qu'il puisse y avoir une légère différence entre une superficie de 28 acres et celle de l'île toute entière, l'éloquence de l'honorable député de Wellington-sud n'avait aucunement raison de se donner carrière dans la circonstance. Il n'a pas contesté qu'une offre de $450 a été faite par un M. Stafford pour le même terrain que M. Grant a obtenu moyennant $140. L'honorable député a fait couler des flots d'éloquence quand il a accusé le député de Simcoe-est (M. Lennett) d'avoir dénaturé les faits. Et il a joué sur les mots,—je me sers de l'expression en connaissance de cause,—en déclarant qu'il n'y avait pas eu de négociation, parce qu'il fallait deux personnes pour négocier. J'ai à la main un document conçu en ces termes :

Ottawa, 24 octobre 1905.

Cher monsieur,—En réponse à votre honoré du 11 courant, adressée au secrétaire du département, j'ai l'honneur de dire qu'après mûre considération nous ne sommes pas disposés à vendre l'île du Tombeau-du-Géant au prix que vous nous en offrez et que nous ne vendrons pas à moins de $9,037 comptant.

Votre dévoué serviteur,
FRANK PEDLEY,
Aide-surintendant général des Affaires indiennes.

Si l'on s'en rapporte à la définition que donne le dictionnaire du mot "négociation", ou au sens légal de ce mot, il est parfaitement évident que l'honorable député de Simcoe-est avait parfaitement raison de faire à la Chambre la déclaration qu'il a faite. Or, monsieur l'Orateur, cette affaire de la réserve des Indiens-du-Sang est assez importante. Je vois que le ministre actuel de l'Intérieur s'est inscrit naguère à l'encontre de cette manière de faire. J'ai toujours admiré la conduite du ministre actuel de l'Intérieur dans les années passées, alors qu'il était un simple membre indépendant de la Chambre des communes, et qu'il se faisait le champion des droits du peuple canadien dans notre grand domaine de l'Ouest. Je trouve très sensée la prétention qu'il émit dans cette circonstance, qu'il ne fallait pas

laisser ses coudées franches à ce particulier de la ville de Toronto, qui a toujours été connu comme le courtier politique en quelque sorte de ces messieurs de la droite. C'est lui que nous voyons négocier l'affaire des Indiens du Sang, et appuyant la demande d'un particulier du nom de McKeown, de Brandon.—et soit dit en passant, où donc est situé Brandon?—et réléguant dans l'ombre McLaughlin de Toronto, l'honorable député de Yale-et-Caribou et tous les autres requérants. Nous sommes bien excusables d'avoir certains petits soupçons au sujet de négociations de cette nature. Je n'ai pas à défendre l'honorable député de Simcoe-est en raison de rien de ce qu'à pu dire l'honorable député de Wellington-sud ; et l'honorable député de Simcoe-est n'a aucune excuse à faire en raison de ce qui s'est passé ici ce soir. L'honorable député de Wellington-sud a soulevé une autre question au sujet du prix payé pour la réserve des Indiens du Sang. Il a prétendu que les Indiens Piégans recevaient 80 cents par tête de bétail, tandis que les Indiens du Sang retiraient 70 cents ; mais il n'a pas ajouté que le traité avec les Piégans avait été conclu à une époque où le Nord-Ouest ne trouvait pas à écouler ses bestiaux comme il le fait aujourd'hui, et où la demande pour les bestiaux était loin d'être ce qu'elle est actuellement. Mais il reste ceci pour condamner la conduite de M. Pedley dans toute cette affaire des Indiens du Sang : c'est que le bail fut accordé en cachette, sans qu'on eût fait appel aux soumissions au moment où il se trouvait nombre de propriétaires de troupeaux dans le Dominion désireux d'être mis au courant. Pourquoi, dès lors, n'a-t-on pas fait appel aux soumissions ? Que M. Pedley et son apologiste de Wellington-sud répondent à cette question ; ils auront alors quelque excuse de se présenter devant le comité et de critiquer la conduite de l'honorable député de Simcoe-est.

M. DUNCAN ROSS : J'ai entendu l'honorable député faire quelque allusion au député de Yale-et-Caribou relativement à la réserve des Indiens du Sang. Voudra-t-il s'expliquer ?

M. SAM. HUGHES : Je vous demande pardon ; je voulais dire le député de Kootenay (M. Galliher).

M. GALLIHER : Ma circonscription dans le temps était Yale-et-Caribou.

M. SAM. HUGHES : Je pourrais faire observer, en outre, que les contribuables canadiens, les électeurs de Victoria, de Simcoe-est et de la ville de Québec sont taxés pour le soutien de ces Indiens du Sang au montant de plus de $70,000 par année. Le Gouvernement est le tuteur de ces Indiens, et il incombe au premier ministre de voir à ce que le surintendant général des Affaires indiennes ne puisse plus faire des siennes au détriment de la bonne administration de ce bureau. On m'informe que la compagnie en question n'était pas constituée dans le temps, et à cet égard elle ressemblait à une autre compagnie dont nous avons entendu quelque peu parler, la "North Atlantic Trading Company". Il semblerait que c'est avec les compagnies de ce type que le département de l'Intérieur préfère négocier. Je ne vois pas qu'il y ait lieu pour moi de traiter cette question plus longuement. Il m'a suffi de cinq minutes de cette séance pour exprimer mes vues au sujet de la question que l'honorable député préopinant a pris une heure et demie à traiter.

Il me serait facile également d'occuper le temps de la Chambre à la discussion de ce qui fait le sujet principal de ce débat. Voici l'aspect qui m'a le plus frappé. Nos bons amis de la droite ont voulu établir que tout ce que les conservateurs avaient fait alors qu'ils étaient au pouvoir est blâmable, et que tout ce que le Gouvernement actuel a jamais fait est au-dessus de toute critique. Son administration des lois d'homesteads a été absolument parfaite, de même que sa gestion des terrains forestiers. Mais lorsque l'honorable député de Marquette (M. Roche) eut mis en lumière nombre des négociations de ce Gouvernement, on put voir les figures de ces messieurs de la droite, et même celle du premier ministre, s'allonger très perceptiblement.

A les entendre on se figurerait qu'ils ont construit tous les chemins de fer ; mais j'en suis encore à trouver un seul chemin, dont la construction ait été commencée depuis leur avènement au pouvoir, à la seule exception du Transcontinental. A les entendre, ce sont eux qui ont fait venir tous les colons, qui ont contruit toutes nos villes, qui ont développé toutes nos industries. Mais en cherchant à faire gober tout cela à la population, ils se chargent d'une entreprise assez difficile. Les Etats-Unis sont situés immédiatement au sud du Canada Jusqu'à l'époque de la grande guerre civile de ce pays il ne s'y était porté que fort peu d'immigrants des vieux pays ; mais durant la guerre, ces immigrants s'y portèrent en plus grand nombre. Au moment où la guerre civile éclata, les colons originaires du continent européen et de la Grande-Bretagne se dirigeaient vers les Etats-Unis, au nombre de 60,000, année moyenne. Mais à la fin de la guerre, le nombre s'élevait à 400,000. C'est alors que tout l'Ouest des Etats-Unis s'est ouvert à la colonisation. Il fut accordé aux soldats des établissements à titre gratuit ; l'Ouest commença à se sillonner de chemins de fer, les immigrants se mirent à arriver par dizaine et par centaine de mille, de telle sorte que peu d'années après la conclusion de la paix, l'immigration européenne atteignait le chiffre de 800,000 hommes recrutés parmi les meilleures races, Allemands, Scandinaves et sujets du Royaume-Uni. Avec le temps, le Dominion s'affir-

ma ; le Pacifique-Canadien fut inauguré par un gouvernement conservateur ; et cela en dépit du programme et des discours du très honorable premier ministre actuel et de ses collègues. Au fur et à mesure de la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, des milliers de colons, Scandinaves principalement, et nombre de Mennonites passèrent des Etats-Unis au Canada en vue de s'établir dans notre Nord-Ouest. Mais on me permettra de signaler une raison qui plus que toutes les autrs empêcha les habitants des vieux pays de s'établir dans le Dominion. On a fait allusion ce soir à des discours prononcés dans le temps par des chefs du parti libéral Je pourrais citer un article qui, je crois, fut écrit par le ministre actuel du commerce (sir Richard Cartwright) en personne. Nous savons quels articles il a écrit dans l' " Economist," de Londres, dénigrant le Canada. Dans les brochures d'immigration du Texas, du Kansas et du Nébraska, remontant à cette époque, vous constaterez qu'en vue d'engager les immigrants européens à se rendre dans ces pays, on y reproduisait des notices biographiques et les portraits des principaux chefs d'alors du parti libéral. Et on citait leurs déclarations pessimistes comme preuve que l'Ouest américain offrait beaucoup plus d'avantages aux colons que l'Ouest canadien. Qu'on me permette de lire un article paru dans un journal de Londres appelé le " Truth,"—nom très bien trouvé pour une feuille libérale,—en date du 3 octobre 1881 :

Si le chemin de fer canadien du Pacifique est jamais terminé, il se trouve à traverser un pays couvert de frimas durant huit mois de l'année, et de l'aspect le plus désolé qui se puisse voir dans l'univers entier. La Colombie-Anglaise est aride, froide, montagneuse sans valeur. Cinquante chemins de fer ne réussiraient pas à lui donner un semblant de prospérité.

Les Canadiens ne sont pas assez fous pour aller risquer un seul dollar dans une entreprise de cette nature ; aussi s'adressent-ils à l'Angleterre.

Les Canadiens savent que le chemin ne rendra jamais un seul pauvre sou des fonds qu'on aura gaspillés pour le construire.

Les habitants ne peuvent supporter le froid qu'il fait au Manitoba, hommes et bestiaux sont gelés à mort en nombres étonnants.

La malpropreté des rues du Manitoba détermine une malaria mortelle, et les moustiques sont un fléau pour la population.

C'est là le pays mortifère que ce chemin de fer doit desservir..

Le Canada est une de nos colonies à réputation la plus surfaite. L'Ontario est la seule province solvable, la seule où l'on puisse prêter de l'argent avec l'espoir de le recouvrer un jour.

On peut être sûr qu'un de ces jours l'Ontario sera annexé aux Etats-Unis ; le Dominion, ce jour-là, cessera d'exister.

La province et la ville de Québec sont toutes deux notoirement insolvables.

Une fois que le pays se sera bel et bien engagé à construire ce chemin de fer, je ne vois rien autre chose que la banqueroute en perspective pour lui.

Ce Dominion en somme, est une blague, et destiné à crever comme toute autre blague.

Cet article a été publié dans le " Truth," de Londres, le 3 octobre 1881, et je l'ai emprunté au "Star", de Montréal qui le reproduisait, l'autre jour, en le faisant précéder de ces lignes :

Le " Truth ", de Londres, publiait, il y a 24 ans, à propos du chemin de fer canadien du Pacifique, un article remarquable, dans lequel il mettait les capitalistes anglais sur leurs gardes. Néanmoins, l'autre jour, alors que les actions de cette compagnie étaient cotées à $170, le " Truth " conseillait aux spéculateurs anglais de faire l'acquisition de ces valeurs favorites.

Nombre d'autres articles et discours de même nature étaient distribués par les compagnies de terres, les compagnies de chemins de fer, et les sociétés d'immigration des Etats-Unis dans tous les recoins des îles britanniques et du continent européen, en vue d'empêcher les émigrants de se diriger vers le Canada. Le gouvernement libéral-conservateur et le parti libéral-conservateur de l'époque firent de leur mieux pour engager les émigrants européens de la meilleure classe à venir coloniser notre Nord-Ouest; mais comment auraient-ils pu réussir à l'encontre de ces expressions d'opinion, que j'ai signalées, de sir Richard Cartwright, M. McKenzie et le très honorable premier ministre actuel lui-même ? Pour ma part, je m'étonne qu'il en soit venu un seul.

Qu'on me permette de signaler d'autres obstacles que le parti conservateur a dû surmonter. Ceux d'entre nous qui ont fréquenté l'école de 1860 à 1870 se rappelleront la carte murale de l'Amérique du Nord en usage à cette époque. A l'ouest de la rivière Mississipi, large zone aujourd'hui couverte des fermes des riches états et territoires de l'Ouest, on lisait ces mots en gros caractères: Coteaux du Missouri, grand désert américain; et le mot désert figurait presque tout entier dans ce qui forme aujourd'hui partie du Nord-Ouest canadien. Et même à une époque beaucoup plus récente, c'était l'opinion générale que l'Ouest des Etats-Unis, aussi que ce qui forme aujourd'hui l'Ouest du Canada, n'était pas habitable. Mais les colons affluèrent aux Etats-Unis, jusqu'à ce que graduellement toutes les bonnes terres du pays eussent été occupées. Alors, on commença à tourner les yeux vers le Canada; et à mesure que se fit la construction du canadien du Pacifique et qu'une bonne récolte de temps à autre apprit aux peuples de l'univers que les affirmations des chefs libéraux étaient sans fondement; à mesure que les cultivateurs du Manitoba prospérèrent et que les établissements surgirent jusqu'au pied des montagnes, les habitants du Canada, des Etats-Unis et du monde entier commencèrent à se rendre compte que le Canada après tout est propre à la colonisation. La politique protectionniste développait le pays d'une manière merveilleuse. Il ne se trouvait plus

de bonnes terres aux Etats-Unis, et les Américains s'appliquèrent à coloniser le nôtre. Pour en arriver à une époque plus récente, vers 1894 ou 1895, les administrateurs du chemin de fer canadien du Nord conçurent l'idée de prolonger leur voie vers le nord. Ce projet ayant été annoncé d'avance, on commença à s'occuper de ce pays du nord, et les colons se mirent à affluer. Ce n'est pas ma pensée de critiquer les efforts qui ont été tentés en vue d'attirer des colons, mais seulement les actes malhonnêtes des fonctionnaires de l'Etat et de ceux des compagnies des terres qui ont fait de la vilaine besogne. Deux causes plus que toutes autres ont donné une impulsion à la colonisation dans le Nord-Ouest. La première c'est que ces européens du continent, Scandinaves, Allemands et autres, qui s'établirent là-bas, écrivirent en beaucoup de cas à leurs amis en Europe de venir les retrouver, et même leur envoyèrent de l'argent pour payer le prix de leur passage. M. Smart a déclaré, et nous en avons des preuves encore plus convaincantes d'autre source, qu'il a été envoyé l'année dernière, par l'intermédiaire des banques de Winnipeg, à des habitants de l'Europe continentale, plus de $1,000,000 par les colons canadiens désireux d'attirer ici des connaissances du pays natal. Or, il suffit de $55, pour transporter au Nord-Ouest un émigrant établi à 500 milles plus loin qu'Odessa, dans la partie centrale de la Russie. Cette somme envoyée de Winnipeg aurait donc suffi pour amener au Canada 20,000 immigrants européens. Le facteur qui après celui-là a le plus contribué à exciter un courant d'émigration vers le Nord-Ouest, ça été la guerre du Sud-africain. Quel que soit le fonctionnaire du département de l'Immigration que vous consultiez, soit en Angleterre, soit sur le continent de l'Europe, il vous répondra invariablement que ce qui a le plus contribué, après les lettres auxquelles j'ai fait allusion, à signaler le Canada à l'attention des habitants de la Grande-Bretagne et de l'Europe, c'est l'attitude prise par les Canadiens et le rôle joué par la jeunesse canadienne durant cette guerre.

L'effet a été de donner aux gens une idée de l'importance de notre pays ; ils ont cherché à se renseigner par la lecture de publications relatives au pays, ce qui leur a inspiré le désir de se faire colons au Canada. Le simple accroissement dans le chiffre des immigrants originaires de la Grande-Bretagne, accroissement qui est très marqué, fournit la meilleure preuve que le Canada est plus que jamais en évidence dans ce pays ; et rien n'a contribué davantage à déterminer ce résultat que l'attitude prise par le Canada et le rôle joué par les Canadiens dans la guerre du Sud-africain. L'année dernière, il nous est arrivé 65,359 émigrants de la Grande-Bretagne ; en 1899, il ne nous en était arrivé que 10,660. Je vois sourire l'honorable député de Labelle (M. Bourassa). Il nous arrive parfois à tous deux d'être d'accord, comme on peut le voir dans les votes de ces jours derniers. Il ne saurait, je le conçois, avoir l'approbation de l'honorable député en déclarant que la guerre du Sud-africain a pu profiter au pays de quelque manière. Mais c'est là une des manières dont nous en avons tiré avantage: l'année dernière seulement, près de 70,000 immigrants nous sont arrivés des îles britanniques, et cela simplement parce que la guerre de l'Afrique du Sud avait vivement signalé le Canada à l'attention du peuple anglais.

M. BOURASSA : Et parce que des groupes de populations anglaises se sont trouvés ruinés par cette guerre.

M. SAM. HUGHES : L'honorable député (M. Bourassa) a visité ce pays, et a constaté que le peuple y est aussi bien vêtu et a aussi bonne mine que celui de sa propre province.

M. BOURASSA : Nombre d'entre eux meurent de faim.

M. SAM. HUGHES : Non pas ; ces colons se recrutent en grande partie dans les centres de fabrication et beaucoup d'entre eux viennent ici dans le but de produire des denrées alimentaires en demande sur les grands marchés du vieux monde. Cela veut dire une union plus étroite, une coopération plus active. Permettez-moi, maintenant, une digression. En 1881, à peu près un an après la chute du gouvernement Mackenzie et l'avènement au pouvoir du parti libéral-conservateur, 125,391 Canadiens quittèrent leurs foyers en vue de chercher de l'emploi dans la république voisine. Puis, le tarif protecteur, qu'on avait établi dans l'intervalle, commença à faire sentir ses efforts. Il s'établit des industries qui donnèrent de l'emploi à nos ouvriers dans le pays même. En 1882, 98,285 de nos gens émigrèrent aux Etats-Unis ; en 1883, ce nombre tomba à 70,000 ; en 1884, à 60,000 ; en 1885, à 38,000; et ainsi de suite durant tout le régime conservateur, jusqu'en 1895, où 194 particuliers seulement quittèrent le Canada pour aller s'établir aux Etats-Unis. C'est là une preuve de la sagesse du tarif protecteur établi par le gouvernement libéral-conservateur, tarif que le Gouvernement actuel, depuis son arrivée au pouvoir, n'a pas osé modifier dans ses grandes lignes.

Mais je ne veux pas retenir la Chambre davantage. Je pourrais bien parler longuement des affaires du Nord-Ouest, car j'ai visité ce pays en assez grand détail. Je serais en mesure de citer des faits intéressants. . .

M. TALBOT : Faites, nous serons heureux de vous entendre.

M. SAM. HUGHES : Je sais que l'honorable député (M. Talbot) a la conscience élastique et l'épiderme assez épaisse ; mais

j'ai peine à croire qu'il est sincère lorsqu'il déclare qu'il aimerait à m'entendre discourir sur ces questions. Je pourrais citer des faits à l'appui des déclarations faites par l'honorable député de Marquette (M. Roche). Mais comme il se fait tard, je m'en abstiendrai d'autant plus que je m'aperçois que des députés plus particulièrement intéressés se sont esquivés de la Chambre.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je ne me propose pas de prendre part à ce débat qui a traîné quelque peu en longueur. Toutes les questions, grandes ou petites, s'y rattachant ont été discutées en grand détail depuis quatre jours. En prenant la parole, j'ai surtout en vue de faire connaître à la Chambre ma manière de voir sur ce que ces messieurs de la gauche ont appelé l' " émasculation " des rapports déposés par les bureaux, et particulièrement par le ministre de l'Intérieur. La loi à ce sujet oblige le ministre de l'Intérieur à soumettre tous les ans des rapports concernant le travail du département et est rédigée en ces termes :

Le ministre de l'Intérieur soumettra, chaque année, au Parlement, dans les quinze jours qui suivront la rentrée des Chambres, un rapport des opérations, négociations et affaires du département durant l'année alors précédente.

Le texte n'est pas très explicite ; il est difficile de dire quelle règle le ministre doit suivre. Je cite simplement le texte de la loi. Si j'interprète bien quelques-unes des opinions émises par certains députés de la gauche, ils sont d'avis que le ministre de l'Intérieur est tenu d'inclure dans son livre bleu tout ce qui lui est transmis, sous forme de rapport ou autrement, dans le cours des douze mois précédents ; qu'il ne lui est permis de faire aucun retranchement quelconque, tout ce qui lui arrive de ses employés ou de quelque autre source doit être publié. Une telle conclusion est manifestement insoutenable. Le ministre est chargé de l'administration du domaine fédéral, de la direction du service géologique, de celle du département de l'immigration; et s'il lui fallait soumettre à la Chambre un rapport reproduisant tout ce qui lui parvient sur ces divers sujets, il y aurait de quoi en remplir une voiture. Chacun sait qu'il serait absolument impossible pour le ministre de se conformer à une telle interprétation de la loi, si elle devait être acceptée. Le ministre est donc tenu d'élaguer certains documents ; il lui faut choisir parmi les divers rapports qui lui sont transmis, ceux que, dans son opinion, il faut soumettre à la Chambre, et ceux qu'il faut laisser de côté. Il ne saurait suivre d'autre règle ; et je soumets que jamais, depuis qu'il existe un Gouvernement en notre pays ou en n'importe quel autre pays, il n'a pu être suivi d'autre règle. Je ne sais trop si on a jamais discuté dans notre pays la question de savoir ce qu'il fallait inclure dans les rapports officiels et ce qu'il en fallait exclure ; mais je sais que cette question a été discutée fréquemment dans la métropole. La question a été à mainte reprise soulevée dans la Chambre des communes en Angleterre ; le Parlement insistait toujours et avec beaucoup de raison pour que les renseignements fussent produits intégralement et le ministre, de son côté, soutenait qu'il était impossible de se conformer à cette règle. Il se produisit, il y a quelques années, en Angleterre, un cas célèbre de cette nature, et que l'on a cité dans les ouvrages traitant du sujet : M. Lowe, plus tard lord Sherbrooke, et qui dirigeait le service de l'instruction publique, avait jugé à propos de retrancher un passage dans un rapport soumis à la Chambre, circonstance qui fut plus tard le sujet d'un débat et lui valut la censure de la députation, à la suite de quoi il démissionna. Mais, monsieur l'Orateur, je soumets qu'il n'y a qu'une règle à suivre à cet égard, la règle que je pose, et je la soumets en toute sincérité au jugement de la députation : C'est qu'un ministre ne saurait se conformer à la loi et remplir les devoirs qui lui sont imposés, à moins de faire de nombreux retranchements aux rapports qu'il se propose de soumettre à la Chambre. Autrement, il lui faudrait tout bonnement déposer sur le bureau les archives mêmes de son département, chose matériellement impossible. S'il en est ainsi, comment va-t-on faire le choix ? On peut différer d'opinion à ce sujet. La Chambre devrait être mise au courant ; si le ministre publie des extraits du rapport, et non pas le rapport entier, il faudrait donner quelque avis, faire savoir que le rapport est écourté, qu'on en a élagué certaines parties. Or, en Angleterre, on a suivi une pratique quelque peu différente, dans un certain ordre de questions particulièrement, celles concernant les relations internationales. Je n'ai pas consulté les livres bleus anglais pour m'assurer s'ils retranchaient des passages de leurs propres rapports ; mais je sais que dans les questions relatives aux rapports avec l'étranger, le gouvernement anglais supprime des passages dans les rapports qu'il présente, et cela sans indiquer aucunement que ce qu'il soumet est un extrait, et non pas un rapport complet. Nous en avons eu ici un exemple, il y a deux ou trois ans, à propos des négociations en vue du règlement de la question des frontières de l'Alaska. A cette époque, il se faisait, je ne dirai pas une discussion, mais plutôt un échange de lettres assez vives entre nous et les autorités anglaises au sujet de certaines négociations qui avaient eu lieu relativement à ce traité. Ces messieurs de la gauche nous demandèrent de déposer la correspondance ; mais nous ne pouvions le faire sans en avoir obtenu l'autorisation du gouvernement impérial. Finalement, nous fûmes autorisés à produire une

partie de la correspondance, mais non pas toute ; et c'est ce que nous fîmes. Il nous fallut déposer ici des documents qui avaient été tronqués, mais qu'en Angleterre on avait déposés en entier.

M. FOSTER : Par exemple, dans une dépêche, un certain passage serait omis sans rien pour l'indiquer ?

M. AMES : Les avait-on remis au Gouvernement actuel comme étant tronqués ?

Sir WILFRID LAURIER : Ces documents furent déposés par nous comme étant tronqués ; mais les autorités anglaises nous les avaient remis comme n'étant pas tronqués. Vous n'avez qu'à consulter le livre bleu anglais pour y trouver une dépêche de sir Michel Herbert, ambassadeur de Sa Majesté à Washington, en date du 19 décembre 1902 :

Monseigneur,—Relativement à ma dépêche n° 333, marquée confidentielle et en date du 8 du courant, M. Hay m'a remis hier un projet de traité pour le règlement de la question des frontières de l'Alaska par le moyen d'un tribunal judiciaire . . .

Puis il y a quelques astérisques indiquant que certains mots ont été retranchés. Puis, le document reprend :

Il déclare que toutes les conditions de la référence proposées par Votre Seigneurie ont été acceptées.

Et ainsi de suite. Il y a là une indication que quelque chose a été retranchée. Et plus tard, nous avons cet alinéa :

Le paragraphe final de l'article III est exactement dans les mêmes termes que l'article III du projet de traité de Hay . . .

Dans le livre bleu anglais le texte est le même, mais il n'y a pas d'astérisques pour indiquer les lacunes, ce qui montre bien que leur pratique n'est pas la même que la nôtre.

M. AMES : Quand ce document fut présenté à la Chambre des communes d'Angleterre, fut-il fourni quelque explication à cet égard ?

Sir WILFRID LAURIER : Je suis presque certain qu'il n'en fut pas fourni ; ce n'est pas la coutume en Angleterre, où l'on dépose ces documents sans aucune marque pour indiquer les lacunes. Je crois que cette pratique a été suivie dans une certaine mesure au Canada, non seulement par le Gouvernement actuel, mais par les gouvernements antérieurs. Je ne veux pas dire que cette manière de faire soit la meilleure. Au contraire, je crois qu'il vaudrait mieux faire comme nous avons fait nous-mêmes au sujet de cette correspondance relative aux frontières de l'Alaska : que le ministre déclare qu'il s'agit de " l'extrait d'un rapport de M. un tel ". La Chambre saura alors qu'il ne s'agit pas d'un rapport complet, mais d'un extrait, et elle désire obtenir le rapport entier, elle l'obtiendra par le moyen d'une motion.

M. R. L. BORDEN : Le très honorable premier ministre voudra-t-il dire si ces deux passages très courts, mais importants, ont été retranchés dans le rapport du ministère de l'Intérieur pour le rendre moins volumineux ?

Sir WILFRID LAURIER : Il me faut répéter ce que j'ai déjà dit à mainte reprise : Quelle règle le ministre devra-t-il suivre dans la préparation de son rapport ? Il lui faut présenter un rapport en conformité de la loi ; il lui faut rendre compte des opérations, négociations et affaires du département pour l'année précédente.

C'est la seule obligation qui lui soit imposée. Et comment va-t-il remplir ce devoir ? En ne publiant que ce qu'il considère être de son devoir de faire connaître à la Chambre. Je ne puis concevoir que le ministre de l'Intérieur, en cette affaire, ou en aucune autre, puisse faire autre chose que ce qu'il considère être son devoir envers la Chambre, et c'est à la Chambre de décider s'il a ou non bien rempli ce devoir.

Ceci étant dit, je me demande s'il reste quelque chose à ajouter. Je pourrais probablement reprendre mon siège si le chef de l'opposition et le représentant de Toronto-nord ne m'avaient pas mis au défi de donner les raisons qui motivent le rejet des conclusions soumises à la Chambre. Je m'attendais qu'au lieu de m'adresser cette demande, ils nous feraient connaître les raisons que nous aurions de les approuver. C'est ma manière de voir. A mes yeux, la motion présentée par mon honorable ami (M. R. L. Borden) et demandant la création d'un comité d'enquête est la plus étrange proposition qui ait jamais été faite au Parlement canadien ou à toute autre assemblée législative. En effet, chaque fois qu'une motion est présentée, la Chambre, ou l'assemblée qui en est saisie, s'attend qu'on lui donnera des raisons pour adopter une ligne de conduite qui n'est pas conforme au cours régulier des événements, qui déroge entièrement à l'usage, aux coutumes parlementaires et aux méthodes administratives. Chaque fois qu'une motion semblable est soumise, on s'attend à y trouver sa raison d'être, le motif qui l'a inspirée, les arguments qui la rendent acceptable.

Je ne crois pas qu'en faisant cette proposition, mon honorable ami s'attendait qu'elle serait agréée. Je suis plutôt d'avis qu'il voulait fournir une nouvelle preuve de la perversité du présent Gouvernement qui refusait d'ouvrir une enquête lorsqu'il n'y avait pas matière à enquête. Voici, monsieur l'Orateur, ce que demande l'honorable député (M. R. L. Borden) :

Qu'un comité spécial composé de neuf membres soit nommé aux fins suivantes :

Faire une enquête sur l'administration, l'aliénation et la disposition des terres du domaine fédéral,

Pourquoi une enquête sur l'administration des terres fédérales ? Quel motif le porte a demander cette enquête. Règle générale, personne n'agit sans mobile, sauf peut-être les membres de la gauche. Il est d'usage de donner des raisons plausibles de sa conduite, à moins que nos adversaires fassent exception à la règle. Mais l'opposition nous demande d'approuver une proposition semblable, sans même daigner nous donner dans la motion les raisons qui la justifient.

Cependant, elle offre des traces d'une rédaction soignée Le chef de l'opposition en accepte la paternité ; mais, je ne crois pas qu'elle soit entièrement sortie de son cerveau. D'autres ont contribué à mettre au jour ce rejeton. Je lui trouve les traits du représentant de Toronto-nord et je ne crois pas faire erreur en disant qu'il ressemble aussi au député de la division Saint-Antoine de Montréal. Ceux-ci, et d'autres peut-être, ont réuni leurs efforts et ils ont enfanté ce monstre informe.

Le chef de l'opposition est trop bon avocat et trop bon parlementaire pour ne pas avoir pensé qu'il vaudrait mieux motiver sa résolution. N'ayant apparemment aucune raison à offrir, il a résolu de s'en dispenser, convaincu que son fidèle entourage —je dirais servile si je me servais du langage de certains députés de la gauche— goberait sa proposition en espérant que le public serait aussi crédule.

Puisque nous sommes incapables de découvrir dans la motion même les motifs qui la justifient, nous réussirons peut-être à les trouver dans le discours prononcé par le leader de la gauche. Si j'ai bien saisi le fil de son raisonnement et l'esprit de sa motion, il prétend que la tendance du Gouvernement est de concentrer l'administration du département de l'Intérieur entre les mains du ministre et d'en décharger le Gouverneur en conseil. C'est là une question libre, un sujet de discussion que nous devons examiner, mais je ne me crois pas tenu de me prononcer plus que les autres.

De plus, il n'y a rien comme le succès et, si nous devons nous prononcer sur la politique du Gouvernement relativement à l'administration du département de l'Intérieur, c'est la meilleure règle à suivre. En effet, quelque chose a été accompli au moins et c'est ce qui différencie notre régime de celui de nos adversaires La terre a été créée à l'usage de l'homme. C'est la doctrine reconnue par le monde civilisé, bien qu'elle ne fût pas admise par les Peaux-Rouges qui erraient autrefois dans la prairie. En ce qui a trait à l'administration du département de l'Intérieur lorsqu'elle était confiée aux membres de l'opposition, autant aurait valu la laisser entre les mains des Indiens, de Piapot, de Poundmaker, de Petit-Ours, de Gros-Ours, de Red-Cloud ou des autres chefs dont nous entendions parler autrefois.

Quoi qu'on puisse reprocher au Gouvernement ou au ministère de l'Intérieur, on ne dira certainement pas que celui-ci a manqué de zèle et d'énergie. L'autre jour, dans son admirable discours, le député de Brandon disait que sous une administration vigoureuse, des abus sont à craindre. Il peut en exister et je m'étonne qu'on n'en ait pas signalé un plus grand nombre. J'ai prêté l'oreille aux accusations de la gauche, accusations qu'on ne saurait trouver dans la motion mais que nos adversaires ont cherché à proférer clairement et à établir dans la suite. Sur le nombre, il y en a une ou deux qui méritent considération.

L'une a trait à la compagnie terrienne de la vallée de la Saskatchewan. Les membres de la gauche ont répété à satiété que la vente de cette étendue de territoire était un scandale parce que des terres fertiles avaient été cédées à un prix infime. Chaque fois nous leur avons répondu et nous pouvons encore leur répondre que, jusqu'en 1901, le territoire vendu à la compagnie terrienne était censé impropre à la colonisation. Nul ne le sait mieux que le député de Toronto-nord. Il n'ignore pas, il l'a même dit dans son discours, que ce territoire avait été offert à la compagnie du chemin de fer de Qu'Appelle, au lac Long et à la Saskatchewan en paiement de la subvention qu'elle avait méritée par la construction de sa voie ferrée de Regina à Prince-Albert. Les travaux furent achevés en 1890 et il sait que, pendant les six ans qui suivirent et tant qu'il fit partie du cabinet, cette compagnie refusa d'accepter les terres en question. Pourquoi ? Parce qu'elles n'étaient pas propres à la colonisation. C'est un fait incontestable. On dit aujourd'hui que ces terres sont fertiles. En effet, elles le sont; mais, tout le monde sait qu'elles n'étaient pas occupées à cette époque-là.

Pendant qu'il était au pouvoir, le député de Toronto-nord a voyagé là-bas entre Régina et Prince-Albert. Il sait qu'alors l'impression générale était que ces terres n'étaient pas colonisables. Rien ne le prouve mieux que la conduite de cette compagnie terrienne composée d'hommes d'affaires adroits qui considéraient que ces terres étaient impropres à la colonisation. Aujourd'hui, il est évident qu'on se trompait. N'est-ce pas le résultat d'un nouvel état de choses ? Qui aurait cru il y a vingt ans, il y a dix ans, il y a cinq ans qu'un jour viendrait qu'on se livrerait à la culture du blé dans cette partie du pays qui s'étend depuis la frontière jusqu'à Calgary, au nord. Celui qui aurait osé faire cette prédiction il y a cinq ans aurait passé pour un visionnaire, tandis qu'aujourd'hui on cultive là-bas le blé d'automne sur une grande échelle, bien que le blé du printemps n'y pousse pas. Quelqu'un ignore-t-il que le climat de cette contrée est le même qu'il y a cinq ans? Toute la députation ne sait-elle pas que, depuis cinq ans, les pluies ont augmenté dans les provinces d'Alberta et de Saskatchewan et que des terres improductives il ya cinq ans produisent aujourd'hui du blé? C'est le résultat des conditions nouvelles

qui ont donné du prix à des terres qui n'avaient aucune valeur il y a quelques années.

Cela étant dit, je n'ajouterai que quelques mots au sujet des baux de pâturages. L'honorable député a condamné énergiquement l'attitude du député de Brandon sur cette question. Le seul reproche qu'il ait proféré, c'est que l'ex-ministre de l'Intérieur a changé les clauses des baux de pâturages dont il a assuré la perpétuité et qu'il a privé l'Etat du droit de les annuler après un avis de deux ans.

L'honorable député s'est exprimé d'une manière si vague qu'il a laissé croire que ces baux sont à jamais irrévocables. Je ne crois pas que ce soit ce qu'il voulait dire mais on aurait pu tirer cette conclusion tant il a manqué de précision et de clarté. Voici ses paroles.

Un mois ou deux après que ces concessions extraordinaires eurent été faites, tous ces spéculateurs se firent transporter les baux irrévocables.

Naturellement, ces baux ne sont irrévocables que pendant 21 ans ; ensuite les terres retournent à l'Etat. Le ministre de l'Intérieur de ce temps-là a cru que, s'il ne rendait pas les baux irrévocables, nul capitaliste ne voudrait risquer de fonds, faute de garantie. Je sais qu'autrefois les baux renfermaient une clause de résiliation, mais mon honorable ami (M. Foster) n'ignore pas que la situation il y a vingt ans était bien différente de ce qu'elle est aujourd'hui. Autrefois, un éleveur ne craignait pas de placer ses fonds et de mettre des milliers de têtes de bétail sur un ranche lorsque son bail pouvait être annulé après un avis de deux ans, car il savait qu'advenant sa résiliation il pourrait conduire ses bestiaux dans la prairie. Aujourd'hui, il sait que cela serait impossible ; aussi, les capitalistes hésitent à consacrer des fonds à l'élevage à moins d'avoir l'assurance de jouir en paix de leurs pâturages.

M. FOSTER : Puis-je demander à l'honorable premier ministre pourquoi, dans ce cas, le ministre de l'Intérieur a entrepris de...

Sir WILFRID LAURIER : Je vois venir l'honorable député.

M. FOSTER : S'il en est ainsi, pourquoi le ministre de l'Intérieur a-t-il entrepris de modifier l'état de choses actuel ?

Sir WILFRID LAURIER : Je suis à la veille de traiter cette question.

M. AMES : Dans ce cas, pourquoi MM. Boyle et Dowel ont-ils consenti à louer 82,664 acres après qu'on eût mis fin à ces baux irrévocables ?

Sir WILFRID LAURIER : Avant d'examiner un cas particulier ou exceptionnel, souffrez que je réponde à la question de l'honorable député (M. Foster). Je me suis entretenu de ce sujet avec le ministre de l'Intérieur. Pourquoi, lui ai-je demandé, changez-vous les clauses des baux ? Croyez-vous pouvoir engager les gens à consacrer des fonds à l'élevage, s'ils n'ont pas l'assurance de conserver la possession des pâturages ? Mon collègue a ainsi motivé sa conduite : La situation change très rapidement dans cette partie du pays et il est indispensable de prendre immédiatement la haute-main sur ces pâturages afin de les livrer à la culture, au cas où nous constaterions que la terre est arable.

M. R. L. BORDEN : Si c'est le cas, si la situation change aussi rapidement que mon très honorable ami l'a dit à deux reprises, pourquoi soustraire 300,000 acres à l'occupation pendant 21 ans ?

Sir WILFRID LAURIER : J'ai dit quelles conditions l'ancien ministre de l'Intérieur avait imposées. C'était la conduite qu'il s'était tracée, mais la situation change si rapidement que le nouveau ministre a décidé de s'engager dans une autre voie.

Cela doit-il nous surprendre ? Dans un pays où tout est nouveau, faut-il s'étonner d'une orientation nouvelle ? Lorsque le député de Brandon était à la tête du département il l'administrait à sa manière et selon les besoins du moment. Mais, lorsque le présent ministre l'a remplacé et qu'il s'est aperçu qu'un changement s'était produit soudainement—car il n'y a que deux ans qu'on a commencé à cultiver du blé dans cette partie de l'Alberta—il a pensé qu'avant de continuer à accorder des baux de pâturages, il était préférable de s'assurer de l'étendue réelle du territoire exclusivement propre au pacage et de la superficie de la région qui peut convenir également à l'élevage et à la culture. Il étudie maintenant cette question. C'est à bon droit qu'il a adopté des dispositions nouvelles relativement aux pâturages en attendant qu'il se rende compte des changements qui se sont produits dans l'Alberta et la Saskatchewan.

M. FOSTER : Cependant, huit baux irrévocables ont été consentis depuis neuf mois.

Sir WILFRID LAURIER : En effet, et j'allais en parler. L'honorable député va au-devant de ma pensée, car il sait que son raisonnement est faible et que je le réfuterai.

J'avais commencé à rapporter un passage du discours de mon honorable ami et je vais terminer ma citation.

Un mois ou deux après que ces concessions extraordinaires eurent été faites, tous ces spéculateurs se firent transporter les baux avec privilège de racheter la dixième partie des terres quand et comme on voudra. Qui aura le courage ou plutôt l'audace de prétendre que ce sont là des transactions honnêtes ?

Eh bien, voici ce que j'ai à dire à l'honorable député Ces baux peuvent être honnêtes ou malhonnêtes Je sais de science certaine que les uns ont été consentis avec

la plus insigne bonne foi, car les pâturages ont été immédiatement occupés et tout le territoire s'est couvert de bestiaux. Mon honorable ami connaît peut-être des baux frauduleux. Dans ce cas, que ne le dit-il pas ? Je suis fatigué d'entendre constamment faire des insinuations sans qu'on ose porter des accusations.

Je parlais tantôt de la politique de l'ex-ministre de l'Intérieur et de celle du ministre actuel. Dans quel but ? Uniquement pour en venir à dire qu'il n'y a aucun sujet d'enquête. La politique de l'ancien ministre n'a plus d'application ; c'est la politique du nouveau ministre qui est en vigueur. Si j'ai bien saisi leur pensée, le député de Toronto-nord et le chef de l'opposition n'ont rien à reprocher à cette dernière. Ils critiquent la politique de l'ex-ministre de l'Intérieur mais, puisque celle-ci n'est plus en vigueur, sur quoi porterait l'enquête ?

M. SPROULE : M'est-il permis de demander au premier ministre si, en 1894, le Gouvernement n'a pas remonté à quatre ou cinq années en arrière pour s'enquérir de l'administration du département de l'Intérieur ?

Sir WILFRID LAURIER : Je demande à mon honorable ami quel rapport cela peut avoir avec la question qui nous occupe ?

M. SPROULE : Voici : le premier ministre, si je l'ai bien compris, a dit que nous ne pouvions nous occuper que de la situation actuelle, que nous ne devions pas réveiller le passé, parce qu'un nouveau ministre de l'Intérieur a été nommé récemment ; or, à cette époque-là, nous avons remonté à quatre ou cinq années en arrière.

Sir WILFRID LAURIER : Je reviens au point que je discutais tantôt. L'honorable député ne critique pas ce qui a lieu actuellement. Par conséquent, il n'y a aucun sujet d'enquête. Il trouve à redire à la ligne de conduite autrefois suivie. Encore une fois, ces baux ont été consentis à tort ou à raison. Quant à moi, je les crois tous irréprochables. S'il a lieu de croire le contraire, c'est une raison de demander une enquête ; autrement, non.

Il ne sied pas à un gouvernement responsable de se mettre en quête de révélations, ce que le chef de l'opposition a reconnu vouloir faire dans ses observations préliminaires. Il a dit ouvertement qu'il demandait un comité pour faire une inquisition relativement à l'administration du département de l'Intérieur.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas dit cela.

Sir WILFRID LAURIER : Pas dans les mêmes termes, je l'avoue. Mais, si les mots ont un sens, je crois avoir fidèlement interprété les paroles de mon honorable ami. Il est allé plus loin ; non content d'exprimer cette idée, il a invoqué le témoignage de l'illustre William Pitt. A cet égard, je ne saurais mieux faire que de rapporter le langage de l'honorable député.

Il avait été mis au jour des scandales au sujet de l'administration des Indes orientales dans la dernière moitié du dix-huitième siècle, et William Pitt déposa en 1784 le bill chapitre 25 des statuts de la 24e année du règne de George III. C'est à l'artcle 55 de ce statut que je fais particulièrement allusion.

C'est pour satisfaire l'opinion publique qu'il présenta cette mesure qui prescrivait que tout fonctionnaire du service des Indes devrait, en mettant le pied en Angleterre, donner l'inventaire complet de ses biens et déclarer de quelle manière il les avait acquis, et aussi faire connaître les biens dont il avait disposé ou dont il s'était dépossédé ; et il était décrété que si dans l'intervalle de trois années ces déclarations étaient démontrées fausses, tous les biens dudit fonctionnaire seraient confisqués. Si l'on cherche un exemple d'une enquête au petit bonheur fonctionnant en permanence, celle dont je viens de parler en fournit certainement un des plus caractérisés ; et l'on sait que le très honorable premier ministre est toujours prêt à invoquer les précédents anglais.

J'avoue que je fus surpris d'entendre attribuer cette loi à William Pitt. Je me rappelais vaguement que William Pitt se rattachait à un événement de l'histoire du Canada, car je croyais avoir lu que l'année qui vit la prise de Québec, qui fut le couronnement de l'œuvre du célèbre lord Chatham, fut aussi remarquable par la naissance de son fils. Mais, vu que mes souvenirs étaient effacés, j'ai cru que je pouvais me tromper. Toutefois, je constate qu'en 1774, Pitt n'avait que quinze ans. Il n'était pas membre du Parlement à cette époque bien qu'il le soit devenu très jeune.

Ce n'est pas Pitt qui fit adopter cette loi mais celui qui était alors à la tête des affaires publiques. J'ai nommé lord North, celui-là même dont la tyrannie et l'imbécillité, qu'il me soit permis de le dire, ont fait perdre à l'Angleterre ses colonies d'Amérique. Je ne tiendrais pas à suivre un pareil précédent. Ce n'est pas là que j'irais chercher un modèle.

Si l'honorable député veut prendre exemple sur Pitt, qu'il imite sa conduite dans l'affaire de lord Melville. Lorsque les commissaires de la marine recherchèrent lord Melville, le ministre de ce département, ils constatèrent que ses écritures étaient fort négligées. Mais William Pitt refusa de le censurer sur le champ. Il demanda de lui fournir une autre occasion d'établir son innocence et de prouver qu'il n'avait pas dilapidé le trésor.

Quant à moi, je préférerais suivre cet exemple que d'imiter le modèle que l'honorable député nous a offert. Je ne voudrais pas soupçonner mes amis. Cependant, si on porte des accusations contre des personnes dont je suis responsable, il sera de mon devoir d'accorder une enquête. Si leur culpabilité était établie, je crois et j'espère que

j'aurais le courage de punir les coupables, tout pénible que serait l'accomplissement de ce devoir.

Mais, qu'est-il sorti des débats de ces jours derniers ? On a signalé quelques actes administratifs qui ne sont peut-être pas aussi parfaits qu'ils devraient l'être, mais le ministre a l'autorité nécessaire pour corriger ces irrégularités. En ce qui concerne la politique ministérielle, il me semble qu'aucune accusation n'a été prouvée. Encore une fois, sous une administration vigoureuse des abus sont à craindre. Lorsqu'ils sont signalés au Gouvernement, alors mais seulement, celui-ci mérite la censure s'il n'accomplit pas son devoir et s'il n'ouvre pas une enquête. C'est l'attitude que je prends et je crois qu'elle est justifiable dans les circonstances.

M. E. B. OSLER (Toronto-ouest): Monsieur l'Orateur, je ne me proposais pas de prendre part au présent débat, surtout en tant qu'il a trait à la question des terres, parce le nom de la société dont je fais partie a été mentionné souvent en rapport avec les concessions du chemin de fer du lac Long. Cette société a servi d'intermédiaire lors de la vente des terres aux porteurs d'obligations d'Angleterre. Si quelqu'un avait obtenu des renseignements par anticipation ou avait été plus au courant de la situation que d'autres de manière à acquérir ces terres à un prix au-dessous de leur valeur et à réaliser un gros bénéfice, je serais le premier à m'en réjouir car il mériterait cette aubaine.

Mais, il est un fait que je veux rétablir On a dit que ce sont ces mêmes terres que la compagnie du chemin de fer de Qu'Appelle au lac Long et à la Saskatchewan a refusées. J'oppose à cette assertion un démenti formel. La compagnie de chemin de fer a vendu ses concessions à une compagnie composée d'hommes solvables. Après la vente, le Gouvernement ajouta, je crois, 2,000,000 d'acres au territoire où le choix devait se faire sans notifier cet agrandissement à la compagnie du chemin de fer du lac Long.

Il n'y a pas six mois que j'ai eu vent de cet agrandissement. C'est en examinant la correspondance relative au choix des concessions que le Gouvernement avait retenues pour garantir le remboursement de ses avances, que j'ai appris qu'un décret en conseil avait été rendu, après la vente faite à cette compagnie, ajoutant 2,000,000 d'acres au territoire où elle pouvait faire son choix. C'était la première nouvelle pour moi. Je pris des renseignements auprès du président de la compagnie du chemin de fer de Qu'Appelle au lac Long et à la Saskatchewan et il me répondit qu'il n'avait jamais reçu d'avis, M. Nanton, le gérant, me donna la même réponse. Le premier renseignement reçu par moi ou par les autres membres de la compagnie a été puisé dans une lettre du département de l'Intérieur à MM. Blake, Lash et Cassells, avocats des acquéreurs, leur notifiant l'agrandissement du territoire réservé. Aucun membre de la société dont je faisais partie, aucun employé de la compagnie du chemin de fer Qu'Appelle au lac Long et à la Saskatchewan, n'a reçu d'avis Nul d'entre eux n'a eu connaissance de l'événement.

Aussi, ai-je trouvé étrange d'entendre le ministre déclarer que nous n'avions pas porté d'accusation assez grave pour justifier une enquête. Certes, les accusations du représentant de Marquette méritent examen. Sinon, qu'est-ce que les membres de la droite exigent pour donner ouverture à une enquête?

Le premier ministre dit que le présent ministre de l'Intérieur n'approuve pas la politique de son prédécesseur. Or, j'ai entendu le ministre actuel déclarer, à portée de mon oreille, qu'il approuvait entièrement la politique de l'ex-ministre de l'Intérieur au sujet des baux des concessions forestières. Je soutiens que l'une des erreurs les plus grossières qu'il était possible de commettre a été l'altération des règlements relatifs aux baux des concessions forestières dans l'intérêt des locataires. Cela devrait suffire à engager le Gouvernement à ouvrir une enquête de son propre mouvement.

Le gouvernement d'Ontario, malgré les fautes qu'il a commises plusieurs années durant, lorsqu'il changeait de temps à autre les conditions attachées aux permis de coupe, avait toujours en vue l'intérêt public, tandis que nos gouvernants ne se préoccupent invariablement que des concessionnaires. Cependant, l'ancien gouvernement de l'Ontario administrait les terres publiques aussi mal que possible, sauf à cet égard.

Nos gouvernants n'en sont pas restés là ; ils ont rendus les baux irrévocables en faveur de leurs amis. On peut en dire autant des baux de pâturages. Le premier ministre a dit que ces derniers acquéraient chaque jour de la valeur. Dans ce cas, le devoir du Gouvernement, lors de l'affectation des terres aux pâturages, était de demander des soumissions pour des baux de vingt-un ans. S'il l'eût fait, il aurait obtenu des concessionnaires un loyer quatre ou cinq fois plus élevé. Il a affermé une réserve indienne d'une énorme étendue. J'ignore si les conditions du bail sont satisfaisantes ou non. Mais, le Gouvernement est le dépositaire des biens des Indiens comme les directeurs des sociétés d'assurance devraient être les dépositaires des fonds des assurés. S'il n'a pas mis cette réserve à l'enchère, il a commis envers les pupilles de la nation une injustice plus grave que l'enquête sur les assurances n'en a dévoilé. Il a affermé la réserve à des amis. Si ces faits ne donnent pas lieu à une enquête, alors nulle accusation, nulle preuve, ne suffirait à arracher au Gouvernement l'aveu qu'une enquête s'impose.

Je crois avoir déjà mentionné un vieil auteur très estimé, Samuel Pepys. Lors de ma première entrée dans cette Chambre, il m'est venu en l'idée qu'on pourrait justement appliquer à quelques-uns de nos collègues une description que M. Pepys fait de lui-même. Elle est d'une application frappante dans la circonstance. M. Pepys était contrôleur de la Marine du temps de Charles I. Il avait un beau-frère qui désirait ardemment obtenir le commandement d'un vaisseau. Ce beau-frère l'invita un soir à dîner et le bourra de toutes les douceurs qu'il affectionnait. De retour chez lui, Samuel inscrivit dans son journal qu'en partant, son beau-frère lui avait glissé dans la main une enveloppe et que, par le toucher, il avait compris qu'elle contenait de l'argent. Il ajouta : Rendu chez moi, j'ouvris l'enveloppe derrière mon dos afin de pouvoir répondre, si on m'interrogeait, qu'en l'ouvrant je n'avais pas vu d'argent sortir de l'enveloppe.

M. H. BOURASSA (Labelle) : Je désire énoncer brièvement les raisons qui m'empêchent ce soir d'approuver les conclusions de mon honorable ami, le chef de l'opposition. Je n'irai pas, non plus, aussi loin que l'honorable premier ministre qui a déclaré qu'aucune accusation n'a été portée contre le département de l'Intérieur, et je ne suis pas disposé à endosser entièrement la politique ministérielle et, encore moins, les doctrines de l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton). Toutefois, la résolution soumise à la députation par le chef de la gauche à une trop grande portée, à mes yeux, et embrasse trop de chose pour faire l'objet d'une enquête par un comité de la Chambre.

Si j'ai bien saisi le raisonnement du chef de l'opposition, il a d'abord allégué qu'on a modifié à tort les lois s'appliquant au ministère de l'Intérieur, de manière à donner trop d'autorité au ministre et à priver le Gouvernement du contrôle qu'il devrait avoir sur lui. En second lieu, il a allégué que l'administration de l'ex-ministre de l'Intérieur a été entachée de nombreux abus.

Je ne saisis pas le rapport qui peut exister entre les retouches que la loi a subies et les reproches que l'on adresse à l'ancien ministre (M. Sifton). D'ailleurs, il me semble que les extraits des lois que le chef de l'opposition a cités pourraient fort bien fournir matière à un débat sans qu'on obligeât la Chambre a créer un comité pour étudier la question. Je l'ai dit dans une circonstance antérieure. Je n'aime pas que le Parlement se désiste de ses privilèges, à moins d'y être obligé pour arriver à un résultat pratique qu'il ne saurait atteindre autrement.

Dans cette circonstance, il ne sied pas au Parlement du Canada de confier à un de ses comités l'élaboration des lois d'intérêt public et surtout de celles qui concernent la direction des affaires nationales. Toutefois, certains commentaires du chef de l'opposition ne manquent pas de justesse. A mes yeux, quelques-unes des modifications de la loi sur les terres fédérales n'auraient pas dû être accueillies favorablement. Mais, mon honorable ami a un remède à sa portée; il peut suggérer des amendements et invoquer à l'appui les faits dont l'existence a été dévoilée.

Je crois qu'il y a un juste milieu entre l'ancienne loi et la loi actuelle. A l'égard de plusieurs actes administratifs, il serait de beaucoup préférable de confier au ministre l'application de la loi. En définitive, la sanction du Gouverneur général en conseil en de pareilles matières est une formalité oiseuse qui ne change rien au résultat. Dans toutes les questions de détail, le rapport du ministre à l'exécutif est approuvé d'emblée, si je ne me trompe pas. Par conséquent, je suis d'avis qu'il y a lieu de conférer au ministre le pouvoir de trancher lui-même ces questions, sous la dépendance du cabinet, puis du Parlement, cela va sans dire.

Quant à l'application de certaines prescriptions législatives et des règlements ayant trait aux homesteads par l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton), l'administration de celui-ci a mieux contenté la population du Nord-Ouest que celle de ses devanciers. C'est mon opinion, et la Chambre ne me reprochera pas de pécher par excès de sympathie envers l'ex-ministre. J'ai visité les lieux, j'ai reçu des nouvelles de plusieurs sources, et je suis d'avis que l'honorable député mérite des éloges à cet égard. Je considère qu'il s'est montré plus expéditif et plus débrouillard que tous ses prédécesseurs dans la solution de ces problèmes. Et ce sont ces qualités, il me semble, qui lui ont valu les pouvoirs excessifs que le cabinet lui a conférés.

Quant aux questions plus importantes, aux principes généraux applicables à l'administration du domaine public, à la concession de vastes étendues de terres ou de forêts, à l'affermage de riches pâturages, je crois qu'on a reconnu à l'ex-ministre de l'Intérieur des pouvoirs trop étendus. On ne devra pas exposer ses successeurs aux tentations auxquelles lui et ses amis ont été soumis et ont succombé, je le crois. Je repose la plus entière confiance dans la pureté des intentions du présent ministre de l'Intérieur, cependant je ne crois pas sage de conférer à qui que ce soit le pouvoir dont il a fait une peinture si fidèle en disant qu'il était libre de vendre à raison de $1 l'acre tous les territoires du Nord-Ouest dont l'Etat est encore propriétaire.

Il est incontestable que l'ex-ministre (M. Sifton) a d'abord profité de ses pouvoirs étendus pour plaire aux masses en réglant d'une manière expéditive et pratique des affaires sans conséquence pour le Gouvernement mais graves et importantes aux yeux des colons intéressés. Il est aussi constant qu'il en a profité en deuxième lieu pour plaire à une autre classe moins digne de la sollicitude du Gouvernement, des égards et

des faveurs du ministre. Il n'y a aucun doute que l'ex-ministre de l'Intérieur a tiré parti du rang qu'il occupait pour s'entourer d'un petit groupe de personnes qui ont exploité sur une grande échelle sa présence dans le cabinet, afin de se livrer à des opérations, légitimes peut-être, mais qu'aucun ministre ne devrait avoir le pouvoir d'approuver et de favoriser.

Si le chef de l'opposition avait porté des accusations formelles comme dans le cas de la compagnie terrienne de la Saskatchewan et de la compagnie "North Atlantic Trading", j'aurais peut-être été tenu de me prononcer contre le Gouvernement, comme je l'ai déjà fait trois fois à la présente session. Je dois dire, cependant, au représentant de Toronto et à plusieurs feuilles ministérielles qui se sont servies du même argument, que je n'ai pas aujourd'hui, et que je n'avais pas lors des débats antérieurs, d'animosité contre aucun membre ou ex-membre du Gouvernement. J'ai déjà dit, il est vrai, et je suis d'avis que le jour où le député de Brandon est entré dans le cabinet fut un jour néfaste. Cela ne m'empêche pas de signaler en quoi il a fidèlement administré les affaires qu'on lui avait confiées et sous quels rapports, dans mon humble opinion, il a failli à son devoir. Chaque fois que l'occasion se présentera d'exprimer mon opinion sur un acte de mauvaises administration de l'ex-ministre de l'Intérieur ou de tout membre du cabinet, je me prononcerai et je voterai aussi ouvertement et aussi franchement que dans le passé. Cependant, ni aujourd'hui ni auparavant, je ne me suis laissé guider par des sentiments d'animosité envers un homme public et j'espère que je n'obéirai jamais à de pareils sentiments. Je n'ai pas eu à me plaindre de mes rapports avec l'ex-ministre de l'Intérieur. Toutefois, envisageant sa carrière publique, j'ai exprimé l'opinion—et je l'entretiens encore—que, s'il a été le ministre de l'Intérieur le plus pratique et le plus intelligent que nous ayons eu, il a aussi été l'un des hommes les plus dangereux qui aient jamais fait partie d'un ministère. Je crois qu'il était surtout dangereux de lui confier les pouvoirs qu'il a reçus lorsque la loi sur le ministère de l'Intérieur a été modifiée. Je me suis opposé et je m'oppose encore à certaines dispositions qu'il a prises au sujet de l'immigration. J'ai blâmé et je réprouve encore des spéculations telles que le vente des terres à la compagnie de la vallée de la Saskatchewan.

Malgré tout le respect que je professe pour l'opinion que le premier ministre a exprimée ce soir et tout en faisant entrer en ligne de compte les lumineuses explications de l'ex-ministre de l'Intérieur, je crois que la vente de cette vaste lisière de territoire à la compagnie terrienne de la vallée de la Saskatchewan a été une faute grossière de la part du Gouvernement. A mes yeux, elle reposait surtout sur un principe dangereux.

Comment donc, la province de Québec a

bataillé plusieurs années durant, il y a plus d'un demi-siècle, contre les conséquences de la même politique qu'avait inaugurée le gouvernement français il y a au delà de deux cents ans! Il lui a fallu lutter avec persévérance pour effacer les derniers vestiges d'une politique qui consistait à confier l'œuvre de la colonisation à des compagnies sans pitié. Autrefois, cela va sans dire, on n'avait pas affaire à des corporations ou à des compagnies mais aux anciens seigneurs qui, cependant, possédaient des pouvoirs moins étendus, réalisaient des bénéfices moindres, avaient des titres qui prêtaient moins à la spéculation, que les pouvoirs, les bénéfices et les titres de la compagnie terrienne de la vallée de la Saskatchewan. Mieux vaut peupler le Nord-Ouest un peu moins vite, selon moi, que de concéder d'immenses étendues du domaine public à des grandes compagnies qui servent d'intermédiaires entre l'Etat et les nouveaux venus. Mieux vaut aller plus lentement et permettre aux colons d'acheter leurs homesteads directement du Gouvernement au lieu de compagnies interposées.

Encore une fois, cette résolution a une trop grande portée. Au lieu de se rapporter à des cas déterminés comme dans les circonstances antérieures, elle embrasse toute l'administration du département de l'Intérieur depuis dix ans. Si je suis disposé à réprouver par mes paroles et par mon vote plusieurs actes de l'ex-ministre, je ne suis pas prêt à confier à un comité la préparation des amendements d'une loi que le Parlement pourrait modifier, ni à me prononcer en faveur d'une résolution dont le but est de censurer sans ménagements la gestion d'une administration publique, si j'en juge par le ton du débat plutôt que par la nature de la proposition dont la Chambre est saisie. Selon moi, même sous le régime de l'ancien ministre de l'Intérieur, ce département n'aurait pu être administré de manière à mériter la réprobation pour chacun de ses actes, du premier au dernier.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.): Me sera-t-il permis de dire un mot d'un fait personnel, vu que le premier ministre m'a reproché une inexactitude. Ce que j'ai dit de la loi de M. Pitt, je l'ai puisé dans un manuel classique de la ligue américaine pour la réforme des administrations publiques. Voici le passage:

> Le procès de Warren Hastings, qui fut gouverneur des Indes pendant treize ans, et les récentes révélations au sujet de la corruption et de l'immoralité politique parmi les employés de la compagnie des Indes orientales excitèrent davantage l'indignation publique et provoquèrent l'adoption, en 1784 de la loi de Pitt relative aux Indes.

"La loi de Pitt relative aux Indes", c'est le nom qu'on lui donne. Il est vrai que la première édition des "Débats" porte 1874 au lieu de 1784, mais l'honorable premier mi-

nistre a dû comprendre, j'imagine, qu'il ne s'agissait pas de 1874 puisque je parlais de Wm Pitt.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami fait erreur car c'est une loi adoptée pendant la 24e année du règne de George III.

M. R. L. BORDEN : George III est monté sur le trône en 1760 de sorte que, s'il y a une inexactitude quelque part, il faut l'attribuer à mon contradicteur plutôt qu'à moi. Wm Pitt était Wm Pitt en 1784 et il était premier ministre cette année, comme mon très honorable ami s'en convaincra en se référant au 1er volume du traité de Todd sur le Gouvernement Parlementaire en Angleterre :

En 1784, George III fit connaître à M. Pitt son intention arrêtée de réserver le premier rang de la pairie à sa royale famille. Cela a probablement fait naître l'impression que le souverain, seul, pouvait créer un duché et que les ministres étaient intervenus dans cette fonction.

Ainsi, Wm Pitt était encore Wm Pitt en 1784.

Une VOIX : Il le fut toujours.

M. R. L. BORDEN : Mais le premier ministre a dit que, lors de cette loi, Pitt n'avait que 15 ans.

M. AYLESWORTH : Il n'avait que 15 ans en 1774 ; c'est ce que le premier ministre a dit.

M. R. BORDEN : Mais la loi n'a pas été adoptée en 1774. C'est le statut 24 George III, chapitre 25, article 55, que je cite. Le premier ministre a dit qu'à cette époque Pitt n'était qu'un adolescent, et je fais observer que cette loi a été adoptée sous son administration et porte son nom. Par conséquent, je ne comprends pas pourquoi le premier ministre a fait allusion à une inexactitude de ma part. La brochure que je cite ajoute :

Ce bill établissait une commission de contrôle qui devait exercer sa surveillance sur tous les actes de la compagnie des Indes orientales, et décrétait aussi que tous les fonctionnaires de l'administration des Indes devaient, à leur retour en Angleterre, remettre un inviennent de pays indiqués dans le contrat passer le mode d'acquisition ainsi que les biens qu'ils auraient cédés ou transportés. S'il était établi dans les trois ans après l'inventaire que celui-ci était faux, la fortune entière du fonctionnaire était confisquée.

Le premier ministre a affirmé que M. Pitt n'était qu'un adolescent de 15 ans lors de l'adoption de cette loi. J'ai l'honneur de lui apprendre que M. Pitt avait 25 ans lorsqu'il a déposé le bill qui porte et qui a porté son nom. Ainsi, je ne vois pas quel avantage le premier ministre a remporté en parlant d'inexactitude. Je ne crois pas qu'il importe autant de savoir si Pitt ou un autre a fait adopter cette loi que de connaître le texte de celle-ci. Cet incident s'est produit après que j'eus mentionné que la loi avait été adoptée à la demande de M. Pitt. Je n'avais pas pris de renseignements ailleurs que dans cette petite brochure. C'est une publication classique d'une association respectable, et je ne crois pas qu'en fin de compte on puisse me convaincre d'erreur. Je viens d'envoyer chercher le statut à la bibliothèque. Voici : Histoire Parlementaire d'Angleterre, volume 24, de 1783 à 1785 :

Copie du bill de M. Pitt relatif aux Indes orientales.

Voici la reproduction du bill de M. Pitt relatif aux Indes orientales :

Bill pourvoyant à une meilleure administration et gestion des affaires de la compagnie des Indes orientales.

C'est évidemment le bill qui fut finalement adopté cette année-là et qui figure dans les statuts impériaux car, avant de le citer devant la Chambre, j'ai pris la peine de me rendre à la bibliothèque et de constater si un bill semblable avait été adopté. J'ai découvert le statut, le chapitre et l'article que j'ai lu avant de le citer. Dans les circonstances, j'espère que mon très honorable ami, après réflexion, reconnaîtra que je n'ai pas commis d'inexactitude et expliquera sa propre méprise.

Sir WILFRID LAURIER : Tout se résume à une question de date. C'est 1784 au lieu de 1874.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas dit 1874 ; ce sont les Débats qui portent cette date.

Sir WILFRID LAURIER : 1874 était une erreur évidente.

M. R. L. BORDEN : Lorsque le premier ministre s'en est aperçu, il aurait dû avoir la courtoisie de m'en parler et de me demander la date exacte.

(L'amendement de M. R. L. Borden, mis aux voix, est rejeté.)

Ont voté pour :

MM.	MM.
Alcorn,	Lake,
Ames,	Lalor,
Armstrong,	Lancaster,
Avery,	Lennox,
Barr,	Léonard,
Bennett,	Lewis,
Bergeron,	Macdonell,
Blain,	McCarthy (Calgary),
Borden (Carleton),	Monk,
Brabazon,	Morin,
Broder,	Osler,
Chisholm (Huron),	Paquet,
Cochrane,	Perley,
Cockshutt,	Porter,
Crocket,	Pringle,
Daniel,	Roche (Marquette),
Elson,	Schaffner,
Foster,	Sproule,
Ganong,	Staples,
Gunn,	Taylor,
Haggart,	Walsh,
Henderson,	Wilmot,

Herron,
Hughes (Victoria),
Ingram,
Jackson Elgin),
Kemp,
Wilson (Lennox-et-Adding.),
Worthington.
Wright (Muskoka)—52.

Ont voté contre :

MM.	MM.
Adamson,	Law,
Archambault,	LeBlanc,
Aylesworth,	Loggie,
Beauparlant,	Lovell,
Béland,	Maclean (Lunenburg),
Belcourt,	McCool,
Bourassa,	McCraney,
Bourbonnais,	McIntyre (Perth),
Boyer,	McIntyre (Strathcona),
Brodeur,	McKenzie,
Brown,	McLennan,
Bureau,	Marcile (Bagot),
Burrows,	Marcil (Bonaventure),
Caldwell,	Martin (Wellington),
Calvert,	Mayrand,
Campbell,	Miller,
Carrier,	Oliver,
Cash,	Pardee,
Chisholm (Antigonish),	Parmelee,
Clarke,	Paterson,
Copp,	Perent,
Costigan,	Piché,
Crawford,	Pickup,
Cyr,	Power,
Delisle,	Proulx,
Demers,	Ratz,
Derbyshire,	Reid (Ristigouche),
Desjardins,	Rivet,
Devlin,	Ross (Rimouski),
Dubeau,	Ross (Yale-Caribou),
Dugas,	Rousseau,
Ethier,	Savoie,
Fielding,	Schell (Glengarry),
Finlayson,	Schell (Oxford),
Fisher,	Sifton,
Fortier,	Sloan,
Galliher,	Smith (Oxford),
Gauvreau,	Stewart,
Geoffrion,	Talbot,
German,	Telford,
Gervais,	Templeman,
Guthrie,	Tobin,
Hall,	Turgeon,
Jackson (Selkirk),	Turriff,
Kennedy,	Verville,
Knowles,	Watson,
Lachance,	Wilson (Russell),
Lanctot,	Wright (Renfrew),
Laurier (sir Wilfrid),	Zimmerman.—99.
Lavergne (Montmagny),	

Ont pairé :

MM.	MM.
Ministériels :	Oppositionnistes :
Calvert,	Taylor,
McCarthy (Simcoe),	Northrup,
Lemieux,	Tisdale,
German,	Macdonell,
Ethier,	Léonard,
Harty,	Reid,
Logan,	Lefurgey,
McColl,	Ward,
Bole,	Clare,
Lavergne (Drummond),	Bland,
Carvell,	Bristol.
Emmerson,	Stockton,
Conmee,	MacLaren,
Macdonald,	Fowler,

M. R. L. BORDEN.

Roche (Halifax),
Meigs,
Black,
Gladu,
Borden (King),
Greenway,
Hyman,
Grant,
Finlay,
Macpherson.
McLean (I.P.-E.),
Barker,
Seagram,
Martin,
Smith (Wentworth),
Maclean (York-sud),
Forget,
Christie,
Boyce,
Clements,

La motion de M. Fielding est adoptée et la Chambre se déclare, pour la forme, en comité des subsides, puis le comité fait rapport.

Sir WILFRID LAURIER propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : Quelles affaires viendront en discussion demain ?

Sir WILFRID LAURIER : Différents projets de loi, puis le budget.

M. R. L. BORDEN : Quels bills en particulier ?

Sir WILFRID LAURIER : Ceux qui ont été déposés par le ministre de la Justice et le ministre de l'Intérieur, et enfin le budget.

M. R. L. BORDEN : De quel ministère ?

M. FOSTER : Il serait préférable de changer un peu.

Sir WILFRID LAURIER : Il vaut mieux finir ce qu'on a commencé.

M. FOSTER : Le ministre de l'Agriculture ne demande qu'à travailler.

(La motion est adoptée.)

La séance est levée à deux heures moins dix minutes, mercredi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 6 juin 1906.

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

QUESTIONS.

LE DRAGUEUR "FIELDING".

M. LANCASTER (par M. Taylor) demande :

1. Avant le commencement des travaux, a-t-on fait une estimation du coût total du dragueur "Fielding" parachevé, y compris l'installation des machines et prêt à fonctionner ?
2. Dans l'affirmative, qui a fait cette estimation ?
3. Quel est le montant total de cette estimation ?
4. Quel est le coût total dudit dragueur d'après les plans et devis ?
5. Quelle capacité était-il présumé avoir ?
6. Quelle est capacité constatée de cette drague, depuis qu'elle fonctionne ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (au nom du ministre des Travaux publics) :

1 et 3. Il n'a pa été dressé d'estimation, avant le commencement des travaux, vu l'état incomplet des devis d'une partie des machines. D'après les prévisions, toutefois, le coût de cette drague devrait s'élever à $350,000.

2. Cette évaluation approximative a été dressée, après consultation entre M. A. W. Robinson, le dessinateur du dragueur, M. James Howden, surintendant général des travaux de draguage, et M. Eugène D. Lafleur, ingénieur en chef.

4. Le coût total de la drague s'est élevé à $450,314.11.

5. 3,000 verges cubes par jour, dans les circonstances favorables, quand la chaîne à godets de la drague fonctionne et 10,000 verges cubes par jour, également dans des conditions favorables, quand la pompe aspirante fonctionne.

6. Il se fait 1,000 verges cubes de déblai, par jour, lorsque la chaîne à godets de la drague fonctionne, et cela dans des conditions fort difficiles, au port de Yarmouth (N.-E.), où le chenal est étroit et tortueux, la distance au déversoir étant de cinq milles.

JAMES W. WOODS (A RESPONSABILITE LIMITEE).

M. NORTHRUP (par M. Taylor) demande :

1. Quelles sommes a-t-on payées à James W. Woods, Limited, pour loyers, chaque année depuis 1896 ?

2. Pour quelles propriétés ces montants ont-ils été payés, et quel montant a-t-on payé pour chacune d'elles ?

3. Quelles propriétés le Gouvernement loue-t-il actuellement de James W. Woods ou Woods, Limited, quel est le taux des loyers et quelles est la durée des baux ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (au nom du ministre des Travaux publics) :

1 et 3. Payé à James W. Woods (à responsabilité limitée) pour loyers :

En 1903-1904 — Edifice de la rue Queen..	$1,200 00	
Edifice de la rue Slater..	5,520 00	
		$6,720 00
En 1904-1905 — Edifice de la rue Queen..	6,625 00	
Edifice de la rue Slater..	11,040 00	
		17,665 00
En 1905-1906 jusqu'au 30 mars 1906 :		
Edifice de la rue Queen..	3,975 00	
Edifice de la rue Slater..	11,040 00	
		15,015 00
Total..		$39,400 00

3. (a) Moitié ouest de l'édifice de la rue Slater, quatre étages et sous-sol, pour dix ans, du 1er novembre 1903, au loyer annuel de 36 cents le pied carré, soit $11,040.

(b) Moitié est du même édifice, à dater du 30 août 1905, pour cinq ans, au même loyer.

(c) Tout l'étage supérieur de l'édifice de la rue Slater pour huit ans, à dater du 1er novembre 1905, au loyer annuel de 36 centins le pied carré.

(d) L'édifice de la rue Queen (nos 64 et 66), pour cinq ans, à dater du 1er avril 1904, au loyer annuel de $5,305.

BESTIAUX POUR LES AGENCES INDIENNES.

M. HERRON demande :

1. Combien a-t-on acheté de taureaux ou de génisses d'un an et de deux ans pour les agences indiennes des Gens du Sang et des Piégans du 1er décembre 1904 au 31 décembre 1905 ?

2. Quels prix a-t-on payés pour chaque classe d'animaux ?

3. Avec qui a-t-on passé les marchés de fournitures en question ?

4. Les animaux venaient-ils de l'est ou du Nord-Ouest ? S'ils venaient de l'Est, de quelles provinces ?

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

Le relevé suivant indique le nombre de taureaux et de génisses achetés par le département des Affaires indiennes pour les agences indiennes des Gens du Sang et des Piégans, du 1er décembre 1904 au 31 décembre 1905, avec indication de l'âge, du prix, du lieu de provenance et des noms des fournisseurs:

Agences.	No.	Description de l'animal.	Age.	Prix.	Lieu de provenance.	Fournisseurs.
				$		
Du Sang....	105	Génisses.....	2	28 00	Manitoba.....	W. G. Mulligan, Aylmer, (P.Q.)
"	10	Taureaux Hereford	2	102 00	.....	L'association territoriale des éleveurs de bestiaux de Calgary.
"	9	Taureaux courtes-cornes.....	2 et 3	100 00	Manitoba.....	J. E. Smith, Brandon.
"	1	"	2	85 00	"	J. E. Smith, Brandon.
Piégan	12	Taureaux Galloway	2	125 00	Ontario.....	D. McRae, Guelph.
" ...	4	Taureaux courtes-cornes.....	2	95 00	Manitoba.....	S. L. Head, Rapid City, (Man).
"	3	"	2	100 00	"	" "
" ...	8	"	2	90 00	"	" "
"	106	Génisses.....	2	28 00	"	J. Terrance, Ottawa.
"	531	"	2	30 00	Ontario et Qué..	E. Devlin, Ottawa.

BUREAU DE POSTE DE ST-MARY.

M. W. F. MACLEAN (par M. Taylor) :

Quel prix a-t-on payé pour la propriété de la ruelle Whelihan, affectée au bureau de poste neuf à St. Mary (Ontario), et pourquoi a-t-on choisi ce terrain de préférence à la propriété Richardson, emplacement de l'ancien bureau de poste ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (au nom du ministre des Trarvaux publics) :

1. $2,300.

2. Le prix demandé par le propriétaire de l'emplacement de l'ancien bureau de poste a été jugé trop élevé.

RESERVE DU CANAL RIDEAU.

M. BLAIN demande :

Le Gouvernement a-t-il donné avis de l'enlèvement des entrepôts du côté ouest du canal Rideau, Ottawa ? Dans la négative, se propose-t-il de donner cet avis prochainement ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (au nom du ministre des Chemins de fer et Canaux) : Pareil avis n'a pas encore été notifié aux intéressés. Le ministère étudie la question.

IMMIGRATION EUROPEENNE.

M. ARMSTRONG demande :

1. Le Gouvernement s'enquiert-il des billets de passage des immigrants transportés par des lignes de steamers et de chemins de fer qui viennent de pays indiqués dans le contrat passé avec la compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord.

2. S'il prend note de la destination de ces immigrants, combien d'entre eux étaient-ils à destination de Sarnia, Windsor et Niagara ?

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

Le Gouvernement prend ces renseignement et constate la destination précise de chaque immigrant; cependant, l'analyse des résultats ne se fait que par province; car ce serait une tâche par trop difficile de parcourir ces relevés pour en extraire les noms des immigrants à destination des trois endroits en question.

HAUSSE A COMBINAISON "SUTHERLAND" SUR LE FUSIL ROSS.

M. WORTHINGTON demande :

1. Le Gouvernement a-t-il acheté ou s'est-il engagé à acheter des hausses à combinaison Sutherland pour fusils, et dans l'affirmative, de qui et quelle quantité ?

2. Quand cet achat a-t-il été fait, et à quelles conditions ?

3. Cette hausse a-t-elle été approuvée par une commission, et dans l'affirmative, quels sont les membres de la commission ?

4. Le Gouvernement se propose-t-il de se servir de cette hausse pour le fusil Ross ?

5. Cette hausse est-elle fabriquée par la compagnie de hausse Sutherland pour fusils (à responsabilité limitée), de Westville (N.-E.), dont les directeurs sont M. B. F. Pearson, de Halifax, et MM. B. Sutherland, W. H. Johnston et R. H. McKay, de Westville (N.-E.) ?

L'honorable M. W. S. FIELDING (au nom du ministre de la Milice) :

1. Le 16 avril 1906, il a été passé avec la compagnie de hausses "Sutherland" pour fusils, (à responsabilité limitée), un marché pour la fourniture de 36,000 hausses à combinaison "Sutherland" brevetées, pour fusils. Ce marché a été autorisé par décret du conseil.

2. Le prix est de $1 par hausse délivrée à la salle d'inspection militaire, à Ottawa, entre le 15 septembre 1906 et le 15 mars 1908. Il pourra se donner de nouvelles commandes des canons de fusils Lee-Enfield, sur la culasse desquels doivent se placer les hausses Sutherland, sans la lame de la hausse Lee-Enfield, ce qui permet d'économiser 40 cents sur le prix du canon de fusil. Le prix net de la hausse Sutherland sera donc de 60 cents ou moins.

3. Cette hausse a été l'objet de mentions élogieuses de la part des officiers compétents du ministère, y compris lord Dundonald, ex-commandant de la milice, le lieutenant-colonel Cartwright, inspecteur de tir, et le lieutenant-colonel Helmer, actuellement aide de l'adjudant général pour le tir.

4. Les hausses, objets de ce marché, sont destinées à être utilisées sur les fusils Lee-Enfield et Lee-Melford. Quant à savoir si on les utilisera sur le fusil Ross, la question n'est pas encore à l'étude.

5. Cette hausse est fournie par la compagnie de la hausse Sutherland, (à responsabilité limitée) de Westville (N.-E.). Il n'y a rien de connu à l'égard de la composition du bureau de directeurs de la compagnie, sauf que le marché a été exécuté au nom de la compagnie par W. H. Johnson, le président, et R. H. Mackay, secrétaire.

ECOLE MILITAIRE DE SAINT-JEAN.

M. BERGERON demande :

1. Quel est le nom de l'officier-médecin à l'école militaire de Saint-Jean, dépôt régimentaire n° 3 ?

2. Pratique-t-il comme médecin et dentiste ?

3. Est-il propriétaire d'une hôtellerie ?

L'honorable M. W. S. FIELDING (au nom du ministre de la Milice) :

1. Le major E. M. Chevalier.

2. Il a été autorisé à conserver sa clientèle, les règlements permettant la chose, mais cela le rend inhabile à toucher certaines indemnités.

3. Le Gouvernement n'a pas d'information à cet égard.

PESEUR PUBLIC DE BEURRE ET DE FROMAGE A MONTREAL.

M. ARMSTRONG demande :

1. Un peseur public de beurre et de fromage a-t-il été nommé pour Montréal ? Sinon, pourquoi ?

2. Est-ce l'intention du Gouvernement de nommer un peseur public pour Montréal ?
3. Quelle est la quantité totale de fromage fabriqué au Canada en 1905 ?
4. Quelle est la quantité totale de beurre fabriqué au Canada en 1905 ?

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

1. Non, la chose n'a pas paru expédiente.
2. Ce n'est pas l'intention, pour le moment.
3 et 4. Il n'existe pas de données exactes ou officielles à l'égard de la production totale de l'année en question.

ECLUSIERS DES CANAUX.

M. BOYER (par M. Calvert) demande :

1. Par quelles mesures législatives ou administratives les salaires des éclusiers sur les canaux du Canada ont-ils été réglementés depuis 1896 ?
2. A quelles dates diverses ces différentes mesures ont-elles été respectivement adoptées et appliquées quant à chacun de ces canaux ?
3. S'il n'y a pas eu simultanéité de règlementation ou d'application pour tous les canaux, pourquoi, dans chacun des cas ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (au nom du ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. Par voie de mesures administratives.
2. 1er avril 1903, pour les canaux Lachine, Chambly, Beauharnois, Soulanges, Carillon et Grenville, et Sainte-Anne ; 25 avril 1903, pour les canaux Rideau, Welland, Cornwall et Williamsburg ; 25 avril 1903, pour le canal de la Trent, pour période de navigation.
3. Les éclusiers qui avaient jusque-là touché $1.25 par jour, reçurent simultanément $1.50, et ceux qui, le 1er avril 1903, touchaient déjà $1.50 ne reçurent point d'augmentation.

INDUSTRIE DE L'ELEVAGE.

M. SCHAFFNER demande :

Le Gouvernement a-t-il été informé par lettres, pétitions ou plaintes de la situation peu satisfaisante dans laquelle se trouve l'industrie de l'élevage des animaux destinés à la boucherie dans la province du Manitoba et dans le Canada occidental en général à raison du prix élevé que reçoit le fermier pour le bétail vendu aux bouchers en gros ? Dans l'affirmative, le Gouvernement se propose-t-il de s'occuper de cette question ?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Le Gouvernement a reçu plusieurs communications demandant l'établissement d'une enquête et l'amélioration de la situation de l'industrie de l'élevage des bestiaux destinés à la boucherie, au Manitoba et dans l'Ouest. La question est à l'étude.

LE BASSIN DE RADOUB DE LEVIS.

M. CARRIER demande :

1. Le Gouvernement, ou quelqu'un de ses membres, a-t-il reçu copie d'une résolution de la " Canada Shipping Federation ", de Montréal, le ou vers le 5 octobre 1905, conçue comme suit :

" Le conseil exécutif de la " Canada Shipping Federation " décide à l'unanimité d'attirer l'attention du gouvernement fédéral sur le fait que la cale de radoub de Lévis est actuellement trop petite pour servir aux gros vaisseaux qui naviguent sur le Saint-Laurent.

" Ce fait est prouvé par le récent accident arrivé au steamer " Victorian " qui n'a pu se servir de la cale dont l'entrée est trop étroite pour un navire de cette dimension ; de là délai causé au steamer, perte de trafic pour la localité et perte de revenu pour l'état.

Il désire signaler respectueusement au Gouvernement l'urgence des travaux à faire pour agrandir l'entrée de la cale le plus possible, et aussi pour allonger cette cale afin de faire face aux exigences du moment et de pourvoir au développement futur du trafic du Canada. Un gros navire est plus économique, et pour soutenir la concurrence des autres ports, nous considérons qu'il est essentiel d'avoir une cale pouvant donner les facilités nécessaires.

" Il est également arrêté que copie de cette résolution, revêtue du sceau de la fédération, soit transmise à sir Wilfrid Laurier et à l'honorable Raymond Préfontaine, ministre de la Marine et des Pêcheries."

2. Quelles mesures ont été ou doivent être prises par le Gouvernement, et quand, pour agrandir la cale sèche actuelle ou en construire une autre afin de donner toutes les facilités désirables aux vaisseaux modernes naviguant sur le Saint-Laurent ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Oui, la pétition en question a été transmise au ministère de la Marine et des Pêcheries et par celui-ci au ministère des Travaux publics. La question fait actuellement l'objet des vives préoccupations du Gouvernement.

FEUX POUR LA NAVIGATION

M. BENNETT demande :

Qui a exécuté les travaux et fourni les matériaux nécessaires pour les item suivants mentionnés sous la rubrique de " diverses lumières ", à la page P-102 du dernier rapport de l'auditeur général :—Island-Cove, $804.25 ; île Flower-Pot, $404.50 ; détroit de Gravenhurst, $500 ; île Coves, $1,064.26 ; Parry-Sound, $1,-398.41 ; Stokes-Bay, $433.22 ; cap du Tonnerre, $865.26 ; île Western, $272.25.

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Agrandissement du poste pour signaux de brume et installation de machines neuves. Les travaux se font sous la direction personnelle de W. H. Brunel, attaché au personnel des ingénieurs du ministère, qui emploie des ouvriers de la localité.

Wiarton Tug Company, louage de remorqueurs	$ 236 00
Kyle et Hunter, quincaillerie	253 79
Algoma Builders Supply Company, louage de remorqueurs	540 00
A. A. Hackett, main-d'œuvre	48 00
G. Kastner, bois	52 97
F. Burrows, louage de remorqueurs	6 00
N. M. Moore, quincaillerie	61 55
G. E. Nebergall, louage de remorqueurs	411 00
John Purvis, bois et louage de remorqueurs	253 20
Wm Leslie, fret	6 00
	$1,868 51

Ile Flower-Pot.—Achat de signal de brume à sonnerie, à 10,000 percussions, W. E. Decrow ; coût, $400.50.

Détroit de Gravenhurst.—Phare neuf construit, après marché passé avec Geo. Brown. Avance à valoir sur l'entreprise, $500.

Ile des Anses (voir Cove Island, page 1).

Parry-Sound.—Installation du dépôt neuf. Part du coût imputé sur la construction, (voir page P—104, rapport de l'auditeur général), $1,398.

Stokes Bay.—Feux d'alignement érigés par W. R. Morris, du personnel du ministère.

Solde final	$433 32
Gages	198 50
Salaire de Morris	162 25
Frais de Morris	72 47
	$433 22

Il a été demandé des soumissions, mais comme personne n'en a transmis, les travaux se sont effectués en régie.

Cap du Tonnerre. Amélioration du signal de brume, sous la surveillance de W. H. Brunel.

W. H. Brunel, appointements et frais	$185 65
Compagnie de fourniture des constructions d'Algoma	285 00
Pigeon River Lumber Company, bois	289 77
Main-d'œuvre	44 84
Compagnie d'Asbeste Sclater, couverture de chaudière à vapeur	60 00
	$865 26

Iles Western.—Réfection de la grue flottante et du tramway sous la surveillance du gardien du phare.

Ateliers de construction de machines de la baie Georgienne, articles en fer	$165 67
D. S. Pratt, bois	106 58
	$272 25

M. BRODEUR.

M. LOUIS DIONNE—MAITRE DU PORT ET PERCEPTEUR DES DOUANES A MONTMAGNY.

M. PAQUET demande :

1. Quel est le traitement de M. Louis Dionne, préposé de la douane à Montmagny et maître du havre de Montmagny ? Quel est le chiffre des recettes que le Gouvernement perçoit du havre de Montmagny et de la douane ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. M. Louis Dionne, à titre de maître du havre, est autorisé à garder les droits de port qu'il perçoit, chaque année, jusqu'à concurrence de $200.

2. Il n'est pas perçu de recettes à ce port, vu que les droits n'atteignent jamais le chiffre de $200, au cours de la période de navigation.

QUARANTAINE DE LEVIS.

M. PAQUET (par M. Blain) demande :

1. Quel est le coût des travaux faits à la quarantaine de Lévis ?
2. Quel chiffre la dépense effectuée pour les matériaux a-t-elle atteint ?
3. Quel est le salaire des ouvriers employés à ces travaux ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) :

Comme il n'est pas mentionné d'année, les renseignements s'appliquent à 1904-1905 et à 1905-1906.

1. En 1904-5, $140.86 ; en 1905-6, $117.40.
2. En 1904-5, $25.98; en 1905-6, $99.40.
3. En 1904-5 le taux payé a été de 25 cents par heure pour le contremaître et de 17 cents ½ pour les menuisiers, le total s'élevant à $114.88.

En 1905-1906, c'est le ministre de l'Agriculture qui a exécuté le peu de travaux qui se sont effectués, le ministère des Travaux publics payant le prix des matériaux, $77.50. Le reste de la dépense, $39.85 est afférent tant aux matériaux qu'à la main-d'œuvre, collectivement.

STATION DE L'INTERCOLONIAL.

M. PAQUET (par M. Blain) demande :

Combien le Gouvernement a-t-il dépensé pour le pavage en asphalte à la gare de l'Intercolonial à Lévis, de 1904 à janvier 1906 ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (au nom du ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Il n'a pas été posé de pavage en asphalte à la gare de l'Intercolonial à Lévis, mais il y existe un quai en béton dont le coût, de 1904 à janvier 1906, s'est élevé à $7,232.48.

QUAYAGES A CHATEAU-RICHER.

M. AMES demande :

1. Quel est le chiffre des recettes perçues par l'administration depuis le 1er novembre 1904, pour quayages à Chateau-Richer (P.Q.)

2. Quel est l'agent chargé de percevoir ces droits, et quel est son traitement annuel ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Le quai de Chateau-Richer n'a pas été transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries.

2. Le ministère de la Marine et des Pêcheries n'a pas nommé de fonctionnaire, vu que le transfert du quai n'a pas eu lieu.

ADOPTION D'UNE MOTION TENDANT A CITER UN JOURNALISTE PARLEMENTAIRE A LA BARRE DE LA CHAMBRE.

L'honorable M. GEORGE E. FOSTER (Toronto-nord) : Le mardi 29 mai, j'ai soulevé une question de privilège et donné lecture de l'article publié dans le journal la "Presse", puis après avoir présenté quelques observations, à cet égard, j'ai conclu en disant que je saisirais la première occasion favorable pour présenter à la Chambre une motion. La Chambre s'est livrée à un débat fort prolongé et fort intense qui ne s'est terminé que ce matin et par conséquent il m'a été impossible d'aborder la question plus tôt. Je me propose de présenter la motion dont j'ai donné avis le jour désigné. La procédure semble fort simple ; à maintes reprises, elle a été invoquée tant au sein de la Chambre que dans d'autres parlements et, si je ne me trompe, il convient que M. le greffier de la Chambre nous donne lecture de l'article, objet de mon grief. Je transmets donc à M. le greffier un article, portant en titre " Le parlement fédéral " figurant à la page de rédaction de la "Presse" de Montréal, numéro du 26 mai 1906, signé " Blaise " nom de plume, me dit-on, de M. Cinq-Mars, correspondant de ce journal. Je demande que M. le greffier donne lecture de cette partie de l'article qui est marquée à l'encre.

M. le greffier de la Chambre donne lecture de l'article en question.

Un ami me fait la remarque que je n'ai pas été tendre à l'égard de M. Foster depuis l'ouverture de la session. C'est vrai ! mais peut-on rester insensible sous l'averse d'injures gratuites que ce vieux parlementaire lance incessamment à la face des habitants de la province de Québec, des Canadien-français, des catholiques, enfin sur tout ce qui est respectable et doit être respecté.

Encore, si les paroles du bonhomme n'étaient imprimées que dans le Hansard ; mais non ! Les correspondants parlementaires de la presse tory boivent les paroles et les transmettent à leurs gazettes qui en font leurs belles pages. Ainsi, à la lecture des grands quotidiens tories, sir Wilfrid Laurier serait un fourbe politique; feu l'honorable M. Préfontaine, un voleur ; l'honorable ministre des Finances, un menteur fieffé ; les autres membres du cabinet, des saltimbanques politiques et des farceurs. Nos compatriotes, des niais encroutés dans l'ignorance ; notre clergé, un ramassis de fanatiques et d'hypocrites. Et c'est M. George Eulas Foster, politicien de triste renommée, qui chante ce refrain aux Communes. . . .

Il n'a qu'un principe, l'intérêt ; qu'un désir, insulter. Il est de l'école du mensonge, de l'hypocrisie, de la couardise. A ses yeux, celui pour qui ces vertus civiques et politiques ne sont pas un vain mot, est un imbécile, une tête chaude. Il est inutile de traiter ces questions-là avec lui, il n'y entendrait rien.

M. FOSTER : Le 29 mai, j'ai donné une traduction courante de certains passages de cet article dont le greffier vient de nous donner lecture en français. Je ne sache pas qu'il faille répéter ce texte, mais probablement il serait bon de mettre en relief les principaux passages qui, à mon avis, n'auraient pas dû figurer dans cette correspondance.

(L'orateur fait à la Chambre une traduction en anglais de la plus grande partie de l'article ci-dessus.)

Monsieur l'Orateur, je le répète, il m'est arrivé fort rarement de prendre la parole ici, pour offrir des explications de nature personnelle. Je le comprends parfaitement, il importe d'accorder à la presse et aux critiques toute la latitude possible et lorsqu'on descend dans l'arène politique pour s'y mesurer avec ses adversaires, il faut s'attendre à recevoir des coups aussi formidables que ceux qu'on porte soi-même, et il convient, en bon guerrier, d'accepter volontiers ces horions. Par conséquent, tant que les journaux se sont bornés à la critique de mes actes politiques ou autres observations de ce genre, je n'y ai jamais trouvé matière à censure ; rarement je me suis permis de les critiquer ou de faire de remarques à cet égard. Mais cet article est tellement outré que j'ai cru bon de me départir aujourd'hui de ma réserve habituelle. Me représenter comme lançant habituellement l'injure, la calomnie, à la face des Franco-Canadiens, des catholiques, du clergé catholique est chose absolument contraire à la vérité des faits, et c'est dépasser toutes les bornes permises que de chercher à répandre cette opinion parmi le public, en propageant ces notions dans un journal influent, une feuille à grande circulation, au moyen d'articles que reproduiront d'autres journaux moins influents et à petite circulation. Cette opinion est absolument fausse ; car mon attitude, soit dans cette enceinte législative soit au dehors, n'a jamais donné la moindre prise à pareille accusation.

Je me le rappelle parfaitement, il y a quelques années, en discutant semblable question avec un ancien ministre des Travaux publics, l'honorable M. Tarte, je lui portai un défi : je l'invitai à parcourir soit le hansard, soit les journaux qui renferment les comptes rendus des assez nombreux discours que j'ai prononcés et qui ont obtenu une certaine publicité, et de me signaler une seule circonstance, une seule occasion où j'aurais parlé dans le sens incriminé ici ou d'une façon dérogatoire à mes concitoyens se réclamant d'un autre culte, d'une autre race ou aux ministres de ce culte, et je dé-

clarai sans hésitation que si l'on réussissait à prouver la chose, je consentais volontiers à encourir la déchéance de mon mandat.

Jamais je n'ai pris pareille attitude ; jamais je n'ai songé à l'adopter et je n'ai nullement l'intention de le faire.

C'est précisément d'une attaque comme celle-ci que je me plains. Que le journaliste parlementaire, du haut de la galerie, esquisse à son gré ma silhouette, qu'il trace de ma personne un portrait grotesque, une caricature me prêtant des difformités physiques, des pieds, un corps démesurément allongés, je le veux bien. C'est sous cet angle qu'il me voit et c'est ainsi qu'il me peint : c'est de bon jeu.

Que du haut de la galerie parlementaire il me mesure sous le rapport intellectuel et décrive ma mentalité, c'est son droit absolu. Il a le droit de se former une opinion, de la livrer au grand jour de la publicité et de la propager par la voie des journaux ; mais il n'a pas le droit de me représenter sous de fausses couleurs, de dénaturer mon attitude, surtout en pareille matière, et de façon à surexciter les préjugés de race et de religion. Il est inutile de recourir à l'autorité de Todd ou de Bourinot, à l'égard de la procédure. J'ai étudié plusieurs précédents établis relativement à cette procédure. Si je ne me trompe, l'auteur des articles publiés sous le pseudonyme de " Blaise " est M. Cinq-Mars, un des rédacteurs correspondants de " La Presse ".

J'ai donc l'honneur de proposer :

Qu'il soit donné ordre à M. Cinq-Mars de comparaître à la barre de la Chambre, le jeudi, 7 juin, à trois heures et demie de relevée.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Monsieur l'Orateur, la motion présentée par l'honorable député (M. Foster) est, sans aucun doute, conforme au règlement de cette Chambre ; il a le droit de la proposer et de la faire adopter par le Parlement, s'il s'estime lésé par le texte de l'article dont M. le greffier vient de donner lecture et s'il croit que les critiques et les commentaires dirigés contre lui dépassent les limites ordinaires assignées à la presse, c'est là une qustion dont il est le seul juge. Quant à savoir si l'honorable député fait acte de sagesse en prenant cette attitude, c'est un point sur lequel je ne tiens pas à me prononcer pour le moment. La chose pourra faire l'objet de la discussion, plus tard.

Sans doute, l'honorable député est dans les limites de son droit, et la proposition devrait être acceptée.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Il me semble que la décision que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a prise recevra l'approbation de la Chambre. Pour ma part, je ne vois pas qu'il puisse agir autrement eu égard à l'article de journal qu'il vient de lire. La presse jouit au Canada de la liberté la plus complète, privilège inestimable. Tout écrivain dans nos journaux peut dire ce qu'il lui plait, excepté ce qu'un jury composé de douze citoyens considérera comme criminel ou ce qui comporte un tort. Les représentants des journaux dans la Chambre des communes occupent une position différente. Rien de plus vrai que la parole de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) qui a dit récemment devant la Chambre que les séances du Parlement sont supposées être privées. Néanmoins nous y admettons le public. Et depuis plusieurs années, les journalistes sont non seulement admis mais encore nous leur accordons des privilèges spéciaux et ce sans condition. Ou plutôt, il y a une condition, celle tout au moins qui nous garantit de la véracité et de l'exactitude des rapports des délibérations. Ce n'est que juste. Il me semble que toute infraction à cette règle, surtout lorsque cette infraction se perpétue systématiquement, il incombe à tous les députés soucieux de leur réputation, de dénoncer cette infraction à l'attention du Parlement. Il n'y a pas que mon honorable collègue qui souffre de l'abus dont il est ici question; d'autres honorables députés en souffrent autant dans certaines parties de la province de Québec. Je vais citer un exemple. J'ai soutenu récemment, au cours de la discussion des subsides, une thèse qui me paraissait vouloir la peine d'être soutenue. J'ai maintenu que nous devrions dans la province de Québec consacrer toute notre activité à la réalisation des dessins de la commission du transport. J'ai émis l'opinion que nous devrions laisser de côté tout ce qui n'est pas de la plus stricte utilité pour nous occuper avant tout, dans les intérêts de la province elle-même de l'amélioration de la route du Saint-Laurent, l'amélioration immédiate des ports de Montréal, Trois-Rivières, Sorel et Québec. J'ai déclaré avec insistance que nous devrions construire des quais où il y a de l'eau seulement et des édifices publics où le besoin s'en fait sentir.

Je crois que c'est une proposition qui peut fort bien être énoncée, débattue et attaquée. Mais depuis lors un de mes amis a appelé mon attention sur la correspondance d'Ottawa dans un journal de Québec qui est l'organe attitré du très honorable chef du Gouvernement (sir Wilfrid Laurier). A cause de la position que j'ai prise sur cette question, ce journal m'a attaqué comme un ennemi de la religion catholique, comme un traître à mes compatriotes et concitoyens de la province de Québec et plus que cela, pour avoir entrepris de concert avec l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) de livrer pieds et poings liés les dignes habitants de cette province à mon honorable collègue le député de Grey-est (M. Sproule) et autres personnes du même acabit. Je vais donner un extrait de ce qui a été publié dans ce journal, que je ne lis pas souvent, mais qui

me tombe parfois sous la main. Il me tient en humeur et facilite ma digestion. Je crois savoir, quoique je n'en sois pas certain, que le correspondant dont se plaint mon honorable collègue est le même qui correspond pour un journal publié dans la ville de Québec et qui est l'organe personnel de l'honorable premier ministre. Il dit entre autres choses :

Les deux clans de l'opposition, le clan catholique, sous la direction de MM. Monk et Bergeron, le clan orangiste, sous la direction de Sproule, de Hughes et de Taylor, se sont recollés comme un seul homme.

Et le catholique Monk, oublieux des injures lancées contre sa religion et sa nationalité, il n'y a pas encore trois mois, par l'orangiste Sproule, épaule fusil à côté du chef jaune, et tire à bout portant sur le parti libéral et son chef sir Wilfrid Laurier.

Et cependant, M. Monk l'a avoué lui-même, —il en a félicité le Gouvernement dans le temps—sans le parti libéral, l'année dernière, les nôtres étaient sacrifiés, au Nord-Ouest.

Et c'est le même M. Monk, aujourd'hui, qui s'unit aux orangistes, pour faire tomber ce même Gouvernement, au moyen d'une campagne d'insinuations lâches, de calomnies, d'accusations sans preuve.

Et tout cela parce que j'ai réclamé l'exécution des plans proposés par la commission qui a été nommée par le chef du Gouvernement, parce que j'ai condamné la construction des quais et des édifices publics ou le besoin ne s'en fait pas sentir. Je n'en suis pas plus fâché que ne l'est l'honorable député de Toronto-nord, mais je dis qu'un membre du Parlement qui est en butte à ces attaques sans fondement est obligé de temps à autre de les relever et de les repousser, crainte que son silence ne soit interprété comme un acquiescement à ces malicieuses insinuations. Quant à moi, monsieur l'Orateur, je ne connais pas le correspondant, je ne l'ai même jamais vu ; il doit être jeune, évidemment très inexpérimenté et je ne connais personne mieux que vous, monsieur l'Orateur, qui puisse lui donner une paternelle leçon à la barre du Parlement et lui rappeler les conditions auxquelles les correspondants de journaux sont tolérés dans l'enceinte du Parlement. Ils sont libres de commenter les faits à leur guise, mais ils sont tenus de donner un compte rendu substantiellement exact de nos délibérations ; ils ne peuvent pas accuser à tort et à travers les honorables députés de manquer à leur devoir, de violer leur serment et de trahir leurs principes lesquels, comme tout le monde le sait, leur sont chers.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député (M. Monk) a lu des extraits d'un journal de Québec, qu'il dit être mon organe attitré. Je dois dire en réponse à mon collègue, s'il veut me le permettre, que je n'ai pas d'organe personnel dans la ville de Québec ou ailleurs. Je comprends que le journal auquel il fait allusion est le " Soleil " et mon honorable ami sait qu'il a déclaré dans son témoignage qu'il avait une influence considérable sur le rédacteur de cette feuille.

M. MONK : J'ai fait allusion au " Soleil " et mon honorable ami sait qu'il a déclaré dans son témoignage qu'il avait une influence considérable sur le rédacteur de cette feuille.

Sir WILFRID LAURIER : Si l'honorable député s'était donné la peine de lire ma déposition, il aurait appris que je ne reconnais pas un seul journal comme mon organe. S'il avait lu ma déposition, il n'aurait pas fait cette assertion. J'admets que le journal qu'il a mentionné est partisan du Gouvernement actuel et qu'il lui prête son appui. Mais je pourrais mentionner en retour un autre journal dans la ville de Québec qui est accusé être l'organe des conservateurs, c'est l' " Evénement ". J'ai ici une liste des articles que ce journal a publiés depuis quelques mois et dont je transmets un manuscrit à l'honorable député. Je vais prendre au hasard un article publié le 1er mars 1906, et j'en ferai une traduction libre pour l'édification de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) :

Sir Wilfrid Laurier.

L'honorable, le Très Honorable Sir Wilfrid Laurier est français d'origine et catholique de religion.

Mais il l'ignore.

Tout ce qu'il sait, c'est qu'il est " British to the core ".

C'est du moins sa prétention.

Français, il a refusé d'accorder à ses compatriotes du Nord-Ouest l'usage de leur langage qu'ils avaient, en partie du moins avant la législation meurtrière de la dernière session.

Français, il refuse de donner à l'élément français sa représentation proportionnelle au Sénat.

Français, il nomme trois ministres anglais au Sénat et refuse obstinément de prendre un sénateur français dans son cabinet.

Catholique, il a refusé le concours de sir Charles Tupper pour réparer l'injustice commise par ses amis du Manitoba dans la législation scolaire de cette province.

Catholique, il a méconnu le jugement du Conseil Privé, et l'ordre de la Reine qui reconnaissaient les droits des catholiques du Manitoba à leurs écoles séparées.

Catholique, il a mis de côté, pendant la dernière session, un projet de loi préparé par M. Fitzpatrick, pour accepter les amendements proposés par MM. Sifton et Fielding, amendements qui consacraient la spoliation des droits catholiques du Nord-Ouest.

Français et catholique, sir Wilfrid Laurier ?

Soyons sérieux.

Il a trop besoin pour se maintenir au pouvoir de faire patte de velours aux Anglais, et aux protestants.

Qu'importe, après tout, que sa griffe déchire ses compatriotes et ses coreligionnaires.

Tout ce qu'il demande, c'est d'être soutenu dans cette trahison par des hommes qui peuvent tout sacrifier aux jouissances du pouvoir.

Il l'a à sa dévotion cette bande moutonnière.

Mais pour lui comme pour d'autres arrivera tôt ou tard le jour de la rétribution.

Et l'idole tombera.

Cet article a été écrit non pas par un jeune homme sans expérience qui aurait besoin de paternels avis, mais, m'assure-t-on, par un membre important d'un corps de législateurs qui ne siègent pas loin de cette Chambre et qui est en même temps membre distingué du parti conservateur et figure, je crois, dans les conciliabules du parti. Mon honorable ami sait si cela est vrai ou non, mais pour moi, je ne doute pas que ce soit vrai.

M. MONK : L'honorable ministre approuve-t-il ce genre de polémique ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne m'en occupe pas.

M. MONK : Que mon honorable ami voie la poutre dans son œil.

Sir WILFRID LAURIER : Ce genre de polémique continue depuis plusieurs années, mais je ne m'en occupe pas. Je dirai à l'honorable député de Toronto-nord que si un correspondant avait lancé des accusations d'un caractère personnel à l'adresse d'un député, celui-ci serait en droit d'en appeler aux règlements de la Chambre pour donner une semonce au délinquant, mais s'il ne s'agit que d'avoir soulevé les préjugés dans certaines parties de la province de Québec, cet abus est une espèce d'épée à deux tranchants.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.): Monsieur l'Orateur, je regrette de n'avoir pas pu m'occuper de ce débat comme je l'aurais voulu et de n'avoir pas dans mes mains cette série d'extraits que semble avoir l'honorable premier ministre. Tout de même, il me paraît juste que je contribue mon obole à cette discussion, et je vais lire un paragraphe que le " Soleil " a publié récemment à mon sujet. Le premier ministre a répudié ce journal comme son organe. Nous acceptons sa parole, mais je lui rappellerai que les télégrammes suivants ont été publiés dans les colonnes de ce même journal, le 10 février 1906.

Ottawa, 9 février 1906.

L'honorable monsieur P.-A. Choquette, Québec.

J'ai refusé jusqu'ici de me mêler de l'élection municipale à Québec, mais à cause des recentes complications, je crois qu'il serait préférable, dans l'intérêt du parti en général, que vous vous retiriez de la lutte.

(Signé) WILFRID LAURIER.

Voici la réponse en français qui a été envoyée le même jour et que je trouve également dans ce journal. Je lis la traduction dans les deux cas :

M. le Premier Ministre, Ottawa.

A votre demande et dans l'intérêt du parti, comme vous le dites, je me retire de la lutte municipale. Je vous remets en même temps la direction du journal le " Soleil ".

(Signé) P. A. CHOQUETTE.

Sir WILFRID LAURIER.

L'on serait porté à croire, si ce n'était la dénégation de l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) que si ces télégrammes ont une signification propre, M. le premier ministre a au moins une certaine autorité sur ce journal, car les derniers mots du télégramme disent catégoriquement :

Je vous remets en même temps la direction du " Soleil ".

Sir WILFRID LAURIER : Une chose que je n'ai jamais faite, c'est que je n'ai jamais accepté la direction de ce journal, comme l'insinue ce télégramme. Je n'ai pas écrit un seul mot dans ce journal depuis vingt ans.

M. R. L. BORDEN : J'accepte sans restriction la parole de l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), mais dans les circonstances, il doit comprendre que les honorables députés de la gauche qui n'ont pas compris ses raisons tel qu'il les a données, sont portés à ajouter aux écrits de ce journal une importance et une portée qu'ils ne lui donneraient pas autrement. Je dois dire que je n'ai jamais été bien froissé de ces commentaires tant que j'ai senti la voix de ma conscience qui approuvait ma conduite, mais voici des extraits qu'on voudra bien me pardonner de soumettre à la Chambre. Je les puise dans le " Soleil " du 31 mai 1906. Les voici :

Et d'abord, le chef du parti conservateur, M. Borden, est un orangiste. Il s'est fait initier aux secrets de la société jaune après les élections générales de 1904, en se présentant dans le comté le plus orangiste d'Ontario, le comté de Carleton, quelques mois avant la discussion du bill d'autonomie, si nous ne nous trompons pas. Le Dr Sproule, le colonel Sam Hughes, le whip en chef Taylor, etc., sont des orangistes de haut grade. Le Dr Sproule est grand maître.

Et un peu plus loin :

La société des orangistes a une revanche à prendre sur nous, catholiques, et sur le parti libéral, qui s'est constitué le défenseur des nôtres au Nord-Ouest, l'année dernière, lorsqu'il s'agît de sauvegarder les droits des catholiques dans la constitution des nouvelles provinces.

Et encore :

Et M. Borden, le chef politique du Dr Sproule, est son inférieur orangiste ; de sorte qu'il doit obéir à ses commandements publics ou secrets.

On voit qu'il y obéit en bon disciple.

Je tiens à faire une déclaration sur ma responsabilité de membre du Parlement : c'est que j'occupe dans les loges orangistes exactement la même position que le premier ministre du Canada (sir Wilfrid Laurier) et je ne crois pas que mon honorable collègue se lève pour m'opposer le démenti. . .

Sir WILFRID LAURIER : J'en demande pardon à l'honorable député, mais je ne suis pas au même degré que lui sous la dépen-

dance de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule).

M. R. L. BORDEN : Et je crois qu'il est aussi obligé que moi d'obéir aux ordres de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule). Je ne m'occuperai donc pas davantage de cet article. J'admets qu'il y a beaucoup d'orangistes dans le comté de Carleton, mais un groupe d'hommes plus larges, plus tolérants, plus loyaux ne se rencontre pas ailleurs au Canada. Je n'ai pas remarqué plus de préjugés de races et de religion parmi ces électeurs que j'ai l'honneur de représenter au Parlement qu'il y en a dans aucune autre circonscription électorale au Canada. J'en appelle à témoin l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) qui a fait le tour du comté de Carleton avec moi, il y a à peine un an. Pas un orateur de langue anglaise n'a été écouté et acclamé comme l'a été mon honorable collègue dans les nombreuses assemblées auxquelles nous avons assisté.

Maintenant, un mot sur la question. Je dis qu'il y a une différence très prononcée entre la critique même la plus acerbe et la falsification des écrits érigée en système. Un homme quel qu'il soit et d'où qu'il soit, qui ne peut pas endurer la critique la plus rigoureuse de sa conduite publique, fait aussi bien d'abandonner immédiatement la vie publique. Mais quand c'est du mensonge tout pur et délibéré, surtout sur un sujet aussi délicat que celui des relations entre les races et les religions au Canada, je crois qu'il est temps de crier : halte ! Lorsque l'on accuse l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) dont la langue maternelle est l'anglais et dont la religion est le protestantisme, de lancer l'injure a ceux qui ne sont pas de sa race ou de sa croyance religieuse ; lorsqu'on l'accuse non seulement de lancer habituellement l'injure contre ceux qui ne pensent pas comme lui en matière de religion et de nationalité, mais encore contre leur clergé ; lorsqu'on l'accuse d'avoir employé ces procédés délibérément pendant toute la durée de la présente session et ce à cause de certaine critique dont il a été l'objet et lorsque, enfin, tous les honorables députés qui ont siégé dans cette enceinte à la présente session savent que ces assertions ne contiennent pas un traitre mot de vérité, j'ose dire que le Parlement doit s'élever contre ce système de dénonciation mensongère. Je ne cherche pas à mater la critique, mais, je le répète, il y a une grande différence entre la critique même la plus rigoureuse et un système mensonger de rapporter la vérité. Je crois que certain journal à dépassé les bornes dans le présent cas. Ainsi je crois que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a eu raison, dans l'intérêt de la bonne entente qui doit régner entre les différentes nationalités et religions au Canada, d'attirer l'attention du Parlement sur cet abus. M. le premier ministre prétend avoir contribué largement à faire disparaître les préjugés et à amener l'unité de sentiment au Canada ; je suis prêt à reconnaître cette vérité, mais l'union, l'harmonie, la fraternité qui devraient cimenter les liens entre les races et les religions se réaliseront-elles si nous devons laisser passer sans les blâmer et les repousser des accusations comme celles que mon honorable collègue vient de lire à la Chambre ?

Je répète donc que d'après moi, l'honorable député de Toronto-nord a eu raison et que la question mérite l'attention du Parlement. Ce n'est pas le temps de se perdre en récriminations sur ce que la droite ou la gauche ont pu avoir dit ou n'avoir pas dit. J'admets que l'honorable premier ministre a lui-même souffert de ce genre d'attaques ; il nous a lu des extraits d'un journal de la province de Québec qui le prouvent, mais parce que des députés des deux côtés de la Chambre ont eu à se plaindre de procédés de ce genre, ce n'est pas une raison pour qu'un cas patent de falsification volontaire des comptes rendus comme celui-ci ne soit pas cité à l'attention du Parlement.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Les dernières paroles de l'honorable député pourraient faire croire qu'il y a une voix dissidente sur cette motion. Un moment de réflexion lui eut prouvé qu'il n'en est rien. Pour moi personnellement, je l'approuve sans hésitation. Je crois que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a sujet de se plaindre, à en juger par la traduction qu'il nous a lue et il est certainement dans les limites de son droit de se plaindre au Parlement. Il y a un point surtout dans cette affaire qui a frappé mon attention. Toutes les citations qu'on a faites proviennent des journaux français. Il serait injuste de laisser croire à l'étranger et au pays que tous les coupables se rencontrent dans les journaux français seulement. Je regrette de dire qu'un grand nombre de journaux de langue anglaise, à la dévotion du parti conservateur au Canada, méritent autant la censure que ceux dont l'honorable député de Toronto-nord s'est plaint aujourd'hui. La seule différence, c'est que mon honorable collègue de la gauche, se prévalant de son droit, a cru devoir citer son cas à l'attention du Parlement, tandis que les autres honorables députés se soucient peu de le faire. Ai-je besoin de rappeler qu'on a essayé pendant la dernière session, soit par de faux rapports ou par le mensonge, au cours du débat sur les projets de loi d'autonomie, de perdre le premier ministre dans l'estime des protestants d'un côté et dans l'estime des catholiques de la province de Québec de l'autre. N'allons pas croire que les journaux français sont seuls coupables de cet abus. Le journalisme n'a jamais rien vu de plus ignoble que les écrits qui ont été publiés dans les journaux d'Ontario depuis le plus petit jusqu'au plus grand. Lorsqu'une question de ce genre se produit, les honorables députés de la droite se contentent de lais-

ser faire. Je pourrais par exemple, lire des extraits du plus grand organe tory pour montrer comme il sait dénaturer de la façon la plus grossière les déclarations de l'honorable premier ministre. Je ne fais pas ces remarques par manière d'opposition à la critique de mon honorable collègue de la gauche, car je crois qu'il a raison de se plaindre. Je ne dis même pas qu'il a tort d'avoir recours à ce moyen. Je suis moi-même un ancien journaliste et je reconnais que la liberté que nous accordons à la presse peut engendrer des abus, mais montrons autant d'empressement à corriger les fautes des journaux anglais que celles des journaux français.

M. DUNCAN ROSS : Je demande à l'honorable député de Toronto-nord de bien vouloir inclure dans sa motion le nom du journaliste qui s'est permis dans son journal d'appeler plusieurs honorables députés, moi avec les autres, un tas de " hooligans ".

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Monsieur l'Orateur, je ne sais pas si je dois me fâcher ou me féliciter d'être le chef de cette société qui a attiré la malédiction des journaux libéraux tant anglais que français de la province de Québec sur la tête de mes honorables collègues le député de Beauharnois (M. Bergeron), le député de Jacques-Cartier (M. Monk), le député de Toronto-nord (M. Foster) et le chef de l'opposition. Cette société doit avoir plus d'importance que nous lui en avions jamais supposé. Je suis bien aise de savoir qu'elle a tant d'adeptes dans la Chambre. Nous essayons sans cesse de convertir les gens à nos idées et à en croire les honorables députés de la droite, nos efforts n'ont pas été vains. Si la foi contribue au perfectionnement de l'être, il faut espérer que le levain fera son œuvre jusque parmi mes amis d'en face, qui ont besoin de s'améliorer. C'est un des articles du " credo " de l'association des orangistes qui a beaucoup contribué à lui donner son caractère de dignité. Quel contraste avec l'appellation de chiens jaunes que nous ont décernée certains journaux l'année dernière. Je crois que ce qualificatif nous a été décoché par le journal de l'honorable ministre des Finances à Halifax.

M. FIELDING : Pourquoi l'honorable député fait-il cette assertion ? Il n'y a pas un journal à Halifax que je puisse appeler mon journal et je n'ai pas écrit un seul mot dans un journal de cette ville depuis vingt ans.

M. SPROULE : Je n'aurais pas dû en effet employer cette assertion. J'aurais dû dire un journal libéral ami de l'honorable ministre et de ses partisans, et qui a été copié et commenté par un journal français. Je l'ai lu à la Chambre. Le ministre actuel de la Marine (M. Brodeur) n'avait pas voulu admettre qu'une telle indignité fut publiée dans un journal français, mais la preuve fut faite ensuite lorsque l'article traduit fut lu à la Chambre. C'était une injustice à faire à un groupe respectable de citoyens, qui n'ont aucune animosité contre une nationalité ou une religion quelconques au Canada. Cependant nous fûmes victimes de la critique la plus défavorable parce que nous avions voulu accomplir notre devoir. Je reçois souvent des numéros de ces journaux français marqués au crayon bleu pour attirer mon attention sur certains articles. Heureusement ou malheureusement pour moi, je ne lis pas le français et je les jette au panier tout en m'évitant la désagréable impression que doit causer la lecture de ces écrits. Quelquefois cependant je me suis fait traduire certains de ces articles et je les ai trouvés on ne peut plus amusants. C'est prodigieux tout le mal qu'on attribue aux orangistes. Ils seraient les ennemis des catholiques et des Canadiens-français. En ma qualité de chef de cet ordre, je suis un brandon de discorde, un chicanier, un mangeur de catholique et de français, une espèce de buveur de sang qui cherche des victimes. J'espère que les honorables députés à côté desquels j'ai siégé si longtemps, mon honorable ami d'en face, par exemple (M. Costigan), n'auront pas cette opinion de moi ou s'imagineront pour un instant que je leur en veuille à eux ou à leur religion. J'espère que mes collègues de langue française me verront du même œil. Ce n'est pas dans ma nature de tenir rancune à personne ; c'est tout le contraire. Puis on nous accuse d'être les ennemis des catholiques...

M. ARMAND LAVERGNE : C'est vrai ! C'est vrai !

M. SPROULE : L'honorable député veut-il me laisser lui citer un exemple qui convaincra du contraire tout homme qui n'est pas préjugé ? Je lui dirai que plus d'une fois, lorsque l'église catholique fût détruite, les orangistes ont prêté leur salle de réunions au prêtre pour y assembler ses ouailles et y célébrer la messe. Est-ce une preuve suffisante ?

M. LAVERGNE : C'est la preuve qu'il y a quelques bons orangistes, et rien de plus. Mais si l'honorable député veut me permettre, je lui rappellerai que je lui ai demandé, l'année dernière, de répudier certains articles de l' " Orange Sentinel " dirigés contre les catholiques et les Canadiens-Français et qu'il a refusé.

M. SPROULE : Je n'ai pas plus d'autorité sur le " Sentinel " que l'honorable député lui-même.

M. LAVERGNE : Cela se peut fort bien, mais il aurait pu désapprouver ces articles.

M. SPROULE : Je ne me rappelle pas de cet incident, mais voilà des preuves que les orangistes n'ont pas d'animosité contre les catholiques ni les Canadiens-Français. Ce ne sont pas les principes de l'ordre et une personne qui serait connue pour les professer ne pourrait pas être élue membre. Nous

sommes tenus en conscience de les encourager à persévérer dans leurs croyances religieuses et à remplir leurs devoirs. Nous ne leur refusons pas cette liberté comme orangistes. Veut-on un autre exemple ? J'ai eu occasion, il y a quelque temps, d'adresser la parole en ma qualité de grand maître de l'ordre, à mes confrères réunis en session annuelle. On m'avait rappelé que la princesse Ena de Battenberg avait renié sa foi et embrassé la religion catholique et que j'étais tenu de faire allusion à cet incident. Je répondis catégoriquement que cette conduite serait une atteinte directe à nos principes. Nous reconnaissons par-dessus tout la liberté de conscience et le respect des convictions religieuses, quelles qu'elles soient, de sorte que je n'ai pas jugé à propos de mettre en doute les motifs de l'abjuration de la princesse. La reine d'Espagne a autant droit de changer sa religion que j'ai droit de changer de politique. Je n'ai pas le droit, en ma qualité d'orangiste, de mettre en doute la pureté de ses motifs. Le premier principe de l'ordre est d'aider toutes les religions à exercer librement leurs droits et à jouir de leur pleine liberté de conscience. Tous ont droit, dans l'exercice de cette prérogative, à exercer librement leurs devoirs religieux. On nous appelle brandons de discorde. Je ne pense pas être regardé comme tel parmi ceux qui me connaissent le mieux. Si quelque député a de moi cette opinion, ce doit être celui qui, de tous mes collègues, me connaît le moins. Le clergé catholique et tous les catholiques de mon comté ne me considèrent pas comme un homme aussi dangereux. Je les soigne depuis près de 40 ans, et je suis en mesure de dire que de dix milles à la ronde, ils préfèrent m'envoyer chercher moi, plutôt que tout autre médecin, dans les cas graves.

Je jouis de leur respect et de leur estime depuis 37 ans, et personne dans cette partie du pays n'admettra que je suis un brandon de discorde. L'on semble avoir parmi certaines personnes qui n'ont pas eu l'avantage de l'apprendre, et d'autres qui devraient mieux connaître, une fausse conception de l'ordre des orangistes et de ses rapports avec la religion catholique. Les orangistes occupent un rang important en Irlande et souvent ils sont en dispute avec les catholiques, mais l'on sait que les Irlandais dans l'univers entier se disputent entre eux. Ils sont parfois bouillants et exubérants dans leurs transports ; un peu comme les Français. Mais règle générale, ils ne se tiennent pas rancune. Voici un exemple à l'appui de mon dire. Deux Irlandais vécurent longtemps voisins l'un de l'autre. L'un était bon catholique et l'autre fervent orangiste. Ils étaient en bons termes dans un joli village d'Irlande. Ils rivalisaient de gracieusetés l'un pour l'autre et ils passèrent leur vie a se respecter et a s'entr'aider. Un beau matin, ce fut au tour d'un des voisins de sortir en procession le 12 juillet, mais il n'avait pas de chapeau propre pour sortir et il fut voir son ami, car tout bon Irlandais est orgueilleux d'un beau couvre-chef. " J'ai absolument ce qu'il te faut, dit l'ami en voyant arriver son voisin, mais pour l'amour de Dieu, avant de te le prêter, je vais te dire ce que je veux que tu fasses : fais-y bien attention, car c'est le seul bel ornement que j'ai à porter dans la procession de la Saint-Patrice, et je n'ai pas les moyens d'en acheter un autre ". C'est ainsi que le premier voisin porta le chapeau de soie le jour de la Saint-Patrice et le deuxième voisin, le jour des orangistes, le 12 juillet. C'est le sentiment qui existe entre orangiste et catholique quand ils se connaissent. C'est une erreur de croire que les orangistes ont de l'animosité contre leurs concitoyens catholiques. Il n'y a rien de plus contraire à l'esprit de l'ordre.

D'un autre côté, prenez le " Globe ", de Toronto, journal respectable, le porte-parole des libéraux. Quelle fut son opinion pendant un grand nombre d'années, à ce sujet ? Il était sous l'impression que catholiques et orangistes votaient toujours ensemble. Je ne crois pas que cela eût été possible s'ils eussent été ennemis jurés. N'est-ce pas une preuve qu'ils avaient beaucoup plus de discernement et de bon sens que l'on voudrait le faire croire et qu'ils avaient un intérêt commun à vivre en paix sous un Gouvernement éclairé et qu'ils pouvaient s'unir pour arriver à ce double but sans se nuire dans leurs affaires religieuses ou leurs ambitions. Orangiste est synonyme de bonnes mœurs, de bienveillance, de bonne camaraderie et d'exemple pour le perfectionnement de ceux qui l'entourent. Nous reconnaissons a chacun ses droits et nous observons le précepte biblique " fais à autrui ce que tu voudrais qu'il te fut fait ". Tel est le but de l'ordre des orangistes et nul autre. On nous appelle brandons de discorde, chicaniers et fanatiques. Je sais que les journaux me lancent ces épithètes à tous propos, mais je ne m'en occupe guère.

Je me contente de répondre que s'ils nous connaissaient mieux, ils ne nous appelleraient pas ainsi. Ces journaux amis de l'honorable premier ministre et de ses collègues français, oublient qu'un grand nombre de leurs partisans sont orangistes. Prenons la Nouvelle-Ecosse, par exemple. Je ne crois pas me tromper en disant que la moitié des électeurs sont orangistes et contribuent à chaque élection à faire élire les partisans de l'honorable premier ministre et ses collègues français. Les appelleront-ils fanatiques et persécuteurs des catholiques et des Canadiens-français ? C'est le contraire qui est la vérité. Toutes les injures lancées contre les orangistes sont autant d'insultes à l'adresse de ceux qui aident les libéraux a se maintenir au pouvoir. Je n'ai jamais beaucoup porté attention à ces attaques, car

je sais que le public a plutôt une tendance a exagérer, et d'ailleurs je m'en suis souvent amusé. Mais je suis parfois ennuyé à force d'être ainsi méconnu et calomnié. Je n'ai jamais nié le libre exercice des droits de personne, car je crois en la plus large mesure de liberté pour tous, mais il doit y avoir des limites.

Les membres de l'ordre orangiste, comme de tout autre ordre, ont droit à la justice et à la vérité; il ne doit pas être permis de les calomnier dans l'unique but de servir les intérêts d'un parti politique.

Je ne suis pas surpris de voir que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) ait saisi la Chambre de cette question. Il aurait manqué à son devoir en ne le faisant pas. Tout ce que je puis dire, c'est que je regrette beaucoup que nos amis conservateurs dans cette Chambre aient à souffrir de ma présence au milieu d'eux et de mon élévation temporaire à la présidence de l'ordre orangiste. Mais ils ne doivent pas oublier que les apôtres qui suivaient le Christ ont eu à souffrir. Il faut quelquefois souffrir pour le bien comme pour le mal que l'on fait; mais nous pouvons nous élever au-dessus de ces misères quand notre conscience ne nous reproche rien. Si, dans les limites du possible, l'honorable premier ministre mettait un frein à l'ardeur de ses organes et leur recommandait de ne pas mettre tant de violence dans leurs attaques contre l'association orangiste du Canada, il ferait un acte plus digne de lui et plus propre à faire régner l'harmonie parmi la population.

M. A. LAVERGNE : Je tiens à relever une erreur de l'honorable député. Il dit qu'il n'a rien à faire avec l' " Orange Sentinel ".

M. SPROULE : A propos d'un article qui a paru dans l' "Orange Sentinel " il y a un an, j'ai dit que je n'étais pas plus concerné dans ce journal que l'honorable député lui-même. Mais depuis, mon nom a été mis sur la liste des directeurs.

M. A. LAVERGNE : J'accepte l'explication de l'honorable député, mais quoi qu'il en soit, je ne crois pas me tromper en disant que l'ordre orangiste est le plus grand brandon de discordes nationales et religieuses qu'il y ait dans ce pays. J'ajouterai que cette association est parfaitement inutile au Canada, puisque son seul but est l'anéantissement de la religion catholique et de la langue française en ce pays.

M. SPROULE : L'honorable député le sait-il, ou s'il le suppose ?

M. LAVERGNE : Je le sais.

M. SPROULE : L'honorable député a-t-il des objections à donner ses preuves ?

M. LAVERGNE : Ma preuve, elle m'est fournie par l'honorable député lui-même.

M. SPROULE : Que l'honorable député lise la constitution de l'ordre et nous indique où il prend cela.

M. A. LAVERGNE : Je m'en rapporte à l'honorable député lui-même et à un discours qui a été prononcé à la réunion de la Grande Loge d'Amérique, par le grand-maître, le docteur T. Sproule, M.P., qui est bien, je crois, l'honorable député de Grey-est. Il a parlé en faveur d'une fédération protestante, une chose avec laquelle je n'ai rien à voir, mais qui, je suppose, convient à ceux qui en font partie. Mais les raisons qu'il donnait pour expliquer l'importance de cette fédération protestante donnent une idée de but de l'orangisme en ce pays. Voici ses paroles :

En présence de l'influence grandissante et des empiètements de l'Eglise romaine au Canada, je crois qu'il est temps d'aviser à la fondation d'une fédération protestatnte canadienne, dans le genre de la fédération protestante impériale d'Angleterre. Par ce moyen, toutes les organisations nettement protestantes pourraient s'entendre pour empêcher toute nouvelle concession déraisonnable à l'Eglise catholique romaine. Les évènements de ces dernières années ont fait voir la nécessité d'une propagande plus vigoureuse pour la préservation des droits constitutionels des citoyens de ce pays.

Je suppose que les catholiques ne sont pas citoyens de ce pays et n'ont pas de droits constitutionnels.

M. SPROULE : Je n'ai jamais méconnu leurs droits et n'ai jamais prétendu qu'ils n'en avaient pas.

M. A. LAVERGNE : Si l'honorable député veut être sincère et nous donner la formule du serment qu'un orangiste est obligé de prêter pour entrer dans l'ordre, je ne dirai plus rien. Avant de reprendre mon siège, j'ajouterai que l'ordre orangiste qui est absolument inutile dans un pays comme le nôtre, peuplé par deux races qui vivent en paix, a été supprimé en Angleterre. Puisque l'honorable député dit qu'il n'a rien à faire avec la " Sentinel ", je citerai ce qu'il en dit dans son discours :

Je considère que ce discours serait incomplet sans une courte allusion à notre organe officiel. Depuis plusieurs années, les grands maîtres ont eu pour habitude de recommander la " Sentinel " aux membres de l'ordre. Je le fais en ce moment avec un sentiment de satisfaction plus qu'ordinaire.

Et plus loin :

Je recommande encore une fois la " Sentinel " à nos frères, persuadé que la lecture hebdomadaire de cette publication stimulera leur zèle pour la cause de l'ordre et en fera de meilleurs citoyens de ce pays.

J'ai bien peur que la lecture hebdomadaire de cette feuille ne puisse avoir d'autre résultat que de semer la défiance entre les citoyens de ce pays et d'amener la ruine de la confédération en mettant un élément de la population en antagonisme avec l'autre.

A toutes les pages de ce journal que l'honorable député recommande à ses amis, on peut trouver des preuves de ce que je dis.

M. SPROULE : Me permet-on de dire un mot au sujet du discours auquel a fait allusion l'honorable député (M. Lavergne). Je parlais des fédérations protestantes, telles qu'elles existent, au nombre de vingt-sept ou vingt-huit, en Angleterre, et de leur rapport avec les églises protestantes. Malheureusement, le mot "chrétiennes" appliqué aux églises a été omis, ce qui peut changer le sens de la phrase. Puisque l'honorable député critique l'attitude de ce journal et le but que poursuit la fédération protestante, peut-il me dire s'il n'existe pas de fédérations parmi les catholiques romains ?

M. A. LAVERGNE : J'ai blâmé le journal, mais non le but que poursuit la fédération protestante, cela ne me regarde pas.

M. SPROULE : Pourquoi cite-t-il cette partie de mon discours, s'il n'y voit rien de répréhensible ?

M. CAMPBELL : Silence.

M. SPROULE : Quelle mouche pique l'honorable député de York-centre (M. Campbell).

Plusieurs DEPUTES : Il a raison.

M. SPROULE : Il paraît tenir beaucoup à m'empêcher de parler. Je crois que je suis courtois envers la députation.

M. CAMPBELL : Non ; vous êtes à côté du règlement, comme toujours.

M. SPROULE : Je pose cette question à l'honorable député de Montmagny : L'Eglise catholique romaine n'a-t-elle pas de fédérations ou d'associations parmi ses membres ?

M. A. LAVERGNE : Je le suppose. Y voyez-vous quelque chose de répréhensible?

M. SPROULE : Les catholiques n'ont-ils pas leurs associations ?

M. A. LAVERGNE : Certainement. Mais les orangistes les condamnent. Pour ma part, je ne suis pas hostile à l'ordre orangiste ; j'admets que les orangistes ont le droit de fonder toutes les associations qu'il leur plaira ; cela ne me regarde pas. Qu'ils pratiquent leur religion comme ils l'entendront, c'est leur affaire. Ce que je n'admets pas, ce que je blâme, ce sont ces attaques que publie la "Orange Sentinel" contre une partie de la population qui est tout aussi respectable que l'autre, quand ces attaques n'ont d'autre but que de créer la dissension dans un pays où tous devraient vivre en paix.

Sans les orangistes, il y a longtemps que nous aurions cessé de nous appeler Canadiens anglais, Canadiens français et ainsi de suite ; nous serions tous des Canadiens. Je ne puis juger de l'ordre que par son organe, ce journal que le grand-maître recommande à tous les membres, et je dis que son rôle consiste et se borne à semer la discorde et la haine. Les députés conservateurs de la province de Québec souffrent de cet état de choses et ce n'est que juste. Tant qu'il existera une alliance entre l'opposition et l'ordre orangiste, je ne comprends pas qu'un seul Canadien-Français, qu'un seul catholique puisse se traîner dans les rangs du parti conservateur.

M. R. L. BORDEN : Qu'est-ce que dit l'honorable député à propos d'alliance ?

M. A. LAVERGNE : Je dis que tant qu'il existera une alliance entre le chef de l'opposition et son parti, d'un côté, et l'ordre orangiste de l'autre, je ne comprends pas qu'un Canadien-Français ou un catholique puisse appartenir au parti conservateur.

M. SPROULE : L'honorable député me permet-il une autre question ? Sait-il que beaucoup d'orangistes de la province de Québec—je dirai même la majorité d'entre eux—appuient le premier ministre et ses amis ?

M. A. LAVERGNE : Je n'en sais rien, mais cela serait la preuve qu'il y en a qui ont l'esprit large et ne suivent pas les conseils de la "Sentinel". Qu'il soit bien entendu que je ne suis pas hostile aux orangistes. Je n'ai rien à dire contre cette institution, tant qu'elle se mêle de ses affaires et n'intervient pas dans les questions publiques. En quoi la politique de ce pays la concerne-t-elle ? Si l'ordre orangiste est une association de bienfaisance qui ne sort pas de ses attributions, je n'ai rien à dire. Si son seul bue et son unique ambition n'étaient pas l'anéantissement du catholicisme et de la langue française au Canada, jamais on n'entendrait un mot de notre part contre cette organisation.

M. SPROULE : L'Eglise catholique ne s'occupe-t-elle pas de politique ? Si elle s'en occupe, les autres devraient avoir le même droit. L'honorable député s'est permis de faire certaines affirmations relativement à l'ordre orangiste, et si la Chambre veut bien me le permettre, je lui demanderai quelques explications. Il prétend que le seul but de l'ordre est de détruire l'Eglise catholique...

M. A. LAVERGNE : Exactement.

M. SPROULE : Et il ajoute...

M. A. LAVERGNE : Et la langue française.

M. SPROULE : Et la langue française.

M. A. LAVERGNE : J'aurais dû ajouter: maintenir les tories au pouvoir.

M. SPROULE : Peut-il me montrer un seul mot dans la constitution de l'ordre, pour justifier cette prétention.

M. A. LAVERGNE : Certainement.

M. SPROULE : Je l'en défie.

M. A. LAVERGNE : Je ne suis pas orangiste, mais si l'honorable député veut nous donner la formule du serment que doit prêter le candidat pour être admis dans l'ordre, je m'en contenterai.

M. SPROULE : Je vais lire à mon honorable ami les principales qualités requises d'un orangiste et j'espère qu'il sera satisfait. Je cite la constitution de l'ordre, comme je crois en avoir le droit. Naturellement, si quelqu'un s'y oppose, je ne puis pas prendre la parole de nouveau, et j'aurai à me conformer au règlement.

Qualités requises des membres.—Un candidat à l'admission doit avoir un amour sincère et de la vénération pour son Créateur tout puissant, vertus qui produisent ces deux heureux fruits la droiture et l'obéissance à Ses commandements ; une foi vive et inébranlable dans le Sauveur du monde, croyant qu'il est l'unique médiateur entre la créature pécheresse et un Créateur offensé. Ses dispositions doivent être compatissantes et charitables, et sa conduite sera bienveillante et conciliante ; il doit être l'ennemi de la brutalité sauvage et de toute conduite indigne d'un chrétien et l'ami d'un état social meilleur et rationel, respectant la religion protestante et désirant sincèrement la diffusion de ses préceptes, c'est-à-dire, la charité et la bonne volonté envers tous les hommes.

Cela ne ressemble guère à du fanatisme.

Il doit apporter du zèle à assurer la gloire, le bonheur et la prospérité de son roi et de sa patrie et désirer ardemment le succès des entreprises propres à les assurer, tout en étant convaincu que Dieu seul peut les accorder. Il doit s'abstenir de jurer, de blasphémer et de prendre le nom de Dieu en vain ; il doit profiter de toutes les occasions pour corriger ses frères de ces habitudes et fuir la société de ceux qui s'y livrent. La prudence guidera tous ses actes ; la tempérance, la sobriété et l'honnêteté dirigeront sa conduite ; et les louables desseins de l'association seront les motifs de tous ses efforts.

Telles sont les qualités requises pour être admis dans l'ordre orangiste et je demande si celui qui possède ces qualités peut être considéré comme l'ennemi des autres hommes et un mauvais citoyen.

M. A. LAVERGNE : Mon honorable ami n'a pas du tout répondu à ma question et ne nous a pas donné la formule du serment orangiste. Il préfère nous parler des vertus que doit avoir un orangiste.

L'ORATEUR : Bien qu'on accorde généralement beaucoup de latitude dans la discussion sur une question de privilège je crois que celle-ci est allée assez loin et, avec le consentement de la Chambre, je mettrai la question aux voix.

M. A. LAVERGNE : Je crois que je suis tout à fait dans les limites du règlement. Les honorable députés de la gauche ont parlé tout l'après-midi des orangistes, et je ne vois pas pourquoi je n'aurais pas le droit de repousser leurs attaques et de répondre à leurs questions.

M. L'ORATEUR : Si l'honorable député croit que l'honorable député de Grey-est lui a simplement posé une question, et qu'il a été interrompu, il a certainement le droit de continuer son discours.

M. A. LAVERGNE : C'est ce que j'ai compris. En dépit de ce que vient de lire l'honorable député, ma conviction reste la même. Mais je ne veux pas que le sens de mes paroles soit dénaturé dans les journaux orangistes de la semaine prochaine, comme vient de le faire un honorable député de la gauche, et être obligé de les citer à la barre de la Chambre. Qu'il soit bien entendu que je n'ai aucune animosité personnelle contre l'ordre orangiste ; mais tant que l'honorable député et son ordre et son journal persisteront à être une organisation politique, comme il l'a déclaré à Montréal, autant que je me rappelle...

M. SPROULE : Je dois rectifier...

Plusieurs VOIX : Silence !

M. SPROULE : N'ai-je pas le droit de faire une rectification ?

M. L'ORATEUR : Silence, messieurs. Si notre collègue soulève la question de règlement, il a le droit de se faire entendre.

M. SPROULE : L'honorable député fait allusion à un discours que je suis supposé avoir prononcé à Montréal. J'ai déjà donné ces explications plusieurs fois, ici et ailleurs. J'avais dit : " Si, comme le prétendent certains journaux, c'est une organisation politique." Je n'ai pas dit que c'en était une ; je l'ai nié.

M. A. LAVERGNE : L'honorable député nie-t-il que l'ordre orangiste soit une organisation politique ?

M. SPROULE : Je le nie absolument.

M. A. LAVERGNE: Je dois accepter sa parole, mais j'étais loin de m'en douter, et ses actes ne sont pas de nature à nous le faire supposer. Mais je répète que je ne veux pas que mes paroles soient mal interprétées. Je veux qu'il soit bien compris que je n'ai aucune animosité personnelle contre cet ordre. Mais tant qu'on nous donnera raison de croire que son but est d'attaquer notre religion, à nous catholiques romains, et notre langue, à nous Canadiens-Français, nous avons le droit de dire que cette institution est un fléau pour le pays. Je reprends le " Sentinel " et pour conclure j'emprunterai les propres paroles de l'honorable député qui est le pape de l'ordre orangiste. Se rappelant sans doute la coutume catholique romaine, il a fini en donnant sa bénédiction à ses frères.

En terminant, mes frères, puissent les bénédictions du Tout-Puissant descendre sur nous et nous guider dans nos délibérations et puissent ces dernières être empreintes de bonne camaraderie et de cordialité les uns envers les autres.

Je crois que l'honorable député devrait élargir son geste et étendre sa bénédiction à tous les citoyens de ce pays, sans distinction de religion ou de nationalité ; ce serait plus patritotique.

M. SPROULE : Je le fais avec le plus grand plaisir.

M. BORDEN : Je désire simplement déclarer, à titre d'explication personnelle, que les remarques de l'honorable député de Montmagny qui me concernent sont absolument fausses.

M. GEORGE TAYLOR (Leeds) : L'honorable député de Montmagny, (M. Lavergne) a demandé à l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) de lui donner la formule du serment que prête un orangiste. Je crois qu'il n'a pas besoin de s'adresser à l'honorable député de Grey-est ou à aucun membre de l'opposition. A en juger par ce qu'il a dit aujourd'hui et par le ton des journaux qui appuient son parti dans la province de Québec on pourrait croire que tous les orangistes de cette Chambre sont sur les bancs de l'opposition. Qu'il regarde du côté ministériel et qu'il demande à l'honorable ministre des Chemins de fer qui est orangiste de lui dire en quoi consiste le serment de l'ordre. Je m'étonne que lui, un partisan du Gouvernement, ne sache pas qu'il y ait un orangiste dans le cabinet. Pourquoi ne demande-t-il pas à tous les ministres de se lever l'un après l'autre et de déclarer s'ils appartiennent ou non à l'ordre orangiste.

On pourrait croire que l'honorable député de Montmagny refuserait de s'associer avec des orangistes, et cependant, sur la rangée immédiatement en arrière du premier ministre on peut en compter plusieurs. Qu'il demande à l'honorable député de Peterborough (M. Finley) s'il est orangiste oui ou non. Qu'il pose la même question à l'honorable député de Carleton (N.-B.), (M. Carvell). Qu'il s'informe auprès du député de Pictou, M. MacDonald, pour savoir s'il est orangiste.

M. MacDONALD : L'honorable député a été mal renseigné, je n'appartiens pas à cet ordre.

M. TAYLOR : Je le regrette pour vous. Je sais que beaucoup d'autres députés ministériels appartiennent à l'ordre orangiste. Au lieu de se répandre en récriminations contre les orangistes et le grand-maître de cette institution, pourquoi l'honorable député de Montmagny ne demande-t-il pas au premier ministre de chasser du cabinet le ministre des Chemins de fer et des Canaux, qui, selon lui—ce qui est absolument faux—est l'ennemi juré de ses coreligionnaires. Cette prétention est absolument fausse.

M. A LAVERGNE : L'honorable député (M. Taylor) désavoue-t-il la " Orange Sentinel " ?

M. TAYLOR : Je ne m'occupe pas de la " Orange Sentinel ", mais des députés qui prétendent que les orangistes de ce pays ont juré d'anéantir la religion catholique et la langue française. J'ai l'honneur de représenter une des plus fortes divisions orangistes du pays et quand il s'est agi de la question des écoles du Manitoba et de la question des biens des Jésuites, intéressant les catholiques, j'ai appuyé les coreligionnaires de l'honorable député et je le ferais encore, parce que je croyais alors comme aujourd'hui, et que je considérais que j'agissais avec justice et que je faisais mon devoir envers mon pays et la constitution que je suis tenu de défendre. Cependant, les députés de la province de Québec et leurs journaux attaquent les orangistes comme s'ils étaient tous dans les rangs de l'opposition, bien qu'on en trouve parmi les partisans du premier ministre et que l'honorable député les considère comme des ennemis jurés de sa nationalité et de sa religion. Je ne crois pas qu'il soit possible d'ajouter mier ministre ne l'ait pas fait taire depuis longtemps, au lieu de lui permettre d'attaquer ainsi les membres de son propre Gouvernement.

M. H. H. MILLER (Grey-sud) : Monsieur l'Orateur, je ne suis pas membre de l'ordre orangiste, mais je puis dire des choses très élogieuses des orangistes. Peut-être aussi élogieuses que celles qui ont été dites par l'honorable député de Grey-est (M. Sproule). Je ne crois pas qu'il soit possible d'ajouter quelque chose à ce qu'il a dit de la droiture et de la largeur d'idées des orangistes en général. J'ai beaucoup de respect pour mon voisin et collègue, l'honorable député de Grey-est, c'est un des membres les plus laborieux de la Chambre. Je ne crois pas qu'il y ait dans le pays beaucoup d'orangistes, libéraux ou conservateurs, qui aient des idées plus larges que lui. Cet après-midi il s'est montré très aimable, il était de bonne humeur et il a dit des choses agréables que nous avons écoutées avec plaisir. Mais il n'est pas toujours dans d'aussi bonnes dispositions, et s'il veut se rappeler un discours qu'il a prononcé à Lindsay (Ontario), dans la dernière quinzaine du mois dernier, il constatera, si les journaux l'ont fidèlement reproduit, qu'il a dit des choses très injustes, non pas à l'adresse des catholiques romains, mais à l'adresse de la plus grande partie des députés protestants qui siègent sur les bancs ministériels. Des choses plus sévères que celles que tous les journaux canadiens-français ont pu dire sur le compte de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). Je crois que nous avons consacré une grande partie de l'après-midi à une discussion qui n'aurait jamais dû avoir lieu. Ce n'est ni le temps ni l'endroit pour attaquer ou défendre l'ordre orangiste. L' " Orange

Sentinel" continuera sa publication en dépit de tout ce qui a été dit.

La résolution qui a été soumise cet après-midi m'a surpris. J'aurais cru qu'un vieux parlementaire n'avait pas l'épiderme aussi sensible et n'attachait pas autant d'importance à ce que peuvent dire de lui les correspondants qui sont dans la tribune des journalistes. Il arrive quelquefois à ces correspondants de dire des choses qu'il vaudrait mieux taire et je ne m'étonnerais pas si un nouveau député se formalisait des commentaires des journalistes sur son compte; mais un vieux parlementaire doit être capable de supporter cela sans recourir aux moyens que prend aujourd'hui l'honorable député de Toronto-nord.

Je crois qu'en général les journaux de ce pays traitent les hommes politiques comme ils le méritent. Il se peut quelquefois que dans l'ardeur de leurs convictions ils se laissent aller à des extrémités, mais en général, ils se montrent assez justes envers nos hommes publics. Certains députés de la gauche se sont plaints d'avoir été traités de " hooligans " dans les journaux. Je ne crois pas que cette épithète soit méritée, mais si dans cette occasion les journaux ont été trop sévères, il arrive bien souvent qu'ils parlent de nous en termes plus élogieux que ceux que nous méritons. Un journal français publié dans la province de Québec a dit récemment que j'étais un prédicateur baptiste. Je ne rougirais pas d'en être un, baptiste ou prédicateur, mais je n'ai jamais été un prédicateur. Toute ma vie j'ai travaillé pendant que d'autres prêchaient. Je considère que le journal en question me faisait un compliment, c'est pourquoi je dis que nous recevons parfois des éloges que nous ne méritons pas. Il ne faut pas être trop susceptible dans ces questions et je regrette que l'après-midi ait été plus que perdu pour une affaire de ce genre.

M. J. J. HUGHES (Kings, I.P.-E.) : Le débat qui vient d'avoir lieu m'a beaucoup intéressé et j'ai entendu avec plaisir l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) déclarer que l'ordre dont il est le représentant cherche à répandre l'harmonie et la bonne volonté parmi les différentes nationalités et les différentes religions de ce pays et à garantir les droits civils, religieux et politiques de tous les Canadiens. J'ai été heureux d'entendre cette déclaration, car il arrive quelquefois que des représentants de cet ordre parlent sur un autre ton. Je lisais il y a quelque temps un discours prononcé par le grand-maître orangiste de l'Ile du Prince-Edouard, tel qu'il a été reproduit par le " Sentinel " et je m'étais imaginé que ce dignitaire représentait les sentiments de l'ordre. Voici quelques passages de ce discours. Je suis heureux d'apprendre que ce ne sont pas les véritables principes de l'ordre orangiste. Je suppose que l'honorable député de Grey occupe un rang supérieur dans la hiérarchie de l'ordre. Voici ce qu'on peut lire dans ce discours :

Le jésuitisme est le principal appui du romanisme et par ses desseins diaboliques il trompe et trahit ceux qui ignorent ses vrais principes qui comportent obéissance aux ordres de " l'homme de péché ".

Plus loin, il parle en ces termes de la religion catholique :

Mes frères, voilà ce qu'enseigne l'Eglise catholique romaine, et son but est de refaire le pouvoir temporel du pape et tout dessein que l'homme ou le démon pourra concevoir est mis en œuvre pour atteindre ce but. Ces desseins nous sont connus. Il est de notre devoir de nous opposer, par tous les moyens légitimes, à l'élévation civile ou politique d'hommes qui ont juré fidélité à un potentat ou à un pouvoir étranger.

Naturellement, nous savons à qui cela s'adresse. J'ai été surpris d'entendre un homme occupant la position de vénérable grand-maître de la loge orangiste dans l'île du Prince-Edouard, exprimer de pareils sentiments. J'espère que ce ne sont pas ceux de l'ordre et j'en suis fort aise.

M. A. MARTIN: L'honorable député peut-il donner le nom de celui qui a prononcé ce discours ?

M. J. J. HUGHES : Je ne le vois pas ici, mais je chercherai à le savoir.

M. A. MARTIN : C'est un bon grit et un partisan du Gouvernemwent.

M. J. J. HUGHES : C'est le révérend M. D. MacLean. Et tout ce que je puis dire, c'est que s'il est un bon grit il n'en a pas moins travaillé contre moi à ma dernière élection.

M. A. MARTIN : C'est un bon libéral.

M. J. J. HUGHES : Quoi qu'il en soit, je n'avais pas l'intention de mentionner ce fait qui n'a pas d'importance. Le point principal, c'est que je suis heureux d'apprendre que l'ordre orangiste est tout à fait différent de ce que pourra faire croire ce discours. Il sera peut-être du devoir du grand-maître de l'association de rappeler ce dignitaire à l'ordre et de le réprimander pour avoir exprimé des sentiments entièrement contraires aux principes de l'ordre qu'il représente dans l'île du Prince-Edouard.

M. FOSTER: Avant que la motion soit mise aux voix, j'aurais un mot à ajouter. Je ne répondrai pas aux remarques de ceux qui prétendent qu'à titre de vieux parlementaire je n'aurais pas dû agir comme je l'ai fait. C'est un de ces cas particuliers dans lequel un homme ne prend conseil que de lui-même. Je tiens à dire aussi que je ne suis pas responsable de la tournure qu'a pris la discussion. La Chambre est témoin que je n'ai rien dit qui fût de nature à provoquer une discussion politique ou religieuse.

J'ai ici un livre intitulé "Décisions du très honorable M. Charles Shaw Lefevre, orateur de la Chambre des communes, sur des questions de règlement, les règles du débat et la procédure générale de la Chambre, publiées par l'honorable M. Robert Burke, 2e édition. A la page 293 du volume je vois :

> Un député qui se plaint d'un article de journal doit terminer par une motion. La procédure à suivre, c'est de proposer que l'article en question soit lu par le greffier à son bureau ; ensuite, que c'est une infraction au privilège ; et ensuite que l'imprimeur soit cité à la barre.

M. ROEBUCK : Appelle l'attention de la Chambre sur un article du "Times" attaquant sa réputation, article qu'il considère être une infraction aux privilèges de la Chambre.

Durant son discours il fut interrompu par

Sir R. INGLIS qui demanda : L'honorable député entend-il conclure par une motion ?

M. ROEBUCK : Je ne proposerai pas de motion.

M. L'ORATEUR : Le règlement ne permet pas à un député de se plaindre d'un article de journal s'il n'a pas l'intention de faire suivre sa plainte d'une motion. La procédure la plus régulière pour l'honorable député est de proposer que l'article soit lu par le greffier ; que la Chambre décide que c'est un abus de privilège et que l'imprimeur soit cité à la barre.

Je fais cette citation pour faire voir que c'est la coutume constitutionnelle. Si j'avais agi autrement je me serais exposé aux critiques des honorables députés de la droite et de certains journaux qui auraient prétendu que je n'ai pas osé aller plus loin ou que je n'avais pas de motif pour aller plus loin.

Encore une fois, il n'y a rien de personnel dans cette question, rien qui soit plutôt dans l'intérêt d'un parti que de l'autre. Je désire simplement que le cas serve à indiquer une ligne de démarcation. J'ai agi d'après mes propres lumières et je consens à en subir les conséquences. J'ai cru de mon devoir d'agir comme je l'ai fait et je soumets la question à la Chambre.

(La motion est adoptée.)

2e LECTURE DU PROJET DE LOI RELATIF AUX COMPAGNIES DE MESSAGERIES.

Sir WILFRID LAURIER propose à la Chambre de passer à l'article de l'ordre du jour tendant à la 2e lecture du projet de loi (n° 82), déposé par M. Alcorn, relatif aux compagnies de messageries :

M. l'Orateur, je fais cette motion en vue du renvoi de ce projet au comité des chemins de fer, des canaux et des télégraphes, (Adopté).

M. ALCORN propose la 2e lecture du projet de loi (n° 82) relatif aux compagnies de messageries.

Cette motion est adoptée.—Le projet de loi est renvoyé au comité des chemins de fer.

DISCUSSION SUR LE PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI SUR LE PARC DES MONTAGNES ROCHEUSES.

Le projet de loi (n° 164), déposé par M. Oliver, tendant à modifier la loi sur le parc des montagnes Rocheuses, est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité pour l'examiner.

Sur l'article 1er.

M. FOSTER : Comme nous n'avons pas devant nous la loi sur le parc des montagnes Rocheuses que ce bill modifie, il est difficile de se rendre compte de l'effet de cette nouvelle législation. L'honorable ministre aura-t-il l'obligeance de nous dire en quoi consiste ces modifications ?

M. OLIVER : La loi sur le parc des montagnes Rocheuses confère au Gouverneur général en conseil des ministres certains pouvoirs administratifs dans les limites du parc. Un de ces pouvoirs l'autorise à affermer certaines propriétés dans le parc. Il a été fait usage de ces pouvoirs depuis que le parc existe ; mais le Gouvernement n'a pas le droit de vendre. Les conditions ont été changées par l'agrandissement du parc qui a été décrété il y a quelques années, de sorte que, au début, il n'y avait que la ville de Banff dans les limites du parc et maintenant, il y a les villes de Banff et de Canmore et tout le territoire compris dans les limites actuelles du parc est soumis aux mêmes prescriptions et au même contrôle que le parc primitif.

La ville de Canmore existait avant d'être comprise dans le parc, et naturellement, la propriété pouvait y être vendue ou achetée dans la manière ordinaire. Maintenant que cette vile est comprise dans le parc, on ne peut plus y effectuer de vente, et cela est un grave inconvénient. Il n'est ni naturel, ni désirable qu'une ville ou un village essentiellement industriel soit astreint à des restrictions qui peuvent convenir à l'administration d'un parc. Nous avons donc jugé à propos de permettre la vente de lots de ville dans les limites du terrain arpenté de la ville de Canmore.

Dans la ville de Banff, une certaine étendue de terrain a été divisée en emplacements de ville. Ces emplacements ont été loués en différents temps, à longs termes, et à condition que des maisons y soient construites. La raison en est qu'il est préférable que l'emplacement de ville reste sous la juridiction absolue du Gouverneur ou des autorités du parc. Cependant, dans la pratique, on a constaté que l'absence de titres parfaits dans la ville de Banff a eu pour effet de restreindre les travaux de constructions. Celles qu'on y fit sont de qualité inférieure et ne contribuent pas à l'embellissement de la ville qui, avant tout, est destinée à être une place de villégiature.

Il est bien à souhaiter que les bâtiments qui seront érigés dans les limites de la ville soient en harmonie avec la pensée qui a présidé à la fondation de Banff. On croit qu'il sera possible, sans nuire à la beauté du parc, de conférer le titre légal à la propriété dans la petite étendue de territoire qui constitue la ville de Banff, afin d'y attirer les gens qui désirent consacrer de fortes sommes à la construction de belles maisons d'habitation. Il va sans dire que nous n'avons pas l'intention de donner aucun titre légal sans imposer certaines restrictions quant aux bâtiments et autres détails. Nous comptons arriver par ce moyen à développer l'idée qui a donné naissance au parc.

M. FOSTER : A quelle distance Canmore se trouve-t-il de Banff ?

M. OLIVER : A une quinzaine de milles. C'est une ville minière.

M. FOSTER : Je ne vois pas d'inconvénient à ce que l'on agisse de la sorte à l'égard de Canmore, ville ouvrière située à une grande distance de Banff ; mais je ne crois pas que les observations du ministre puissent s'appliquer à un emplacement de ville du parc des montagnes Rocheuses. Quelle est la durée des baux actuels ?

M. OLIVER : De quarante ans, je crois.

M. FOSTER : Si on le jugeait nécessaire, on pourrait en étendre la durée. La tenure à bail ne semble pas être un obstacle à l'érection de belles maisons. Certains des plus superbes édifices de Toronto sont construits sur des terrains tenus à bail. La même chose existe dans toutes les grandes villes. C'est donc que la tenure à bail ne laisse pas d'offrir certains avantages. Elle vous permettra d'imposer certaines restrictions qui pourront avoir un effet salutaire dans un endroit comme le parc des montagnes Rocheuses. Ce parc étant un de nos parcs nationaux, je me demande si l'on ne pourrait rien faire de plus sage que de vendre ces emplacements qui deviendront ensuite la propriété absolue de certains particuliers. On pourrait peut-être les vendre à des gens qui habiteraient sur les lieux, qui y érigeraient des maisons pour leur propre usage. Quelque arbitraire que paraisse cette condition, elle est néanmoins indispensable si l'on veut que les emplacements ne deviennent pas la proie des spéculateurs.

Dans cinquante ans d'ici, le parc des montagnes Rocheuses sera peut-être bien différent de ce qu'il est actuellement ; il jouira peut-être de la faveur du public, et le Gouvernement ferait peut-être bien de n'en vendre aucune partie. De plus, il ne faut pas perdre de vue la question du revenu. En mettant les emplacements en vente à l'heure qu'il est, on n'en obtiendra qu'un prix relativement faible. Je crois qu'il est plus avantageux de les donner à bail, parce qu'ils acquièrent chaque année une valeur d'autant plus grande que le pays se développe plus rapidement. Voilà pourquoi j'aimerais que le ministre fondât sur des motifs plus sérieux les changements projetés à l'égard du parc des montagnes Rocheuses. Pour ce qui est de Canmore, il serait peut-être préférable de vendre les emplacements et laisser la ville suivre le cours naturel de son développement.

M. OLIVER : L'honorable député a dit que dans toutes les grandes villes on voit de superbes édifices érigés sur des terrains tenus à bail. Je lui ferai observer que les conditions ne sont pas du tout les mêmes. Dans les villes, ces édifices sont érigés dans un but commercial ; on en tire des revenus. Il en va autrement d'une maison d'habitation construite à Banff : elle ne donne aucun revenu. Dans ce cas, celui qui fait construire la maison doit avoir quelque argent à dépenser ; s'il lui en manque et qu'il tienne néanmoins à avoir sa maison, il est obligé de donner des garanties ; or, on sait qu'une propriété tenue à bail ne constitue pas une aussi bonne garantie qu'un propriété libre de toutes charges.

A quelque théorie que l'on s'en tienne, tous ceux qui sont allés à Banff savent que les faits sont tels que je les ai exposés. Il y a là un site enchanteur que nul autre au monde peut-être ne surpasse en beauté, et les charmes qu'il offre sont assurément incomparables. Le Gouvernement a consacré des sommes considérables à l'embellissement des environs de Banff, et bien que l'établissement du parc remonte à vingt ans passés, la ville même en est encore la partie la moins attrayante. Cela étant, il me semble qu'il y a vraiment lieu de croire que le changement de tenure provoquera le changement de l'état de choses.

M. R. L. BORDEN : Quelle est l'étendue du parc ?

M. OLIVER : De plusieurs centaines de milles carrés. Les dispositions du projet de loi ne visent que les terrains délimités en emplacements de villes, terrains qui occupent à peu près un quart de section.

M. R. L. BORDEN : N'a-t-on pas déjà fait observer à mon honorable ami que le pouvoir de faire des règlements déjà conféré au Gouverneur en conseil, de même que ceux que l'on projette encore de lui conférer, sont assez étendus ? Ainsi, l'article 4 de la loi de 1887 dont on propose la modification, autorise le Gouverneur en conseil à louer pour tout terme d'années les lopins de terre dans le parc qu'il jugera à propos dans l'intérêt public, pour la construction de maisons d'habitation et d'établissements destinées au commerce ou à l'industrie, ou à la réception de ceux qui visiteront le parc. Ce pouvoir est assez étendu en ce qu'il n'est

question ni de soumissions ni de concours d'aucune sorte ; l'exécutif a toute latitude à l'égard des termes et de la durée du bail, et de l'étendue de terre qui pourra être comprise dans chaque lopin. En réalité, il est revêtu du pouvoir de louer le parc entier pour une période de quatre-vingt-dix-neuf ans, s'il le jugeait à propos. Bien que les nouveaux pouvoirs que le ministre propose aujourd'hui de conférer à l'exécutif ne se rapportent qu'à une très faible partie du parc, ils sont encore assez étendus, car il n'existe pas de disposition relativement au prix de vente des terrains.

En outre, on ne trouve pas dans la loi de disposition comme celle que le prédécesseur de l'honorable ministre, sur la demande que je lui en fis il y a trois ans, fit insérer dans le bill relatif aux pouvoirs du Gouverneur en conseil dans le Yukon. D'après cette disposition, tous les règlements établis en vertu des pouvoirs conférés par la loi ne devaient rester en vigueur que jusqu'au dernier jour de la session suivante du Parlement, à moins que dans l'intervalle ils n'eussent été ratifiés par les deux Chambres.

Mon honorable ami admettra que lorsque nous conférons des pouvoirs au Gouverneur en conseil, il convient de ne les accorder que pour un temps limité, afin que le Parlement soit appelé à se prononcer. Je crois que le ministre fut obligé à la dernière session de demander au Parlement de ratifier certains règlements relatifs au Yukon, en conformité de la disposition dont je viens de parler. Il n'est que juste que ces règlements soient portés à la connaissance de la Chambre pour que la députation puisse les discuter, les ratifier ou les rejeter.

M. OLIVER : Je ne vois pas d'inconvénient à déposer à chaque session, sur le bureau de la Chambre, tous les règlements qui auront pu être édictés dans l'intervalle au sujet de l'administration du parc. Mais les ventes et les affermages ne relèvent pas des règlements : ce sont de simples questions d'affaires qu'il conviendrait parfaitement de soumettre au Parlement sous forme de rapports, en vertu d'une disposition comme celle dont l'honorable chef de l'opposition a parlé.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas demandé que chaque vente dût être ratifiée par la Chambre ; mais plutôt qu'on la saisisse des règlements relatifs aux ventes et aux affermages.

M. OLIVER : Une vente ne peut pas s'effectuer en vertu d'un règlement, elle ne peut se faire que par le ministère ou par le ministre. Je ne vois pas d'objection à ajouter au projet de loi une disposition obligeant le ministère à déposer au commencement de chaque session les règlements établis relativement au parc, ainsi qu'un état de toutes les transactions immobilières faites dans les limites du parc ; de sorte que le Parlement connaîtrait tout ce qui a été fait.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre a-t-il quelque objection à insérer dans le projet de loi une disposition semblable à celle dont j'ai parlé, une disposition assujettissant les règlements à la ratification du Parlement, comme dans le cas du Yukon ?

M. OLIVER : Une vente ne saurait être sujette à la ratification du Parlement.

M. R. L. BORDEN : Cette difficulté ne se présenterait pas, parce que les règlements resteraient en vigueur au moins jusqu'au dernier jour de la session suivante du Parlement. Partant, tout ce qui serait fait serait régulier jusqu'à cette date au moins ; et après avoir été ratifiés par le Parlement, ces règlements resteraient en vigueur tant que le Gouverneur ne jugerait pas à propos de les modifier. Tel est le sens de la loi dont j'ai parlé.

M. OLIVER : C'est très bien en ce qui concerne les règlements, mais non à l'égard des ventes.

M. R. L. BORDEN : Supposons que des règlements soient établis par le Gouverneur en conseil et qu'une vente ait lieu ; si le Parlement refuse de ratifier les règlements, cela n'affecterait aucunement la vente ; mais on ne pourrait plus effectuer d'autre vente en vertu des mêmes règlements. Pas plus que mon honorable ami, je ne voudrais que le Parlement pût annuler une vente faite en vertu d'un décret du conseil, et ce n'est pas du tout ce que comporte ma proposition.

M. OLIVER : Dans ce cas, j'accepte volontiers la proposition. Mon désir est de dégager ma responsabilité autant que possible pour m'en décharger sur le Parlement.

M. FOSTER : Le projet de loi vise-t-il le quartier commercial de Banff? Cette partie de la ville étant couverte de bâtiments, il ne doit pas y rester beaucoup d'emplacements à louer.

M. OLIVER : Il s'agit des terrains où il se trouve des maisons.

M. FOSTER : Les dispositions du projet de loi sont-elles applicables aux baux déjà consentis ou simplement aux terrains non encore donnés à bail ? On devrait procéder d'une manière différente dans chaque cas. Ce serait faire une injustice criante au propriétaire d'une maison construite sur un important terrain pris à bail, que de l'offrir en vente aux enchères. Il faudrait tenir compte d'une manière ou d'une autre de son titre de premier occupant et établir une mise à prix. L'administration des terrains vacants qui ne sont pas pris à bail offre moins de difficultés. On devrait les vendre à l'enchère ; mais combien conviendra-t-il d'en vendre ainsi ? Si l'on décide de mettre en vente les emplacements de villes—et j'imagine qu'il est difficile d'agrandir les emplacements déjà délimités ou d'en trouver d'au-

tres—va-t-on permettre que des courtiers en immeubles et des spéculateurs s'en emparent et les gardent jusqu'à ce qu'ils puissent les revendre beaucoup plus cher ? On pourrait obvier à cela en offrant de les vendre aux personnes qui en feront la demande de bonne foi dans le but de s'y construire une maison d'habitation ou d'y établir un commerce quelconque. De cette façon, les courtiers d'immeubles et les spéculateurs ne pourraient pas faire main basse sur ces terrains.

M. R. L. BORDEN : En cas de vente, on devrait donner la préférence aux locataires et à ceux qui ont construit des maisons.

M. OLIVER : Assurément.

M. R. L. BORDEN : Rien ne serait plus injuste que de leur nuire en vendant à d'autres.

M. OLIVER : Je ne puis encore rien proposer de bien défini parce que nous nous départissons sensiblement en ceci du principe sur lequel repose l'établissement du parc, et que j'ignorais si la Chambre agréerait mon projet de loi. Dans ma pensée, les locataires actuels pourront ou s'en tenir à leur bail ou acheter le terrain au prix et aux conditions que le Gouvernement jugera à propos de déterminer. La question des conditions me paraît beaucoup plus importante que celle du prix. Comme il ne s'agit en tout ceci que d'une très faible étendue de terrain où il ne se trouve que des maisons d'habitation, nous ne comptons pas que la vente en rapporte beaucoup. A mon sens, les personnes qui possèdent des maisons devraient, si tel était leur désir, pouvoir acheter le terrain à un prix déterminé par le Gouvernement. . .

M. FOSTER : Par voie d'estimation ?

M. OLIVER : Oui, et aux conditions que le Gouvernement pourrait établir quant aux maisons. S'il leur convenait de se conformer aux exigences du Gouvernement, on ne les dérangerait pas. Quant aux terrains vacants, j'aimerais qu'il en fût fait une juste évaluation et qu'on ne les vendît qu'à certaines conditions relatives aux bâtiments, ces conditions devant être énoncées en termes très précis ; de cette façon, nous aurons quelque contrôle sur l'apparence générale de l'endroit.

Il va sans dire que nous restreindrons autant que possible les différents genres de commerce qui pourraient s'exercer sur les terrains vendus. Nous voulons réaliser la pensée qui a présidé à l'établissement du parc, et si nous proposons un changement, c'est que nous croyons que le but n'a pas été atteint par le passé et que les modifications projetées donneront, croyons-nous, des résultats plus satisfaisants.

M. FOSTER : Je n'insisterai pas outre mesure sur l'inconvénient que je vois à substituer la vente à la tenure à bail, car le ministre et le Gouvernement ont dû débattre la question et en venir à la conclusion qu'il vaut mieux mettre les emplacements en vente. Je tiens cependant à ce que les ventes se fassent dans des conditions convenables, que les emplacements soient délimités par des hommes entendus et que l'on prenne toutes les mesures nécessaires quant aux maisons à construire, à la sûreté des gens, à la morale et le reste. Les terrains se vendront à l'enchère ou par voie de concours après qu'il aura été établi une mise à prix.

Il va sans dire qu'il serait souverainement injuste de mettre ainsi en vente un terrain tenu à bail par celui qui y aurait érigé une maison. Mais pour ce qui est des terrains vacants auxquels nul n'a droit plus qu'un autre, tous ceux qui voudraient en acheter devraient être admis non pas à aller trouver le ministre ou son sous-chef pour les convaincre qu'ils doivent leur céder tel ou tel emplacement à un prix déterminé, mais plutôt à en soumissionner l'acquisition. Car il y aura des emplacements de grande valeur et d'autres de valeur moindre, et le ministre ne saurait manquer de se rendre compte de la situation qui lui serait faite s'il se trouvait obligé ou si ses fonctionnaires étaient obligés de décider que certain emplacement doit être attribué à telle personne plutôt qu'à telle autre. La concurrence supprime cette difficulté. A cette restriction près, je me sens disposé à agréer le projet de loi. Mais je tiens absolument à ce que les ventes se fassent par voie de concours.

M. OLIVER : La concurrence a certainement du bon. Si nous ne devons pas attacher trop d'importance à la nature des bâtiments qui seront érigés, il n'y aura pas d'inconvénient.

M. FOSTER : Les conditions seront les mêmes pour tous.

M. OLIVER : Je veux bien que les terrains se vendent à l'enchère. J'y vois cependant un inconvénient si nous tenons plus à la beauté des maisons qu'aux prix que nous pourrons obtenir du terrain. Ainsi, si Jones offre de construire une maison d'une certaine valeur sur un emplacement, sommes-nous obligés de mettre cet emplacement à l'enchère, ou pouvons-nous le céder à Jones au prix déterminé par l'évalution? Ne devrions-nous pas plutôt n'être tenus de vendre à l'enchère que si une autre personne s'engageait également à construire une maison semblable sur le même emplacement ?

M. FOSTER : D'après le système que le ministre préconise, il aurait toujours le désavantage, sinon lui, du moins le public. Supposons que le fonctionnaire chargé de l'administration ait cent emplacements à vendre; Smith offre d'en acheter un. Naturellement, il n'ira pas le crier sur les toits, il s'adresse tout bonnement au fonctionnai-

re. Celui-ci lui dit: Vous devrez construire une maison de telle ou telle valeur et vous soumettre à certaines obligations; êtes-vous disposé à acheter à ces conditions ? Smith répond: Je le suis. Mais une autre personne, vingt autres personnes achèteraient volontiers ce terrain si elles le savaient en vente; si on faisait connaître que le terrain doit être vendu à ces conditions, Smith, Jones et tous ceux qui désirent l'acheter auraient l'avantage de pouvoir surenchérir. Cela serait préférable non seulement au point de vue du revenu mais aussi au point de vue administratif; tout se passerait au grand jour et il ne planerait aucun soupçon de favoritisme.

M. HERRON : Ces ventes devraient toujours se faire publiquement. Le ministre sait ce qui est arrivé dans la ville que j'habite lorsque le Gouvernement décida de vendre une partie de l'emplacement de la ville à des particuliers ou à la municipalité. D'une manière ou d'une autre, certaines personnes eurent vent de l'affaire—je ne dis pas d'une manière illégitime—avant que le public en eût été averti. Il s'en est suivi que quelques personnes se sont approprié les deux tiers des emplacements, dans un but de spéculation, et le progrès de la ville en fut sensiblement entravé. Le ministre doit se prémunir contre ces abus.

M. OLIVER : Il me paraît facile de s'entendre. Le député de Toronto-nord exige-t-il que lorsqu'il se présentera quelqu'un pour acheter un emplacement, la vente se fasse chaque fois à l'enchère ?

M. FOSTER : Oui, et aux conditions déterminées par rapport à cet emplacement.

M. OLIVER : Je crois que cette manière d'agir offrirait de nombreux inconvénients. D'un autre côté, elle aurait aussi certains avantages que l'honorable député vient d'indiquer et qui ne sont pas à dédaigner. Je crois pouvoir promettre que nous adopterons ce moyen, du moins en ce qui concerne les emplacements de la ville de Banff. J'imagine qu'il n'entend pas que l'on impose les mêmes conditions par rapport à Canmore où la situation est différente.

M. FOSTER : Non.

M. OLIVER : Pour ce qui est des emplacements de la ville de Banff, les règlements concernant la vente porteront qu'une mise à prix sera établie d'après l'évaluation faite des terrains vacants, qu'ils ne pourront être vendus qu'avec l'obligation d'y ériger quelque bâtiment, condition qui sera clairement énoncée avant la mise en vente du terrain qui sera adjugé au plus haut enchérisseur à ces mêmes conditions relatives aux bâtiments.

M. FOSTER : Après un avis suffisant.

M. BLAIN : Ne vaudrait-il pas mieux choisir un mois de l'année où l'on ferait ces ventes, plutôt que les faire chaque fois qu'il se présente des acheteurs? Deux ou trois personnes ne pourraient-elles pas s'entendre pour qu'un emplacement soit mis en vente et qu'il n'y ait ensuite qu'un seul enchérisseur? Je crois qu'il serait préférable de fixer la vente à l'enchère de ces emplacements à une époque déterminée; le public saurait qu'à cette époque-là des emplacements seraient mis à l'enchère dans ces villes. Les ventes pourraient même se faire deux fois l'an. Si le Gouvernement était obligé de faire une vente publique chaque fois qu'il se présenterait un acheteur, il pourrait être tenu d'en faire tous les deux ou trois jours. J'approuve entièrement l'opinion de l'honorable député de Toronto-nord qui, pour protéger le Gouvernement et contenter le public, dit qu'on doit vendre les emplacements à l'enchère en conformité des règlements.

M. FOSTER : L'expérience nous apprendra ce qu'il y a de mieux à faire.

M. M. S. McCARTHY : Pourquoi les mêmes conditions ne s'appliqueraient-elles pas à Canmore ?

M. FOSTER : Je n'en sais rien.

M. M. S. McCARTHY : L'honorable ministre aura-t-il l'obligeance de nous dire pourquoi cette manière de disposer des emplacements ne serait pas adoptée à l'égard de Canmore ? La compagnie houillère McNeil y est établie, et les difficultés que vient de signaler l'honorable député de Toronto-nord se présenteront plutôt à Canmore qu'à Banff. Je ne m'oppose pas à ce que l'on prenne ces précautions pour la vente des emplacements de Banff, mais la compagnie houillère de Canmore ou toute autre grande compagnie pourrait acheter ces terrains et les difficultés pourraient se présenter que le ministre cherche à éluder.

M. OLIVER : A Canmore les conditions ne sont pas les mêmes qu'à Banff. La population de Canmore dépend des houillères qui ne sont pas des plus importantes ; la ville est petite et il est peu probable qu'elle devienne jamais bien grande ; comme elle est stationnaire, la propriété immobilière n'y acquerra jamais beaucoup de valeur. On pourrait fort bien y vendre les emplacements comme on projette de la faire à Banff, mais je ne vois ni la nécessité ni l'avantage de faire à Canmore des ventes aussi compliquées pour permettre aux mineurs de se construire des cabanes sur des emplacements de peu de valeur. La compagnie houillère n'étant pas en mesure d'évincer les employés, la Chambre peut compter que le Gouvernement veillera à ce que nul ne puisse accaparer les emplacements de Canmore.

M. M. S. McCARTHY : Je n'ai pas suivi le débat en son entier ; c'est ce qui m'a fait croire que le projet de loi a pour objet de permettre aux gens d'acquérir la pleine propriété de ces emplacements du parc et de

s'y construire des maisons. Contrairement à ce qu'a dit le ministre, je crois que la population de Canmore tient à ce que les dispositions du projet s'étendent jusqu'à elle. Cette ville se trouve dans la circonscription électorale que j'ai l'honneur de représenter ici. Le ministre aurait-il la bonté de nous dire qui lui a demandé d'agir de la sorte ? Quels sont les citoyens de Canmore qui demandent que l'on prenne de telles précautions ? Sont-ce les membres de la compagnie houillère, des groupes de citoyens, les mineurs ou les marchands? Si l'on est mû par quelque autre motif que celui de donner aux habitants de l'endroit le droit à la pleine propriété, j'aimerais le savoir.

M. OLIVER : Je puis donner à mon honorable ami l'assurance que le projet de loi n'a pas été déposé sur la demande de la compagnie houillère McNeil. Si mon honorable ami, qui représente ici la population de ce district-là, s'oppose à ce que le principe fondamental du projet de loi s'applique soit à Canmore, soit à Banff, il va sans dire que je devrai tenir compte de son attitude.

M. M. S. McCARTY : Je ne m'oppose pas du tout au projet de loi, je veux tout simplement qu'on me l'explique et qu'on me renseigne.

M. OLIVER : Je me ferai un plaisir de donner autant de renseignements que possible. Lorsque je saisis le comité du projet, je fis savoir que la ville de Canmore n'ayant pas été comprise dans les limites en premier lieu assignées au parc, une partie des emplacements ont été vendus dont la pleine propriété appartient à ceux qui les ont acquis. Aujourd'hui que cette ville se trouve comprise dans les limites du parc, il semblerait peu juste d'empêcher que le reste des emplacements ne pût se vendre comme les autres. Je ne vois pas la nécessité d'une telle distinction. La situation de Banff est bien différente de celle de Canmore, ville dont la population se compose de mineurs, et il ne m'a pas paru nécessaire d'assujettir la propriété immobilière de cette ville à des conditions différentes de celles qui prévalent ailleurs. Je le répète, je ne juge pas nécessaire d'établir de différence, et je crois qu'après y avoir réfléchi, mon honorable ami se rangera à mon avis.

M. HERRON : L'Etat est-il propriétaire de la majorité des emplacements de Canmore?

M. OLIVER : Je le crois, mais je ne saurais l'affirmer.

M. FOSTER : Je crois qu'il serait sage de vendre les emplacements à l'enchère. Les terres publiques du Nord-Ouest ont servi de thème à une longue et intéressante discussion. La Chambre est fermement convaincue que la distribution des terres et des privilèges doit se faire au grand jour et non en cachette. Le ministre constatera, j'en suis sûr, que les emplacements de Canmore se vendront aussi bien à l'enchère qu'en vente privée. Rien de plus facile que de publier des avis. Les demandes afflueront ; on pourra choisir un certain nombre d'emplacements que l'on offrira en vente.

Le ministre a-t-il l'intention de vendre immédiatement tous les emplacements ou seulement ceux dont les colons ont besoin ? Se proposerait-il plutôt de charger quelqu'un de les vendre ? Il serait facile de les vendre à l'enchère.

M. OLIVER : Je veux bien que les emplacements de Canmore soient vendus à l'enchère comme le furent ceux de Banff, mais je doute fort que cette manière d'en disposer soit du goût de mon honorable ami de Calgary. A Canmore ce sont surtout les houilleurs qui ont besoin des emplacements. Je suis bien prêt à donner au comité l'assurance qu'à Canmore comme à Banff la vente des emplacements se fera aux personnes qui entendent s'y construire des maisons d'habitation et sera sujettie aux conditions relatives à la construction des bâtisses ; mais les deux villes ne sont pas dans les mêmes conditions, et je ne trouve pas bon que le mineur soit obligé de dépenser jusqu'à son dernier sou pour acquérir un emplacement. A tous égards, mieux vaudrait faire une juste évaluation de l'emplacement et le céder ensuite à celui qui en fera la demande, pourvu qu'il consente à payer le prix déterminé et à se conformer aux conditions relatives à la construction des maisons. Je considère que les deux villes se trouvent dans une situation essentiellement différente l'une de l'autre. J'accepterai la proposition si l'honorable représentant du district l'agrée.

M. FOSTER : Nous ne demandons pas qu'elle soit insérée dans le projet de loi ; le ministre promet de lui donner un effet pratique.

M. M. S. McCARTHY : Le député de Calgary ne demande pas que le mineur se ruine pour acquérir la pleine propriété de son emplacement. Tout ce que je veux, c'est que le ministre organise des mesures pour que ces emplacements ne soient pas accaparées par une ou deux personnes ; car, s'il en était ainsi, les mineurs se verraient obligés de les payer beaucoup plus cher que si on les vendait à l'enchère.

M. R. L. BORDEN : Comme le ministre ne voit pas d'inconvénient à ce qu'il soit inséré dans le bill une disposition portant que les règlements devront être ratifiés par le Parlement, j'attendrai la reprise de la séance, si cela lui convient, pour formuler ma proposition à cet égard.

M. OLIVER : Fort bien.

M. R. L. BORDEN : Dans ce cas, suspendons la séance.

M. OLIVER : Très volontiers.

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

Reprise de la Séance.

PROJETS DE LOI D'INTERET PRIVE.

M. A. K. MACLEAN (Lunenbourg) : Je prie la Chambre de mettre en délibération, si toutefois elle le juge possible ou à propos, le bill (n° 131) relatif à la banque Royale du Canada. Comme le premier bill d'intérêt privé inscrit à l'ordre du jour doit provoquer une assez longue discussion, j'aimerais que l'on prit dès maintenant une décision quelconque à l'égard de celui-ci. L'ordre du jour en a appelé la mise en discussion la semaine dernière, mais j'étais absent ; comme il est fort court, on m'obligerait en le mettant en délibération.

M. L'ORATEUR : Cela ne peut se faire que du consentement unanime de la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER : Le premier objet sur le rôle des bills d'intérêt privé appelle la discussion sur le bill relatif à la compagnie télégraphique du Grand-Tronc-Pacifique.

M. L'ORATEUR : Il semble y avoir des objections ; passons au premier article du rôle.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF A LA COMPAGNIE TELEGRAPHIQUE DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre décide de passer à la suite de la discussion en comité général sur la proposition de loi (n° 61), déposée par M. L. G. McCarthy, tendant à constituer en corporation la compagnie télégraphique du Grand-Tronc-Pacifique.

Sur l'article 7.

M. R. L. BORDEN : Mes observations sur cet article se raporteront uniquement au pouvoir illimité d'emprunter que confère l'article 18. L'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) m'a semblé d'opinion que le chiffre du capital social de toutes les compagnies sociales de cette sorte constitue, au yeux du Parlement, un détail absolument indifférent. Je ne saurais partager cette manière de voir, étant donné surtout qu'il serait possible, comme permet le bill, d'émettre des obligations et des actions au-dessous du pair. On dira, sans doute, qu'il y a lieu de présumer que toute compagnie chercherera à obtenir le plus possible pour ses obligations et ses actions, mais dans le cas qui nous occupe, il s'accuse des circonstances toutes particulières. Subordonné aux dispositions d'une loi édictée il y a trois ans, le présent bill tend à attribuer à cette compagnie la totalité du capital-actions.

Autant que nous en pouvons juger, les deux compagnies se composent à peu près des mêmes personnes, et il se pourrait que, grâce aux dispositions du bill jointes à celles de la loi dont je viens de parler, on pût donner en garantie des actions et des obligations qui seraient loin d'avoir leur valeur nominale. Je ne suis pas opposé à cet article, en lui-même, car il est probable, très probable même, que le coût de l'entreprise excédera sensiblement le chiffre du capital-actions mentionné ici. Il me semble cependant que rattaché à l'article 18, le présent article confère un pouvoir d'emprunter assez extraordinaire.

Je découvre en consultant quelques autorités étrangères qui traitent de la question d'une capitalisation excessive de certaines compagnies dans d'autres pays, qu'il n'y a aucun doute que la prétention a été faite et quelquefois soutenue, que les porteurs bona fide d'obligations ont droit à un certain dividende, à un certain intérêt sur l'argent qu'ils ont versé et que comme résultat il est arrivé quelquefois qu'on a maintenu les tarifs plus élevés qu'on l'aurait fait autrement. Si l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) ne l'avait pas admis franchement je supposerais que ces considérations ont été pesées par le Gouvernement lorsqu'il a formulé sa politique, mais après ce que mon honorable ami (M. Aylesworth) a dit, je n'en suis pas absolument sûr. J'ai sous la main des autorités très respectables montrant que ces considérations ont quelquefois eu un certain effet sur la fixation des tarifs aux Etats-Unis. Dans ces circonstances, ne serait-il pas à propos de mettre une restriction à la compagnie en lui imposant au moins l'obligation d'obtenir une sanction quelconque du Gouverneur en conseil, avant qu'elle puisse augmenter son capital au delà d'un certain chiffre? Ne devrait-il pas y avoir aussi quelques restrictions au sujet du prix auquel ces obligations seront vendues ?

M. AYLESWORTH : Tout ce que j'ai pu dire lorsque ce bill a été discuté antérieurement en comité, ne représentait que mes opinions personnelles. Le Gouvernement n'avait rien décidé au sujet de la politique à suivre, et je ne vois pas qu'il y eut aucune nécessité d'en adopter une. Mon honorable ami qui vient de parler (M. R. L. Borden), n'a, je crois, aucune objection au chiffre de $5,000,000 que cette compagnie demande de fixer comme celui de son capital.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai aucune objection à l'article 7 pris isolément.

M. AYLESWORTH : Mon honorable ami n'a pas d'objection à l'article 7 pris séparément. Au sujet des pouvoirs d'emprunt ac-

cordés dans l'article 18, j'ai exprimé, lorsque le bill était en discussion l'autre soir, les vues qui m'ont frappé alors et après étude et réflexion, je ne vois certainement aucune raison de les modifier. Je ne vois pas, et en disant cela j'exprime mes propres idées, quels dommages le pouvoir d'emprunt contenu dans l'article 18 peut causer au pays. C'est une question que je n'ai pas discutée avec les promoteurs du bill. Ils ont demandé, pour la compagnie, le pouvoir d'emprunter, et de faire avec les porteurs le meilleur marché qu'elle pourra, et je suppose que cela ne concerne que le prêteur et l'emprunteur entre lesquels il doit y avoir la même liberté de traiter que possèdent les particuliers. Ainsi que je l'ai déjà dit, je n'ai eu aucune discussion quelconque au sujet de l'article avec les promoteurs de cette législation. Je n'ai pas la moindre raison de croire qu'aucune des personnes intéressées dans cette compagnie ou désirant que ce bill devienne loi, ait aucune objection à laisser insérer dans l'article concernant le pouvoir d'emprunt la condition proposée par l'honorable député (M. R. L. Borden), savoir que l'assentiment du Gouverneur général en conseil devra être préalablement obtenu. Si l'on considère que cela puisse être une sauvegarde pour les intérêts ou intérêts supposés des prêteurs d'argent, parce que c'est la seule catégorie des personnes qui seraient intéressées à part la compagnie dans les conditions imposées par l'article 18, il est très probable que les promoteurs de cette législation n'auront pas la moindre objection à laisser insérer telle condition.

M. R. L. BORDEN : Il est possible que je ne me sois pas fait comprendre aussi clairement que j'aurais dû le faire par mon honorable ami le ministre de la Justice. Il se rappelle sans doute qu'en vertu de l'article 32 de la loi constituant la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, cette compagnie est autorisée à acquérir, tenir, engager et vendre du stock, des obligations ou autres garanties de n'importe quelle compagnie autre qu'une compagnie de chemin de fer aux conditions qui seront spécifiées dans le règlement adopté par les directeurs à cet effet. Lorsque vous avez deux compagnies qui n'en font pratiquement qu'une et que l'on donne à ces compagnies le pouvoir d'émettre des obligations jusqu'à un chiffre indéterminé et à tels prix qu'elle jugera à propos, et que l'autre compagnie est autorisée à acquérir ces obligations, alors vous avez tout ce qu'il faut pour créer le danger d'une majoration de stock. M. Hays et ses associés en qualité de compagnie de télégraphe du Grand-Tronc-Pacifique, peuvent émettre autant d'obligations qu'ils voudront, et qu'ils pourront, ensuite vendre à M. Hays et à ses associés, en qualité de compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique au prix qu'ils jugeront à propos. Le résultat de cela, ainsi que mon honorable ami le ministre de la Justice en conviendra, je crois, sera que les obligations, dont une très petite partie du produit en argent aura été mise dans l'entreprise de cette compagnie, seront offertes sur le marché, et l'expérience que nous avons eue dans d'autres cas de ce genre, nous portera à croire que ces obligations qui représentent en argent un quart seulement de leur valeur nominale, seront utilisées dans l'avenir pour maintenir les tarifs de cette compagnie à un taux plus élevé qu'ils ne pourraient être maintenus en toute justice. C'est là, je suppose, un sujet sur lequel il est permis de différer d'opinion.

J'ai tout le respect possible pour l'opinion de mon honorable ami le ministre de la Justice et si le Gouvernement, en étudiant cette question, a tenu compte des dispositions sur lesquelles j'ai appelé l'attention, je crois que les intérêts du pays seraient alors suffisamment sauvegardés, et je n'ai plus d'objection a offrir, maintenant que j'ai exprimé mes vues et enregistré mon protêt.

M. AYLESWORTH : Mon honorable ami remarquera que l'article 32 de la loi constituant la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'autorise l'acquisition de débentures, tel qu'il est pourvu dans l'article 18 de ce bill, qu'après que la compagnie qui achète aura adopté un règlement à cet effet et que ce règlement aura été approuvé par le Gouverneur général en conseil. Pour cette raison si l'on considère cela comme une sauvegarde additionnelle pour le public dans la fixation des tarifs de la compagnie de télégraphe, je croirais qu'il ne peut y avoir aucune objection à insérer une disposition semblable dans l'article 18 de ce bill.

M. SPROULE : Le ministre de la Justice semble ne pas être entré encore dans l'esprit de cette Chambre ; autrement il saurait que c'est une principe de notre législation de ne permettre a aucune compagnie de chemin de fer, de télégraphe ou de téléphone de majorer son capital. Notre principale raison pour en agir ainsi est que lorsqu'une compagnie adopte un tarif que le public est obligé de payer pour ses services, ce tarif doit être en proportion du capital versé dans l'entreprise. Si le capital est considérable, le tarif sera nécessairement élevé afin de permettre à la compagnie de payer un taux raisonnable d'intérêt sur le capital, et si l'on a permis à la compagnie d'avoir un capital considérable, une forte proportion de ce capital devra être du stock majoré. L'argent qu'une compagnie emprunte est considéré comme une dette sur laquelle l'intérêt doit être payée. Pour ces raisons, le Parlement s'est toujours réservé le droit de dire quel pouvoir d'emprunt il accordera à une compagnie dans le cas d'une compagnie de chemin de fer ; à moins que l'on ne démontre que la construction de ce chemin

sera très coûteuse nous limitons généralement les pouvoirs d'emprunt à $25,000 par mille. Autrefois, nous limitions ce pouvoir à $20,000 par mille, mais en ces derniers temps nous avons été enclins à accorder un peu plus de latitude. Lorsqu'il s'agit d'une compagnie de télégraphe nous essayons de nous renseigner sur l'étendue de son entreprise, et ensuite d'exercer notre jugement quant à l'étendue des pouvoirs d'emprunts que nous devons accorder. S'il arrive que plus tard on constate que les pouvoirs accordés ne sont pas assez larges et si la compagnie a besoin de plus d'argent pour finir son entreprise, elle fait comme la compagnie de téléphone aujourd'hui. La compagnie se présente devant le Parlement et demande la permission d'augmenter son capital ou son pouvoir d'emprunter, et si elle peut démontrer qu'elle a utilisé avec sagesse le pouvoir qui a déjà été accordé, le Parlement consent sans hésitation à donner des pouvoirs additionnels, et il en sera ainsi dans le cas présent.

L'honorable ministre de la Justice semble croire que cela ne fait aucune différence au public que cette compagnie ait le pouvoir d'emprunter $5,000,000 ou $50,000,000 et que c'est une question qui n'intéresse que les prêteurs et la compagnie qui emprunte. Si la compagnie a le pouvoir d'emprunter $50,000,000 et qu'elle gaspille cet argent, il ne semble pas s'imaginer qu'il n'y a là aucun bien pour le public. Il oublie évidemment que chaque fois que l'on fait une tentative pour réduire les tarifs de ces compagnies, le premier plaidoyer qu'elles offrent est celui qu'elles ont dépensé dans l'entreprise un certain montant qui est représenté par le capital-actions, ses hpothèques et autres dettes, et que le tarif doit être maintenu au prix voulu afin de permettre à la compagnie de payer un taux raisonnable sur l'argent engagé dans l'entreprise. Voilà où se trouve le danger et c'est pour cela que le Parlement a exercé son jugement en limitant les pouvoirs d'emprunt autant que possible. Le ministre de la Justice semble avoir une conception bien différente des devoirs du Parlement à l'égard de ces corporations, une conception bien différente de celle de la plus grande partie des membres de cette Chambre à quelque parti qu'ils appartiennent. Cette question a été discutée très souvent dans la Chambre et dans les comités, et l'opinion générale est que s'il est bon de donner à une compagnie les pouvoirs nécessaires d'emprunter l'argent dont elle a besoin pour son entreprise, il ne faut pas lui en accorder plus. Voilà le principe que nous voulons appliquer dans le cas actuel. Si nous ne l'appliquons pas, nous ne protégeons pas les intérêts du peuple comme nous devrions le faire.

M. TISDALE : Bien que mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) ait fait une exposition assez juste des principes généraux suivis en ces dernières années par le Parlement au sujet des pouvoirs d'emprunt qu'il convient d'accorder à ces compagnies, il a oublié de distinguer entre une entreprise comme celle-ci, dont l'étendue des opérations ne peut pas être définie d'avance, et une entreprise de construction d'une chemin de fer dont la charte stipule qu'il y aura tant de milles à construire. Je parle de l'article 18 qui, je crois, est en discussion.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : Nous discutons l'article 7.

M. TISDALE : J'avais compris que nous étions passés à l'article 18 afin de le discuter avant d'adopter l'article 7. Dans tous les cas je parle plus particulièrement sur l'article 18 parce qu'il a été soumis à la discussion conjointement avec l'article 7, et j'ai compris que le chef de l'opposition avait discuté cet article parce que jusqu'à un certain point il explique l'article 7. Cependant si nous discutons les deux ensemble, il faut en vertu de l'article 18, que les deux tiers en valeur du capital souscrit de la compagnie soient représentés à une assemblée générale, pour autoriser l'emprunt de l'argent et l'émission des obligations et j'ai cru comprendre que le chef de l'opposition prétendait que parce que cette compagnie était liée à une autre compagnie, il faudrait qu'elle obtienne un décret du conseil avant qu'elle puisse exercer les pouvoirs d'emprunter ou d'émettre des obligations. Au sujet de l'article 18, il y a une distinction entre le privilège accordé à cette compagnie et un privilège fixe. Dans le cas d'une compagnie de chemins de fer, les travaux à faire son déterminés d'avance ; on sait qu'il y aura tant de milles de chemins à construire, et le pouvoir d'emprunt est réglé en conséquence, mais dans le cas d'une compagnie de télégraphe personne ne sait combien de milles de télégraphe il sera nécessaire de construire, et la compagnie ne pourra développer ses lignes qu'en proportion de son pouvoir d'emprunt autorisé par sa charte. Lorsque nous autorisons une compagnie à construire un réseau télégraphique dans toute l'étendue du Canada, il est parfaitement impossible de dire combien d'argent il lui faudra, et elle nous demande de pouvoir de temps à autre émettre des obligations pour le montant ou la somme que l'entreprise nécessitera. Mais le pouvoir d'emprunter est beaucoup plus limité que dans le cas d'une compagnie de chemins de fer, parce que dans le cas d'une compagnie de chemins de fer vous n'avez besoin que du consentement d'une majorité des actionnaires présents à une assemblée générale, et vous êtes limités à tant de dépense par mille. Mais dans le cas actuel, il vous faut obtenir le consentement des deux tiers en valeur du capital souscrit. En d'autres mots nous nous disons que le pouvoir d'emprunter appartient au propriétaire et nous nous fions à eux. Et

il faut qu'il en soit ainsi si nous devons leur accorder cette charte. Il faut que nous n'ayons confiance que dans leurs propre intérêt, ils prendront soin de ne pas émettre un plus grand nombre d'obligations que l'entreprise ne demande.

C'est ici qu'arrive l'objection du chef de l'opposition et c'est une objection juste. Il dit que parce que cette charte est greffée sur la charte du chemin de fer Transcontinental, il croit que ce pouvoir devrait être plus limité qu'il le serait autrement et il propose que nous en fassions reposer la responsabilité sur le Gouverneur en conseil. Le ministre de la Justice a consenti à cela, et conséquemment il n'y a pas de différence d'opinion entre les chefs des deux côtés de la Chambre. Mais cela naturellement n'oblige pas le reste des députés. Cet article est le seul qui donne les moyens d'exécuter l'entreprise. Il est impossible de dire de combien d'argent la compagnie aura besoin. Il lui faudra peut-être construire cent milles, trois mille milles ou quatre mille milles de lignes télégraphiques. Mais voici où le public est protégé. Il y a d'autres compagnies dans le pays et de puissantes compagnies. Par exemple la compagnie Great North Western et la compagnie du Pacifique, et la concurrence entre ces compagnies empêchera la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de faire des dépenses extravagantes dans l'espoir que le public en général sera obligé de lui payer un revenu suffisant pour lui permettre de distribuer des dividendes proportionnés aux dépenses. D'après moi, si nous devons autoriser une corporation à faire certains travaux, il est de notre devoir de lui aider autant que possible en lui donnant une charte qui lui permettra de se procurer les capitaux dont elle a besoin avec le moins de dépenses possibles. Nous devons croire qu'il sera de son propre intérêt de faire cette dépense aussi petite que possible. Nous ne savons pas de combien d'argent elle pourra avoir besoin. Pour ma part, plus elle en aura besoin, mieux ce sera, parce que nous aimerions à voir un autre réseau télégraphique couvrir tout le Canada, et appartenant à une corporation forte comme celle-ci, et qui donnera au public le service télégraphique et la concurrence dont il a besoin. Mais, afin que le compagnie puisse atteindre ce but nous devons l'autoriser à émettre un montant de capital suffisant qui lui permettra de se présenter sur les marchés financiers et de prélever l'argent dont elle aura besoin. La première condition est d'avoir une compagnie puissante et je dis que plus elle pourra prélever d'argent, pourvu qu'elle fasse les travaux qu'elle entreprendra, le mieux ce sera. Si ce n'eut été de la circonstance particulière dont a parlé l'honorable chef de l'opposition et qui s'applique au cas actuel, je n'aurais pas été disposé à placer la responsabilité d'émission d'obligations sur des décrets du conseil. A mon avis nous nous reposons trop sur le Gouverneur en conseil. Le Parlement devrait prendre sur lui une plus grande part de la responsabilité. Mais bien que je n'aie pas une confiance très grande dans le Gouvernement actuel, et que je croie que nous pourrions avoir un meilleur gouvernement, j'en ai connu de pires, et je ne veux pas le décrier. Je crois donc que la proposition de mon honorable ami le chef de l'opposition est bonne dans les circonstances actuelles.

Mais je suis opposé à cette pratique excepté dans les cas où nous ne pouvons pas fournir nous-mêmes le remède. S'il s'agissait d'une charte ordinaire qui ne serait pas liée en aucune autre manière avec la charte d'aucune autre compagnie, je ne voudrais pas soumettre l'exercice de ce pouvoir à la volonté du Gouverneur en conseil. Mais dans un cas comme celui-ci, il est de la plus haute importance que nous fassions porter la responsabilité sur le Gouvernement. Un capital de $5,000,000 pour une compagnie qui pourra devenir aussi considérable que la compagnie du téléphone Bell est un bien modeste commencement. L'autre jour nous avons permis à la compagnie du téléphone Bell de porter son capital à $30,000,000 et je crois que nous avons eu raison. J'ai voté en faveur de l'augmenation et je la voterais de nouveau. Lorsqu'il s'agit d'une compagnie qui devra faire concurrence aux grands réseaux télégraphiques de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, du Great North Western, et si je me rappelle bien, du Canadian Northern, il est nécessaire que nous lui permettions de se présenter dans les capitales du monde avec une approbation de ce Parlement suffisante pour lui permettre de porter haut la tête et de commander le respect des adversaires ainsi que des amis.

Comme résultat de mon expérience parlementaire, qui comprend un si grand nombre d'années que je ne puis plus les compter et qui maintenant approche de sa fin, je constate que je deviens de plus en plus conservateur au lieu de devenir plus radical. Je crois que la meilleure protection qu'un pays puisse avoir dans ces matières est la concurrence entre de grandes compagnies, avec une sage réglementation imposée par le Parlement et par le Gouvernement. Et ainsi que je l'ai dit l'autre jour, lors de la discussion de ce même bill devant le comité des chemins de fer, si le Parlement ne peut pas réglementer ces institutions de manière à leur permettre de remplir leurs fonctions à l'avantage du public, le Parlement doit être bien faible. Pour ma part, je veux donner à ces compagnies d'amples pouvoirs et l'approbation généreuse qui leur permettront de prélever l'argent nécessaire à leurs entreprises. Plus une compagnie comme celle-ci pourra faire souscrire d'argent et plus longue sera l'étendue des lignes qu'elle construira, le mieux ce sera pour le pays. Je suis donc décidément favorable à la proposition d'autoriser la compagnie d'émettre un capital de

$5,000,000 afin qu'elle puisse avoir toutes les facilités désirables pour exécuter son entreprise.

M. DEMERS : La loi des compagnies à fonds social règle déjà la question du pouvoir d'emprunt de ces compagnies. Dans cette loi qui s'applique à toutes les compagnies généralement, le pouvoir d'emprunt n'est pas limité ; la seule limite qu'il y ait est celle du capital. Dans le cas actuel cette compagnie a demandé le pouvoir d'avoir un capital de $10,000,000 et le comité n'accorde que $5,000,000 après avoir entendu les partis. Devons-nous limiter davantage le capital dans une entreprise comme celle-ci ? Et quant au pouvoir d'emprunt je ne vois pas de raison pour laquelle nous devrions nous départir de la règle générale posée dans la loi des compagnies à fonds social. Cette règle a été reproduite verbatim, je crois, dans l'article 18 de ce bill, et je ne vois aucune bonne raison de nous en départir, lorsque nous avons fixé le capital à une somme que nous jugeons raisonnable.

M. SPROULE : J'ai été assez longtemps dans ce Parlement en même temps que l'honorable député de Norfolk (M. Tisdale) pour savoir que dans des questions semblables on voit toujours cet honorable député du côté des corporations...

M. TISDALE : Je conteste...

M. SPROULE : L'honorable député (M. Tisdale) me permettera-t-il de finir ma phrase ?

M. TISDALE: Je veux seulement contester l'exposition de faits de l'honorable député.

M. SPROULE : Lorsqu'il est convaincu comme il l'est que c'est la meilleure chose à faire. Le ministre de la Justice (M. Aylesworth) dit exactement la même chose, et je suis obligé de supposer que ces deux honorables membres de cette Chambre sont consciencieux. L'honorable député de Norfolk se fonde sur l'argument que ça été la coutume suivie. Il essaye de détruire ce que j'ai soutenu en disant qu'il croit que telle a été la pratique suivie par le Parlement depuis plusieurs années. Il dit que c'est une compagnie considérable et que dans d'autres occasions nous avons donné des pouvoirs illimités d'emprunt. Lorsque ce bill était en discussion auparavant, j'ai cité un cas que je veux citer de nouveau. L'année dernière nous avons étudié un bill constituant la compagnie de télégraphe et de téléphone Northwest, à laquelle nous avons donné le pouvoir de faire des opérations dans l'Ontario, le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest. Nous voyons par cette charte que cette compagnie va devenir très considérable. Ainsi que le dit l'honorable député de Norfolk, si nous n'imposons jamais de limites à ces compagnies dans l'émission du capital ou dans leur pouvoir d'emprunt, il ne devrait pas y avoir de restriction dans le cas d'une compagnie comme celle-ci.

M. TISDALE : Je ne suis pas en faveur de faire disparaître les restrictions au sujet du chiffre du capital. Je sais que mon honorable ami (M. Sproule) ne veut pas me faire dire autre chose que ce que je dis. Par l'article 18 nous ne posons qu'une limite au pouvoir d'emprunt. Au sujet du chiffre du capital, mon honorable ami (M. Sproule) voit que nous sommes d'accord. J'ai commencé par dire que l'honorable député avait fidèlement exposé la règle générale. J'ai ensuite essayé de montrer pourquoi ces $5,000,000 n'étaient pas un capital trop élevé et j'ai démontré que la seule limite que nous lui fixions, était que la compagnie devait faire souscrire deux tiers de son capital.

M. SPROULE : Mais l'honorable député dit que cela ne s'applique qu'aux cas de chemins dont l'étendue de l'entreprise est connue d'avance. Mais au sujet de l'article 18 qui traite des pouvoirs d'emprunt il dit que nous ne restreignons pas les compagnies. Mettons cette prétention de l'honorable député en regard de l'article de la charte dont je viens de parler :

S'ils y sont autorisés par règlement sanctionné par le vote d'au moins les deux tiers en valeur du capital social souscrit de la compagnie, représenté à une assemblée annuelle ou à une assemblée générale spéciale dûment convoquée pour en délibérer, les directeurs peuvent, à l'occasion :

a) empruter de l'argent sur le crédit de la compagnie ;

b) restreindre ou augmenter le montant à emprunter ;

c) émettre des obligations, débentures ou autres valeurs de la compagnie, les engager ou les vendre pour les prix et sommes qui seront jugées convenables ; mais ces obligations, débentures ou autres valeurs ne devront pas excéder la somme de cinq cent mille dollars.

Et ainsi de suite. Y a-t-il une limite semblable dans l'article 18 de ce bill ? et n'avais-je pas le droit de dire que nous ne suivions pas dans ce cas le principe admis pour les autres ? Cette question a été si souvent discutée que la chose est pour moi parfaitement claire. Je défends le principe que nous avons toujours considéré être une sauvegarde pour les droits du peuple, et c'est parce que l'on a fait disparaître cette restriction dans le cas actuel que j'ai soulevé l'objection. Un autre argument de l'honorable député est qu'une grande compagnie doit avoir les moyens de prélever tout l'argent dont elle a besoin pour exécuter ses entreprises. Mais je dis que plus grande est la compagnie plus grande est la nécessité de l'entourer de restrictions. Autrement elle se moquera de l'intérêt du pays et le public en souffrira. Plus ces compagnies sont fortes plus elles sont arrogantes. Nous avons toujours considéré qu'il était sage de limiter les pouvoirs d'emprunt de

ces compagnies et l'augmentation de leur capital. Nous en avons agi ainsi pour les raisons que j'ai données, et ces raisons sont aussi bonnes aujourd'hui qu'autrefois. On n'a donné aucune bonne raison pour nous départir de la règle dans le cas actuel.

Sur l'article 8 :

Aussitôt que cent mille piastres du capital social auront été souscrites et réparties, et qu'il aura été versé vingt-cinq pour cent de ce montant dans quelque banque autorisée du Canada, les directeurs provisoires convoqueront une assemblée des actionnaires qui éliront un conseil de direction et expédieront les affaires qui peuvent se traiter à l'assemblée annuelle générale de la compagnie.

2. Sera tenu pour notification suffisante de cette assemblée le dépôt à la poste, au moins dix jours avant la date de cette assemblée, d'un avis, sous pli affranchi, adressé à la dernière adresse postale connue de chaque actionnaire.

M. LENNOX : Je crois que la somme n'est pas assez forte. Le ministre de la Justice a dit que c'était un montant suffisant, mais je ne crois pas qu'il le soit pour une compagnie qui a un capital de $5,000,000. Or un bon guide dans une question de ce genre est celui dont a parlé mon honorable ami de Grey-est plusieurs fois. La législation générale des chemins de fer dit qu'il faut qu'il y ait 25 pour 100 de capital souscrit et 10 pour 100 versé sur le capital souscrit. Si on applique cette règle au cas actuel cela voudrait dire qu'au lieu d'avoir un capital de $100,000 souscrit et $25,000 payé nous aurions un capital d'un million et quart souscrit et de $125,000 versés, soit cinq fois autant qu'il est prescrit dans cet acte. Cette question est très importante pour savoir si la garantie est suffisante pour que la compagnie soit de bonne foi dans son entreprise en proportion de son capital. La chose n'a peut-être pas autant d'importance dans ce cas que dans d'autres, parce que nous savons que cette compagnie de télégraphe est véritablement la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Il n'y a aucun doute que la compagnie établira un réseau très étendu de lignes télégraphiques. Mais je ne vois pas de raison pourquoi nous devrions limiter dans ce cas le versement à la somme ridicule de $25,000. J'ai appelé l'attention du Gouvernement sur la question et j'ai grande confiance que lorsque je propose que la compagnie soit obligée de verser $125,000, ma proposition recevra l'approbation du ministre de la Justice.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 12 :

La compagnie peut, subordonnément aux dispositions de l'acte des chemins fer, 1903, traiter avec tout gouvernement au Canada ou toute personne ou compagnie possédant ou administrant une ligne de communications par télégraphe, téléphone ou câble ou une installation de télégraphe sans fil ou de signaux, ou revêtue du pouvoir ou du droit d'utiliser des communications de cette nature, pour l'échange ou la transmission de communications ou l'échange mutuel d'opérations ou pour l'exploitation ou le louage, en totalité ou en partie, des lignes de la compagnie, ou pour l'usage des lignes, câbles, moyens de communications ou ouvrages des gouvernements, personnes ou compagnies susdites, aux conditions qu'à toute époque les directeurs jugeront bonnes ou à propos.

M. SPROULE : Je veux faire observer de nouveau qu'à mon avis cet article est très pernicieux et que le Parlement ne devrait pas l'adopter.

L'année dernière, nous avons discuté longuement un bill dont j'ai parlé ce soir, et dans ce bill nous avons inséré un article qui empêchait la compagnie de fusionner avec une autre compagnie, de l'acheter ou d'acheter ses actions ou de s'entendre avec elle pour mettre les recettes dans un même fonds. La compagnie ne pouvait céder à une autre compagnie ce qu'on lui donnait. Nous faisions cela dans le but d'assurer la concurrence. Il n'y a rien dans ce bill pour assurer la concurrence, rien autre chose que de faciliter à cette compagnie l'achat de toutes les autres compagnies de télégraphe du pays, si elle le désirait. Nous avons toujours cherché à empêcher le monopole, mais dans ce cas-ci, nous légiférons de manière à faciliter la création d'un monopole.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 17.

M. AYLESWORTH : Je propose de modifier cet article en insérant dans la troisième ligne, à partir de la fin du premier article, les mots, " ou les arbres ou le sous-bois ainsi coupés ".

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 13 :

La compagnie peut acquérir par voie d'achat ou autrement et aliéner ou garantir les actions, obligations, débentures ou autres valeurs de toute compagnie autorisée à faire des opérations de télégraphe ou de téléphone.

M. LENNOX : Je crois que cet article permettra à la compagnie de fusionner avec une autre ; ne sera-ce pas le résultat ?

M. R. L. BORDEN : C'est une des conditions.

M. LENNOX : Le ministre de la Justice a dit, hier soir, qu'il était impossible à cette compagnie de fusionner avec le chemin de fer canadien du Pacifique, parce qu'elle n'avait pas un capital suffisant. Sans m'occuper si la compagnie principale a un capital de $45,000,000, il ne sera pas nécessaire pour elle de fusionner avec la compagnie du chemin de fer Canadien-Pacifique. Ce que nous craignons, c'est qu'elle s'unisse avec d'autres compagnies véritables de télégraphe ou de téléphone et non pas avec la compagnie de télégraphe du

Pacifique. C'est ce genre de fusion qui empêcherait la concurrence.

M. SPROULE : Supposons que cette compagnie fusionne avec la compagnie de téléphone Bell ; la compagnie Bell alors détruirait toute concurrence.

M. LENNOX : Certainement, et ce bill permettrait à la compagnie d'englober de petites compagnies. Prenons, par exemple, une compagnie qui a été organisée il y a quelque temps, et qui désirait faire des opérations dans Ottawa ; cette compagnie a été fondée il y a quelques années et son capital a été porté de $500,000 à $1,000,000. La fusion pourrait se faire avec une compagnie de ce genre. Nous ne permettons à aucune compagnie de chemin de fer de fusionner avec une autre compagnie de chemin de fer, sans qu'elle vienne demander la permission au Parlement. Et je crois que nous n'avons pas l'habitude de permettre à des compagnies de télégraphe ou de téléphone de fusionner sans demander la même permission. J'estime que nous devrions insérer un article à cet effet dans ce bill.

Sur l'article (pouvoirs d'emprunt).

M. R. L. BORDEN : Quel est cet article?

M. AYLESWORTH : C'est l'article concernant le pouvoir d'emprunt. Il a été compris que nous le modifierions en y ajoutant un paragraphe stipulant que l'emprunt ne pourrait être fait qu'avec l'approbation du Gouverneur en conseil.

M. R. L. BORDEN : Cela est acceptable.

M. AYLESWORTH : Je propose que dans la première ligne de l'article principal, après le mot "règlement", nous ajoutions les mots suivants :

"tel règlement qui devra être approuvé par le Gouverneur en conseil".

M. R. L. BORDEN : Cela pourrait peut-être restreindre la compagnie qui voudrait se servir du pouvoir ordinaire d'emprunt.

M. AYLESWORTH : Il faudra avoir l'approbation du Gouverneur en conseil pour chaque emprunt.

M. R. L. BORDEN : Je ne voudrais pas aller aussi loin que cela. Je proposerais d'insérer un article rédigé ainsi :

L'exercice de tous les pouvoirs énumérés dans les paragraphes (c) et (d) de cet article . . .

C'est-à-dire la vente des obligations et la concession d'hypothèques sur les biens mobiliers et immobiliers de la compagnie . . .

. . . seront sujets à l'approbation et aux règlements du conseil des ministres.

Cela n'empêcherait pas la compagnie d'emprunter dans le cours ordinaire des affaires.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Cette proposition est-elle acceptée ?

M. AYLESWORTH : Oui.

(L'article ainsi modifié est adopté.)

Sur l'article 19 (emplacement de voie).

M. AYLESWORTH : Je propose d'ajouter le paragraphe suivant :

Pourvu que telle convention soit soumise à l'approbation du Gouverneur en conseil.

(L'article ainsi modifié est adopté.)

M. AYLESWORTH : Je propose que l'article suivant soit inséré comme les articles 19a et 19b.

19a. La compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacique acquerra et prendra autant d'actions ordinaires de la compagnie qu'il en sera émis, et les retiendra et gardera tant que les obligations émises conformément à l'acte de fidéicommis par voie d'hypothèque compris dans l'annexe A, jusqu'au chapitre 98 des statuts de 1905, n'auront pas toutes été acquittées.

19b. Tout fil, toute ligne télégraphique ou téléphone ou toute partie d'icelle qui, d'après les dispositions de cet acte, pourront être installés sur les terrains respectivement assujettis aux actes de fidéicommis par voie d'hypothèque compris dans les annexes A, B et C, jusqu'au chapitre 98 des statuts de 1905, seront assujettis, à tous égards, aux dispositions desdits actes de fidéicommis.

(La motion est adoptée et rapport est fait du bill).

M. AYLESWORTH : Je propose que le bill soit maintenant lu pour la troisième fois et adopté.

M. SPROULE : Le bill ne peut pas être lu la troisième fois maintenant, parce qu'on y a fait une douzaine d'amendements.

M. R. L. BORDEN : Je demande que le bill reste en suspens au moins jusqu'à la séance de lundi, parce que je dois dire à mon honorable ami le ministre de la Justice que je ne suis pas absolument satisfait des articles 12 et 13 tels qu'ils se lisent présentement. Ces articles sont absolument opposés à la pratique qui a été suivie au sujet d'une compagnie semblable. Je demande donc que le bill reste en suspens jusqu'à la séance de lundi afin que nous puissions étudier si nous ne devons pas renvoyer ce bill de nouveau au comité de la Chambre.

Naturellement pour cela il est nécessaire de donner avis.

(La motion est retirée.)

1re LECTURE

De deux projets de loi :

Le 1er (n° 184) concernant la compagnie du chemin de fer de la baie James—M. Campbell ;

Le 2e (n° 185) pour faire droit à Eileen Mary Mackintosh—M. Campbell.

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF AU PARC DES MONTAGNES ROCHEUSES.

M. R. L. BORDEN : Le ministre de l'Intérieur a été assez bon de consentir à laisser ce bill en suspens jusqu'à la séance de huit heures, afin de me permettre de préparer l'amendement dont je lui ai envoyé une copie pour qu'il puisse l'étudier. Je voudrais proposer :

Que l'article 5 dudit bill est par le présent abrogé et remplacé par les articles suivants :

5. Tout règlement comme ci-dessus sera publié pendant quatre semaines consécutives dans la " Gazette du Canada " et de toute autre manière que pourra prescrire le Gouverneur en conseil.

(2) Tel règlement après publication comme dit ci-dessus aura subordonnément, aux conditions ci-incluses, la même force et effet que s'il était contenu dans une loi.

(3) Pourvu que tel règement soit déposé devant le Parlement dans les premiers quinze jours de la session suivante, et reste en vigueur jusqu'à l'avant dernier jour de la prorogation de telle session alors prochaine, et pas plus lontemps à moins que dans ces sessions du Parlement, tel règlement ait été approuvé par une résolution des deux Chambres du Parlement.

Comme je l'ai déjà expliqué privément au ministre de l'Intérieur (M. Oliver), nous avons ici tout ce qu'il est édicté d'important dans l'article 5 de l'acte de 1887, ainsi que la disposition énoncée au chapitre 34 de l'acte de 1892. L'article 5 de ce chapitre contient, quant à la nécessité d'obtenir l'approbation du Parlement, la même disposition que celle que j'ai incorporée dans l'amendement actuellement soumis.

(L'amendement de M. R. L. Borden est adopté.)

Sur le préambule.

M. M. S. McCARTHY : Avant la suspension de la séance, à six heures, je demandais au ministre de l'Intérieur (M. Oliver) s'il voudrait insérer dans le règlement relatif à la vente de cette propriété un article stipulant qu'elle se ferait aux enchères. Je n'ai pas reçu d'assurance de lui à cet égard, si ce n'est qu'on m'a prié d'en assumer la responsabilité. Il est certaines autres conditions qu'on a suggéré d'inclure, en ce qui regarde la vente de la propriété de Banff, qui ne me paraissent pas nécessaires en ce qui regarde la vente de la propriété de Canmore. Je suis d'avis qu'il faudrait, en ce qui regarde Canmore, poser comme condition que la vente se fera aux enchères, que la propriété ne sera pas attribuée—je ne dis pas nécessairement attribuée par le département de l'Intérieur—mais qu'elle ne sera pas attribuée à celui qui aura pu être le premier à entendre parler de la vente. L'honorable député d'Alberta (M. Herron) a signalé ce qui s'était passé à Pincher-Creek, où on avait décidé de vendre une parcelle du domaine fédéral, et où deux ou trois individus apprirent que la vente allait avoir lieu et acquirent au prix de $50 des terrains qu'ils revendirent $500, moins de deux mois après. C'est précisément ce que je ne voudrais pas voir se répéter à Canmore. Le village est peuplé surtout de mineurs, et il faudrait édicter un règlement mettant les mineurs à même d'acquérir le terrain aux enchères à un prix raisonnable, à des conditions faciles et avec une mise à prix peu élevée.

Le Gouvernement ferait preuve de sagesse en adoptant pareil règlement, au lieu de mettre l'individu qui aura pu avoir vent de l'affaire à même d'en acquérir la propriété pour la revendre ensuite aux mineurs à grand bénéfice. On m'invite à assumer la responsabilité ; c'est le ministre qui reste responsable ; mais j'irai jusqu'à proposer qu'un article à cet effet soit inséré dans le règlement.

(Il est fait rapport du projet de loi ainsi modifié.)

DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre délibère en comité des subsides.

Département de la Marine—Entretien et réparation des steeamers et brise-glace de l'Etat, y compris le steamer " Arctic ", $375,000.

M. A. MARTIN : Lors de la précédente discussion de ce crédit, je parlai de ce nouveau brise-glace qu'il est question d'utiliser pour le service de la traversée du détroit de Northumberland entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme. A ce moment, je n'étais pas très bien à même de me renseigner, un état que j'avais demandé sur cette question n'ayant pas été déposé sur le bureau de la Chambre. Cet état a été déposé depuis, et je l'ai sous la main. C'était là un sujet assez épineux à discuter dans le temps, vu que toute la province s'insurgeait contre le projet du ministre de la Marine d'envoyer le " Montcalm " faire ce service, au lieu du nouveau navire que son prédécesseur s'était proposé de construire.

Le ministre a affirmé que le " Montcalm " est un des navires les plus puissants qu'il y ait au monde, le plus puissant qu'il y ait en Amérique, et qu'il pouvait invoquer l'opinion de M. Duguid à l'appui de sa prétention que ce navire était très propre à faire le service entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme. M. Duguid est un expert qu'il a fait venir d'Angleterre, moyennant des appointements de £500 sterling par année, plus ses frais, pour faire rapport sur ce nouveau steamer qu'on allait construire en vue du service en question. J'ai parcouru le rapport de M. Duguid, et il ne s'y trouve rien indiquant qu'il se soit jamais prononcé en faveur de l'utilisation du " Montcalm " pour ce service.

Le " Montcalm " a été construit en vue d'un tout autre service, et il n'est par pourvu des moyens de chargement et de déchargement requis pour un navire faisant ce service. La question que notre comité doit examiner est celle de savoir si le " Montcalm " était réellement requis ou non pour le service en vue duquel on en a fait l'acquisition, il y a deux ans; s'il n'était pas requis, on a gaspillé les deniers publics en le construisant expressément pour ce service. Il est possible qu'il soit pour quelque raison impropre à ce service; et le ministre propose de l'utiliser pour un service plus difficile. M. Duguid ne dit pas que le " Montcalm " soit propre à faire ce service; voici en quels termes il s'exprime :

Après avoir mûrement considéré les difficultés du service hivernal dans le détroit de Northumberland et le besoin d'un navire plus grand et plus puissant, par suite de l'accroissement incessant du trafic, j'ai l'honneur de proposer, pour le service de la traversée entre l'île du Prince-Edouard et les ports de la Nouvelle-Ecosse, la construction d'un navire ayant à peu près les dimensions suivantes, spécialement et fortement construit, eu égard aux pressions qu'il faudra subir et à la force qu'il faudra mettre en œuvre :

Longueur, 250 pieds ;
Largeur, au centre, 42 pieds ;
Profondeur, 26 pieds ;
Tirant moyen, à peu près 18 pieds, 3 pouces ;
Déplacement, à peu près 3,250 tonnes ;
Vitesse en nœuds, 15 à 16 ;
Force de chevaux, 5,000 à 5,500.

Le rapport ajoute que le navire devra être aménagé de la manière la plus moderne et la plus parfaite, et que la quille devra être conformée de manière à pouvoir résister au choc des glaces, et pourvu de toutes les installations requises pour le chargement et le déchargement des cargaisons. Or, quiconque a vu le " Montcalm " sait qu'il n'est pas pourvu de ces installations. Le rapport dit encore qu'un tel navire coûtera à construire à peu près $350,000. J'ai, en outre, ici, pour montrer quelle est l'importance de cette question au point de vue de la province dont j'ai l'honneur d'être l'un des représentants, une pétition de la législature de la province et une résolution adoptée par la chambre de commerce maritime de Saint-Jean. J'en fais part au ministre, parce qu'il ne me paraît pas avoir été frappé au même degré que son prédécesseur de l'opportunité d'améliorer ce service. Feu l'honorable M. Préfontaine, après avoir reçu les députations des habitants de la province, avoir lu les pétitions de la législature et celles des marchands, et avoir considéré toutes les circonstances, s'est entièrement convaincu de la nécessité de faire quelque chose en vue d'améliorer les moyens de communication entre l'île et la terre ferme.

La chambre de commerce maritime, qui est au courant des besoins du pays et qui connaît particulièrement les difficultés de ce service des communications en hiver, a adopté la résolution suivante:

Il semblerait que le temps soit venu de faire quelque chose en vue de l'établissement d'un service sûr et permanent de transports d'un rivage à l'autre.

Voici le texte d'une résolution adoptée par la chambre de commerce maritime de Yarmouth, le 16 août 1905 :

Considérant que la province de l'île du Prince-Edouard a adhéré à la confédération canadienne à des conditions déterminées en ce qui regarde l'établissement de moyens permanents de communication ; considérant que ces moyens de communication ne lui ont pas encore été accordés ; considérant qu'il en résulte de grandes pertes et de grandes souffrances chaque année, et particulièrement durant l'hiver, son développement normal et l'extension du trafic interprovincial s'en trouvant grandement entravés ; considérant qu'aucune province du Canada, quelle que soit son étendue et quel que soit le chiffre de sa population, ne devrait être laissée sans moyens permanents et suffisants de communication, pourvu que cela puisse se faire moyennant une dépense raisonnable de fonds publics, puisque l'établissement de tels moyens de transport est indispensable au maintien de rapports suivis entre les différentes parties du Dominion, et tend fortement à développer et affermir ces rapports ;

Il est arrêté que cette chambre de commerce maritime, en assemblée annuelle, prie et par la présente sollicite vivement le Gouvernement fédéral de mettre le sceau du pacte d'union conclu avec l'île du Prince-Edouard,en construisant et mettant en exploitation le plus tôt possible un tunnel de chemin de fer sous le détroit de Northumberland, seul moyen de communication sûr, permanent et suffisant ;

De plus, cette chambre émet le vœu que le système de navigation en usage soit, en attendant que ce tunnel ait été percé, rendu aussi parfait que possible, que le nouveau navire brise-glace qu'on se propose de construire soit pourvu de toutes les améliorations modernes applicables à ces navires, et qu'on emploie des brise-glace sur ce qu'on appelle le passage de l'Ouest.

Je dois faire observer que dans cette résolution, si la chambre de commerce sollicite l'acquisition d'un troisième navire, elle demande aussi avec instance l'établissement d'un moyen de communication plus rapide et plus sûr entre l'île et la terre ferme. J'ai ici une estimation du prix de revient du service actuel et aussi du prix de revient du service en question, si ces améliorations demandées étaient effectuées.

J'ai l'estimation du prix de revient du service dans les conditions où l'on veut le faire exécuter au moyen d'un nouveau steamer, ainsi que l'estimation de la dépense occasionnée par un tel service dans la supposition où il serait établi un tunnel: et on finira par constater, je pense, que c'est seulement au moyen de la construction d'un tunnel que l'on arrivera à résoudre la question et à remplir toutes les conditions du pacte fédéral :

Prix de construction du tunnel	$10,000,000
Intérêt annuel, disons 3 p. 100	300,000
Entretien, 2 p. 100	200,000
Intérêt sur $500,000	15,000
Dépense annuelle entraînée par le tunnel	$ 515,000

Comparez avec ce que coûtera un steamer.

Prix de construction d'un steamer	$350,000
Entretien par année	70,000
Intérêt par année	10,500
Intérêt sur $70,000	2,100
Dépense annuelle entraînée par le steamer	$ 82,600
Prix de construction d'un quai en pierre au cap Traverse	$750,000
Agrandissement du quai au cap Tourmentin	250,000
Entretien par année	30,000
Intérêt sur $1,000,000	30,000
Dépense annuelle entraînée par les quais	$ 60,000
Dépense annuelle entraînée par ce service	$202,500
Dépréciation des deux steamers par année	46,000
Total	$248,500

D'après ces chiffres, le prix d'un service de steamers serait de $248,000 par année. Mais tout en me rendant compte que nous devons nous contenter d'ici à quelque temps d'un service de cette nature, il faudra finir, je pense, par adopter la dernière alternative. Je ne crois pas que la construction d'un tunnel impose une dépense annuelle beaucoup plus forte que le présent service. Déjà deux offres ont été faites pour la construction de ce tunnel moyennant une somme de dix millions de dollars, ce qui représenterait une dépense sous forme d'intérêt de $300,000 par année. Et, d'après l'état ci-dessus, ce service de steamers entraînera une dépense annuelle, y compris la dépréciation, de $248,000.

M. LEFURGEY : Qui prétend cela ?

M. A. MARTIN : Le capitaine McElhinney. Je ne veux pas retenir le comité trop longtemps, mais les représentants de l'île du Prince-Edouard ont droit, il me semble, de savoir pourquoi ce changement a été décidé. Comment se fait-il que le Gouvernement, après avoir pris la résolution d'établir de meilleurs moyens de transport, l'année dernière, renonce aujourd'hui à ce projet et se contente de proposer l'établissement d'un service qui ne serait pas plus efficace que celui que nous avons eu jusqu'à présent.

L'année dernière, on se proposait de construire deux nouveaux steamers : un pour faire la navigation du Saint-Laurent en aval de Québec, et l'autre pour le service de l'île du Prince-Edouard : et le Gouvernement n'a construit que celui destiné au service de Québec, et a négligé de construire celui destiné au service de l'île du Prince-Edouard.

L'honorable M. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Je suis très heureux que l'honorable député ait jugé à propos de soulever de nouveau cette question. Lors de la dernière discussion sur ce sujet, je n'avais pas eu le temps d'examiner sérieusement le rapport de M. Duguid. J'ai été à même depuis d'étudier la question plus attentivement, et je suis heureux d'être en mesure de jeter quelque jour sur la question. L'honorable député me permettra de ne pas partager son opinion quant au meilleur mode de solution dans les circonstances. Il semble croire que je ne me propose pas de mettre à exécution le programme énoncé par mon prédécesseur relativement à la construction d'un navire.

Il est vrai que mon prédécesseur s'est rendu, l'année dernière, dans l'île du Prince-Edouard, et y a déclaré qu'il allait entreprendre la construction d'un très grand navire, dont on serait satisfait. Il a ajouté qu'il était en correspondance avec lord Strathcona en vue de retenir les services d'un expert nautique d'Angleterre. Lord Strathcona fut prié par M. Préfontaine de lui indiquer quelqu'un ayant une grande expérience dans la construction des brise-glace, et M. Charles Duguid nous fut envoyé dans le but de faire un rapport sur cette importante question. Et l'honorable député, après ce qui s'est passé depuis, vient nous dire que le Gouvernement ne veut pas mettre à exécution le programme énoncé par mon prédécesseur. Eh bien, si le rapport de M. Duguid le satisfait, il est très facile à contenter. Il n'y a rien dans ce rapport qui soit de nature à engager le Gouvernement à construire le navire dont il parle. L'honorable député vient de citer une partie du rapport présenté par M. Duguid. Mais, je regrette de le dire, il n'a pas jugé à propos de nous en communiquer le passage le plus important. C'est probablement qu'il ne l'avait pas lu ; car c'est un homme juste, et je suis convaincu que s'il avait connu le passage que je m'en vais lire, ou s'il s'était rendu compte de sa portée, il n'aurait pas blâmé le Gouvernement de n'avoir pas entrepris sur-le-champ un ouvrage aussi important que la construction d'un navire comme celui qu'il décrit. Voici ce que je trouve à la page 3 de ce rapport :

> On se propose d'installer dans le nouveau navire des chaudières susceptibles de développer une force indiquée d'à peu près 5,500 chevaux. Par suite de cette augmentation de force et de poids, le tirant du navire relativement à la profondeur de l'eau sur la route ordinairement suivie en hiver entre Georgetown et Pictou, devient une question de grande importance. D'après les cartes officielles les plus récentes la profondeur de l'eau sur la barre de Pictou est de 19 pieds 10 pouces, et le navire en question appareillé pour l'hiver, aura un tirant de 21 pieds 6 pouces. Il sera donc

nécessaire de faire des travaux de dragage sur une assez grande échelle à cet endroit afin d'obtenir la profondeur d'eau requise. Dans les conditions actuelles, le "Stanley" et le "Minto", dans leurs voyages d'hiver, sont obligés pour traverser la barre, de renvoyer leur eau de ballast, pour ne pas s'échouer sur le fond du chenal ; cette opération entraîne la perte d'un temps précieux, et expose à certains dangers de la part des glaces flottantes, toutes choses qu'il est à propos d'éviter. Les opérations de dragage doivent nécessairement prendre fin à l'apparition de la glace ; et le fond, étant d'une nature sablonneuse, s'exhausse probablement par suite de l'action de la marée et des forts vents du nord-est, et le chenal se remplit, ce qui est par soi-même un sérieux obstacle à la navigation.

L'honorable député n'a pas jugé à propos de citer cette partie du rapport, bien qu'elle soit très importante.

M. A. MARTIN : L'honorable ministre me permettra-t-il de l'interrompre ? N'était-ce pas une partie du programme que de draguer le port de Pictou ?

M. BRODEUR : Je ne saurais dire si cela faisait partie du programme ou non. Mais l'expert déclare qu'avant d'entreprendre la construction de ce navire, il nous faut considérer la question du dragage du port de Pictou ; et il affirme que c'est un très grave problème, puisque, par suite des conditions locales, la barre peut se reformer à mesure qu'on enlève les déblais. Alors à quoi bon construire ce grand et dispendieux navire avant que nous soyons sûrs d'être en mesure de l'utiliser ?

M. A. MARTIN : Mais voici un passage du rapport que le ministre a lu :

Il sera donc nécessaire de faire des travaux de dragage sur une assez grande échelle à cet endroit afin d'obtenir la profondeur d'eau requise.

C'est ce qu'il propose au Gouvernement de faire.

M. BRODEUR : Mais il conclut en ces termes :

Les opérations de dragage doivent nécessairement prendre fin à l'apparition de la glace et le fond, étant d'une nature sablonneuse, s'exhausse probablement, par suite de l'action de la marée et des forts vents du nord-est, et le chenal se remplit, ce qui est par soi-même un obstacle sérieux à la navigation.

L'honorable député n'aurait pas dû oublier cette constatation. Je suis sûr qu'il n'a pas considéré avec soin cette partie du rapport. Si nous avions entrepris la construction de ce navire, l'honorable député, j'en suis persuadé, nous aurait blâmés, considérant que notre expert nous avait dit : Prenez garde, il y a, à cet endroit, une barre qu'il va falloir draguer, qui pourra se reformer aussitôt après, et qui devient ainsi un sérieux obstacle à la navigation.

M. A. MARTIN : Mais le ministre observera que ce n'est pas une sérieuse question pour ce navire seul ; il dit que c'est un obstacle sérieux à la navigation. La conclusion du rapport c'est qu'il faudrait draguer le port de Pictou.

M. BRODEUR : Mais le département de la Marine et des Pêcheries ne fait-il pas de la navigation en établissant un service comme celui-là ? L'honorable député admettra, je pense, que, d'après M. Duguid, il ne serait pas possible d'établir ce service à cause de l'existence de cette barre, et que cette barre, une fois draguée, pourra se reformer.

M. LEFURGEY : Il vous faut bien draguer le Saint-Laurent à mesure que le chenal se remplit.

M. BRODEUR : Non, l'honorable député (M. Lefurgey) est mal renseigné à cet égard.

M. LEFURGEY : On drague le chenal une année, et l'année suivante il se remplit.

M. BRODEUR : Non, l'honorable député se trompe. Ce n'est pas mon opinion que je donne ; si l'honorable député veut bien lire le rapport de l'ingénieur préposé au dragage du Saint-Laurent, il constatera que les conditions du fleuve sont telles que le chenal ne se remplit pas une fois dragué.

Mais notre expert nous informe que nous sommes exposés à voir cette barre se reformer aussitôt enlevée. Dès lors, est-il sage de dépenser un demi-million de dollars à construire un navire que nous ne serons peut-être pas en mesure d'utiliser ? Comme je l'ai dit, je suis sûr que l'honorable député m'aurait blâmé si j'avais fait construire ce navire avant que cette question eût été réglée.

M. A. MARTIN : Le ministre prétend-il que M. Duguid leur a conseillé de ne pas entreprendre la construction de ce navire ? Je ne vois rien de tel nulle part dans ce document. Il dit simplement qu'il est nécessaire de draguer le port.

M. BRODEUR : Je ne saurais prendre sur moi de proposer la construction d'un tel navire, quand j'ai sous les yeux un rapport comme celui-là. Mais il y a plus. Après que M. Duguid eût fait son rapport au Gouvernement, il eut occasion de visiter le "Montcalm", et comme je l'ai dit l'autre jour, il a déclaré verbalement au sous-ministre que, s'il avait vu ce navire plus tôt, il aurait fait rapport que le "Montcalm" était assez fort pour faire le service dans le détroit de Northumberland. C'est là la situation. En premier lieu, nous avons un rapport de notre expert officiel quant au mode d'exécution de ce projet ; ensuite nous avons ce fait important qu'après avoir visité le brise-glace, il a déclaré qu'il était certainement assez puissant pour faire le service du détroit. Il me semble que l'honorable député, en présence de ces faits, n'aurait pas dû me menacer du mauvais vouloir de nos bons amis de l'île du Prince-

Edouard. Il se peut que je visite l'île avant longtemps, et je ne voudrais pas être mal vu de nos amis de là-bas.

M. MARTIN : En ce qui regarde le service de Pictou, je désire signaler au ministre un passage qui lui a échappé. S'il veut se reporter à la page 4 du rapport, il y trouvera les paroles suivantes :

Plusieurs alternatives m'ont été suggérées dans le cours des investigations ; et l'une de ces propositions, celle du trajet Charlottetown-Brulé me semble mériter qu'on s'y arrête et qu'on en fasse l'essai. Un trajet direct de vingt milles par un chenal profond, avec un courant d'un demi-nœud seulement, ce sont là des conditions qui me paraissent devoir convenir très bien pour un navire plus grand et plus puissant.

On se proposait, l'année dernière, de construire ce troisième navire ; l'un de ces autres navires devait explorer la nouvelle route, ainsi que quelques autres sur le compte desquelles on voulait se renseigner. Mais plus loin, dans cette correspondance, nous voyons qu'un certain trajet a été proposé par l'ancien représentant d'Antigonish, et qu'il a été échangé des lettres avec lui sur ce sujet. L'idée, c'était que ces routes seraient examinées et mises à l'essai, et l'ancien ministre se proposait de construire ce nouveau navire pour le cas où l'on constaterait que ces nouvelles routes sont plus favorables que l'ancienne.

M. BRODEUR : L'honorable député est-il d'avis que nous devrions construire un navire coûtant un demi-million de dollars dans le but de faire des expériences ?

M. A. MARTIN : La dépense serait de $350,000.

M. BRODEUR : Y compris l'aménagement, la dépense serait d'un demi-million.

M. LEFURGEY : Vous avez bien construit le " Montcalm " pour faire des expériences dans le fleuve Saint-Laurent. Je ne crois pas que le ministre ait fait part de ses intentions aux députés de l'île qui sont intéressés dans cette entreprise. Ce rapport n'a été déposé que ce soir ; nous n'avons pas eu le temps de l'examiner. C'est la première fois que je vois le rapport de M. Duguid et celui du capitaine McElhinney. J'ai demandé des informations à plusieurs reprises, mais le ministre ne les déposait pas.

M. BRODEUR : L'honorable député se montre injuste à mon égard. Il y a quelques jours, l'honorable député de Queen me faisait observer que ce rapport n'avait pas été déposé ; il ne demandait pas seulement le dépôt de ce rapport, mais celui également de nombre de documents ; je donnai ordre aussitôt de lui envoyer un exemplaire du rapport, et il a eu ce rapport entre les mains depuis plusieurs jours.

M. LEFURGEY : A tout événement, c'est la première fois que j'ai occasion de le consulter. Le ministre devait avoir ce rapport en sa possession quand l'honorable député de King l'a questionné au sujet de ce nouveau navire et quand l'honorable député de Queen l'a questionné de la même manière, et que le ministre a répondu que ce nouveau navire était destiné à faire le service de l'île. Le ministre avait ce rapport en mains durant tout ce temps. Lors de la dernière session, il fut entendu que nous aurions un nouveau navire pour faire le service de l'île du Prince-Edouard, et il aurait été facile pour le ministre d'informer les habitants de l'île du Prince-Edouard, de cette province, la chambre de commerce et le gouvernement provincial que les plans avaient été changés pour une raison ou une autre, au lieu d'attendre jusqu'à cette session-ci, et même alors continuer à nous laisser croire que le nouveau navire était destiné à ce service. Durant tout ce temps, le ministre avait en sa possession le rapport en question. Pourquoi n'en a-t-il pas donné connaissance aux députés de l'île du Prince-Edouard ? Il nous a donné à entendre que M. Duguid déclarait dans son rapport que le " Montcalm " était propre à ce service.

M. BRODEUR : Je n'ai jamais déclaré pareille chose.

M. LEFURGEY : C'est ce que j'ai compris. A tout événement, le ministre déclare ce soir qu'il en a causé avec lui et que celui-ci a déclaré que le " Montcalm " . . .

M. BRODEUR : Je n'ai jamais dit que j'en avais causé avec lui. Ce que j'ai dit, et ce que je répète, c'est que, à la suite de ce rapport adressé au département, M. Duguid s'était rendu à Québec, avait visité le "Montcalm", et après l'avoir examiné avait déclaré verbalement au sous-ministre et à quelques autres fonctionnaires que le "Montcalm" était propre à ce service.

M. LEFURGEY : Très bien ; je me servais simplement du nom du ministre comme représentant du département. Après que M. Duguid eut fait des représentations, et après qu'il eut remis ce rapport dans lequel il affirme qu'il faudra un navire de 5,500 forces pour ce service, il se consulte avec les fonctionnaires du département, et il constate que le " Montcalm " fera l'affaire, bien que sa force soit de 1,000 chevaux inférieure à celle qu'il avait indiquée. Il me semble qu'il y a contradiction quelque part, et je ne trouve pas que le ministre ait éclairci la situation ce soir. Vous déclarez maintenant qu'il faudrait draguer le port de Pictou. Or voilà deux ou trois ans qu'il est adressé au ministre demande sur demande à cet effet. J'ai à la main le texte d'une résolution adoptée à la réunion annuelle de la chambre de commerce de Yarmouth (N.-E.), le 16 août 1905, et dont le ministre a eu communication :

Considérant que la province de l'île du Prince-Edouard a adhéré à la confédération ca-

nadienne à des conditions déterminées en ce qui regarde l'établissement de moyens permanents de communication ; et considérant que ces moyens de communication ne lui ont pas encore été accordés, et considérant qu'il en résulte de grandes pertes et de grandes souffrances chaque année, et particulièrement durant l'hiver, son développement normal et l'extension du trafic interprovincial s'en trouvant grandement entravés ; et considérant qu'aucune province du Canada, quelle que soit son étendue et quel que soit le chiffre de sa population, ne devrait être laissée sans moyens permanents et suffisants de communication, pourvu que cela puisse se faire moyennant une dépense raisonnable de fonds publics, puisque l'établissement de tels moyens de transport est indispensable au maintien de rapports suivis entre les différentes parties du Dominion, et tend fortement à développer et affermir ces rapports ;

Il est arrêté que cette chambre de commerce maritime, en assemblée annuelle, prie, et, par la présente, sollicite vivement le gouvernement fédéral de mettre le sceau au pacte de la confédération conclu avec l'île du Prince-Edouard en construisant et mettant en exploitation le plus tôt possible un tunnel de chemin de fer sous le détroit de Northumberland, seul moyen de comunication sûr, permanent et suffisant.

De plus, cette chambre émet le vœu que le système de navigation en usage soit, en attendant que ce tunnel ait été creusé, rendu aussi parfait que possible ; que le nouveau navire brise-glace qu'on se propose de construire soit pourvu de toutes les améliorations modernes applicables à ces navires et que l'on emploie un des brise-glace sur ce qu'on appelle le passage de l'Ouest.

Voici donc une pétition émanant des Provinces maritimes unies, et comme je l'ai dit, il nous en est parvenu nombre d'autres sur le même sujet. La manière dont l'honorable ministre a voulu mettre à exécution les conditions du pacte fédéral, après ce qui s'est passé, ces années dernières, fait assurément peu d'honneur au Gouvernement et à son département. Il retire le "Montcalm" du service auquel il était spécialement destiné. Ce navire est assigné à un service autre que celui en vue duquel il avait été construit ; et le Gouvernement construit un autre brise-glace pour le service du fleuve Saint-Laurent. Il semble que ce soit là du simple gaspillage. Si l'on n'avait pas besoin d'un navire aussi puissant que le "Montcalm" pour faire le service en question, pourquoi ne s'en est-on pas rendu compte il y a un an, pourquoi n'a-t-on pas, dès le début, assigné le "Montcalm" au service de l'île du Prince-Edouard ; pourquoi n'a-t-on pas utilisé un autre des navires pour le service du Saint-Laurent et n'a-t-on pas dragué, dans l'intervalle, le port de Pictou, et construit ce navire de 5,500 forces, suivant le conseil de M. Duguid ? Le "Stanley" serait suffisant pour ce service. C'est un navire dont la force indiquée est de 2,000 chevaux, et qui peut, dans certaines circonstances, en fournir davantage ; tandis que ce nouveau navire que l'on est en frais de construire, n'a une force indiquée que de 2,300 chevaux.

Il me semble que, si le département désirait sincèrement surmonter ces difficultés et faire des économies, il aurait pu prendre l'un des bateaux qui desservent l'île du Prince-Edouard et l'amener à cet endroit et faire l'essai du "Montcalm" sur la route de l'île, au lieu de construire un nouveau bateau pour le service fluvial pour lequel il aurait pu utiliser l'un de ceux qui font la navette entre l'île et la terre ferme, mais qui ne sont pas assez puissants pour s'acquitter de cette tâche. Apparemment, le ministre n'a pas cru qu'ils étaient assez bons pour la navigation dans les eaux du Saint-Laurent, et il a pensé qu'il fallait un bateau nouveau et luxueusement aménagé. La force nominale du bateau en voie de construction n'est que de 2,300 chevaux-vapeur. Nous en avons un d'une force nominale de 2,000 chevaux-vapeur qu'il peut surpasser et un autre d'une force normale de 2,400 chevaux-vapeur et d'une force réelle de 3,200. On aurait fort bien pu s'en servir sur l'autre route.

Je constate par les plans et le cahier des charges qu'on veut déployer le même luxe que sur le "Montcalm" et l'"Arctic". Il faut un bateau splendidement meublé, avec des cabines et des appartements et un service qui conviendrait au roi lors de son voyage projeté au Canada. Je demanderai au ministre si ce bateau si luxueusement aménagé ne servira qu'à l'équipage ou si on se propose de l'employer au transport des passagers sur le Saint- Laurent ?

M. BRODEUR : Le bateau en voie de construction en Angleterre servira principalement au nettoyage du chenal en aval de Québec.

M. LEFURGEY : Je constate que ce bateau est destiné à briser un pont de glace de 3 pieds d'épaisseur et à passer à travers des amas de glaces de 8 pieds de hauteur. L'ameublement est certainement splendide pour un bateau qui accomplira ce service.

Voici ce qui est convenu au sujet de l'ameublement :

Sur le premier pont, immédiatement en arrière du fronteau de la chambre de la machine deux grandes cabines seront construites et complètement garnies d'un lit en cuivre, d'un canapé, d'une garde-robe, d'un lavabo, d'une table et d'une chaise. En arrière, il y aura deux cabines à tribord et une cabine à babord, garnies de lits, de commodes, de canapés, de garde-robes et lavabos, tel qu'indiqué sur le plan. Une salle de bain et des cabinets à l'anglaise seront placés en arrière sur ce pont à babord et la cambuse se trouvera sous l'escalier à tribord.

Puis :

Un grand salon d'environ 24 pieds de longueur sera réservé sur le pont des gaillards, tel qu'indiqué sur les plans, les murs et le plafond seront formés de beaux panneaux de pin blanc peinturés en blanc mat . . . . Le mobilier sera en acajou massif et comprendra buffet, table à rallonges, pupitre, deux fauteuils, dix

chaises, un divan, un piano droit Broadwood d'un petit format ou un autre bon piano de navire avec accessoires de pianola, un manteau de cheminée surmonté d'une armoire; des chaises devant être recouvertes en cuir et le divan en peluche de velours vert foncé ou rouge, au choix. On devra fournir des coussins pour le divan.

Et encore :

Entre l'écoutille de la chambre de la machine et le salon est l'office ; en avant se trouvent deux cabines pour le premier mécanicien et le commandant, chacune garnie d'un lit, d'une commode, d'un canapé, d'une table, d'une garde-robe et d'un lavabo ; les sofas seront recouverts en cuir et le plancher d'un linoleum d'un seul dessin.

Une salle de bain et des cabinets à l'anglaise seront aménagés en avant de l'écoutille de la chambre de la machine à babord ainsi qu'une cabine supplémentaire à tribord, tel qu'indiqué sur le plan. Vu que le bateau est destiné au service fluvial, les vassoles des écoutilles du grand salon pourront n'avoir que 9 pouces de hauteur.

Ce n'est pas tout. Je constate que

Le rouffle du pont de manœuvre du gaillard d'arrière qui mesure environ 28 pieds de longueur par 12 pieds de largeur contiendra deux cabines, un boudoir, une salle de bain et des cabinets à l'anglaise. Du salon une porte donnera accès dans chaque cabine et dans chaque cabine une autre porte livrera passage dans la salle de bain ; l'ouverture de celle-ci faisant fermer l'autre. Tout ce logement sera en acajou à l'intérieur et en bois de teck à l'extérieur.

Le boudoir sera garni de chaque côté de divans de deux pieds de largeur et recouverts sur toute leur longueur de velours ou de peluche, vert ou rouge.

Les autres meubles comprendront un guéridon fixe en acajou et quatre fauteuils aussi en acajou et recouverts en cuir de la couleur des divans. Un pupitre en acajou avec tiroirs et une horloge de marine en cuivre se remontant tous les huit jours devront aussi y être placés.

Tout est somptueux et d'un luxe inouï. Il y a aussi un lave-mains à poser dans une autre salle de bain. L'aménagement de ce bateau, avec ses boudoirs et ses cabines, ne semble pas convenir au rang de ceux qu'on s'attendrait à trouver à bord d'un bâtiment destiné au service fluvial. Je constate qu'il en sera comme du steamer "Arctic". Il y aura de la verrerie, du verre taillée, des verres à vin de toutes sortes, des carafes à liqueurs, et le reste, afin que ceux qui seront à bord ne manquent de rien lorsque le bateau sera pris dans les glaces.

Le ministre, lui-même, je n'en doute pas, fera quelques excursions, car tout est de nature à satisfaire les goûts les plus raffinés. Cela prouve que le Gouvernement gaspille de gaité de cœur lorsqu'il s'agit d'un bateau dont le besoin ne se fait pas sentir, tandis qu'il craint de dépenser quelques milliers de dollars pour un service que la population de l'île du Prince-Edouard réclame à grands cris. Le ministre, s'il avait voulu pratiquer l'économie, aurait pu utiliser l'un des bateaux qui desservent maintenant l'île du Prince-Edouard et le remplacer par le "Montcalm". Alors, lui et le Gouvernement auraient pu prendre une décision au sujet du maintien des communications entre l'île et la terre ferme, en hiver.

Nous n'avons pas fait un pas vers la solution de ce problème depuis l'an dernier, ni depuis que le présent Gouvernement est au pouvoir, bien que nous ayons supplié le cabinet, d'une année à l'autre, de faire quelque chose de pratique. Voici les conclusions de M. Duguid ; il fait ressortir la nécessité de construire un bateau d'une force nominale de 5,500 chevaux-vapeur. Le ministre, pour certaines raisons, ne pouvait pas adopter ces conclusions, mais il aurait pu choisir l'alternative que je lui suggérais. On lui a demandé d'enlever la batture de Pictou. Il aurait pu mettre le "Montcalm" sur la route de Summerside et draguer la batture pendant la construction du nouveau bateau. L'avantage de cette route a été pleinement démontré. C'était le meilleur moyen d'exécuter ces travaux et d'apaiser les craintes du ministre au sujet de l'échouement des vaisseaux pendant une tempête, si seulement on avait voulu s'en occuper.

Il y a aussi le rapport de M. McElhinney. Celui-ci donne un aperçu de ce que coûterait le percement d'un tunnel, bien que je doute fort qu'il soit plus en état que moi d'estimer ce que coûterait l'entreprise ou même de faire d'autres calculs. J'ai moi-même préparé une estimation des frais d'entretien d'un tunnel et je l'ai communiquée à la Chambre, l'an dernier. Je crois que nous pouvons présenter l'entreprise sous un jour plus favorable que M. McElhinney. Celui-ci calcule qu'un tunnel coûterait $515 000 par année. Or, en consultant les chiffres que j'ai alignés l'an dernier, le ministre s'apercevra que le présent service coûtera $482,217, si on construit un brise-lames au cap de la Traverse et si on ajoute un nouveau bateau, conformément aux propositions des fonctionnaires du département. Par contre, au dire de M. McElhinney, un tunnel coûterait $515,000 par année ; il n'y a donc qu'un écart de $15,000 à $20,000 entre mon estimation du coût du service sans tunnel et les frais du maintien des communications au moyen d'un tunnel. Aussi, il me semble que l'Etat pourrait bien entreprendre le percement de celui-ci afin de résoudre le problème. Du moins, nous voudrions que le cabinet rachetât la promesse qu'il a faite à la Chambre et aux représentants de l'île du Prince-Edouard, l'an dernier.

Le ministre des Travaux publics s'est alors engagé à faire faire des études par les ingénieurs de son ministère et à déposer sur le bureau un rapport donnant un aperçu des frais de percement, de la possibilité de réaliser l'entreprise et du coût de l'entretien du tunnel. Il ne l'a pas fait. Dédaignant

les conclusions de M. McElhinney et de M. Duguid, le cabinet n'a pas déposé de rapport sur le percement d'un tunnel. De fait, il ne montre aucune disposition à chercher la clef de la situation relativement au maintien des communications entre l'île et le continent. Il pourrait facilement s'occuper du projet de percer un tunnel et je voudrais apprendre du ministre ce que le cabinet se propose de faire au sujet de ce service.

Nous n'accepterons pas le "Montcalm"; nous ne nous contenterons pas de ce bateau qui, à mon avis, ne serait pas à la hauteur de la tâche en présence des mêmes obstacles qu'ont eu à surmonter le "Stanley" et le "Minto". Le cabinet n'a pas le droit de ne rien faire ni d'espérer plaire aux intéressés ou résoudre le problème en changeant la destination du "Montcalm." Nous voudrions savoir ce qu'il fera l'an prochain. Nous aurons à nous contenter de belles promesses, comme depuis que je fais partie de la Chambre, comme depuis l'entrée de l'île dans la confédération. Mais nous ne cesserons pas d'importuner le ministre avant d'obtenir quelque chose. Nous nous demandons ce qu'on fera pour nous à l'avenir.

M. J. J. HUGHES : Il me semble que les députés oppositionnistes de l'île du Prince-Edouard ont l'humeur querelleuse ce soir, et qu'ils critiquent à tort les démarches de nos gouvernants tendant à observer les conditions du pacte au sujet des communications entre l'île et le continent. Un esprit impartial qui se rendrait compte de ce que le Gouvernement a accompli conviendrait avec moi qu'il a fait au moins des efforts raisonnables pour donner à la population de l'île les moyens de communication qu'elle a le droit d'avoir, qui lui ont été promis au moment de l'union mais qu'elle n'a obtenus que plusieurs années après.

Il ne faut pas oublier que pendant les premières années qui suivirent l'union, alors que l'île du Prince-Edouard avait à peu près la même importance qu'aujourd'hui et que le volume de notre commerce était presque le même, nous étions loin de jouir des mêmes avantages qu'à présent. Pendant longtemps, et récemment encore, nous avons dû nous contenter du "Stanley," et ce n'est que depuis l'avènement du présent Gouvernement que nous avons obtenu le "Minto." Par conséquent, nous avons un gros bateau et deux au lieu d'un. Presque tout le monde, du moins toute la population de l'île du Prince-Edouard, se rappelle qu'il y a peu d'années nous avons reçu une grosse somme d'argent, $1,000,000, en dédommagement de la négligence des anciens gouvernants qui n'avaient pas établi un service de steamers entre l'île et la terre ferme. Il me semble que le plus ancien député de Queen (I.P.-E.) faisait partie de la Chambre de 1891 à 1896, mais je me demande si ces critiques étaient alors aussi amères, bien que le service ne valût pas la moitié autant.

M. A. MARTIN : Est-ce à moi que l'honorable député fait allusion? Je n'étais pas député de 1891 à 1896 mais je l'ai été de 1896 à 1900.

M. J. J. HUGHES : L'honorable député voudra bien m'excuser, mais les députés conservateurs qui étaient ici n'ont rien fait.

On nous dit que le meilleur steamer, le vaisseau brise-glace le plus puissant de l'Etat fera ce service l'an prochain. Le ministre a déclaré ce soir qu'il ressort du témoignage de l'expert, M. Duguid, et de l'examen de la carte marine que l'eau n'a qu'une profondeur de 19 pieds au-dessus du haut fond de Pictou. Comme le steamer qu'on se proposait de construire devait avoir un tirant d'eau de 21 pieds 6 pouces, le ministre a clairement établi que ce serait folie de la part du Gouvernement d'entreprendre la construction d'un bateau de cette grandeur et de ce tonnage avant de s'assurer s'il y a sur le littoral de la Nouvelle-Ecosse un port capable de le recevoir.

Dans l'intervalle, le Gouvernement envoie ou enverra le plus solide et le plus puissant vaisseau brise-glace qu'il possède. J'ai confiance que les trois steamers seront mis sur cette route l'hiver prochain. Le député de Prince (M. Lefurgey) a conseillé au ministère de retirer soit le "Minto" soit le "Stanley" à l'arrivée du "Montcalm".

M. LEFURGEY : Je n'ai pas donné de conseil semblable.

M. J. J. HUGHES : C'est ce que j'ai compris.

M. LEFURGEY : Vous avez mal compris.

M. J. J. HUGHES : J'ai certainement compris...

M. LEFURGEY : Non, je n'ai pas donné de conseil. J'ai dit au ministre qu'il craignait de construire un bateau de $500,000 pour le mettre sur la route de l'île du Prince-Edouard avant de trouver un port où il pourrait entrer. J'ai fait observer qu'il aurait pu en draguer un dans l'intervalle et que, s'il désirait pratiquer l'économie, il aurait pu nous envoyer le "Montcalm", l'an dernier, et retirer l'un des deux autres bateaux.

M. J. J. HUGHES : Je demande instamment au ministre, pendant que le "Montcalm" et l'autre steamer solide feront le service de Georgetown à Pictou l'hiver prochain, d'employer, si c'est possible, l'un des autres steamers afin de découvrir s'il n'y a pas sur le littoral de la Nouvelle-Ecosse un port où l'eau est plus profonde qu'à Pictou. On a parlé de Cap-Brûlé et de Cap-George. Je crois qu'on a eu raison de les proposer tous les deux, car il n'y a pas à nier que le port de Pictou soit le véritable obstacle. On sait que, pendant certains hivers, la glace est si épaisse près de l'entrée du port de Pictou qu'elle touche le lit du fleuve à cet endroit. Selon moi, il ne s'est pas encore construit et il ne se

construira jamais de steamer capable de franchir ce banc lorsque la glace s'y accumule à 20 pieds de hauteur. Autant vaudrait chercher à ébranler le cap.

M. LEFURGEY : Vous êtes en faveur du tunnel, j'imagine ?

M. J. J. HUGHES : Certainement. Je crois que nous finirons par là.

Grâce à l'accroissement de la prospérité et de la richesse de la nation et aux progrès de la science, nous nous apercevrons peut-être un jour que le service de l'intérêt sur la mise de fonds et les frais d'entretien d'un tunnel coûteraient moins cher que le maintien du service de steamers. Si cela pouvait être démontré, le percement d'un tunnel répugnerait moins au cabinet. Ce serait le moyen d'observer à la lettre le pacte d'union.

Lorsque nous avons adhéré à la confédération, personne ne pensait à un tunnel. Notre ambition était d'obtenir le meilleur service possible au moyen de steamers, et le cabinet fait aujourd'hui toutes les démarches raisonnables dans ce sens.

Je prie le ministre, lorsqu'il y aura un troisième steamer sur la route, de s'assurer s'il n'y a pas un port plus commode du côté de la Nouvelle-Ecosse et d'ordonner aux gardiens des phares de Cap-George et de Cap-Brûlé de constater chaque jour l'état de la mer au large des phares, pendant l'hiver prochain. Cela serait facile. On pourrait fournir une lunette puissante au gardien et lui ordonner de prendre des notes deux ou trois fois par jour, au moins matin et soir, sur l'étendue d'eau libre et la quantité des glaces. Ces renseignements serviraient au Gouvernement dans ses tentatives de maintenir ce service important et coûteux.

Encore une fois, je crois qu'on finira par percer un tunnel et j'entretiens cet espoir. Dans l'intervalle, nos gouvernants font tout ce que peuvent attendre d'eux les hommes bien pensants. Ils nous donnent leur meilleur steamer, le plus utile, car celui dont M. Duguid a tracé les plans, s'il était construit, ne pourrait pas entrer dans le port de Pictou, à cause du banc de sable de l'endroit, le plus faible anneau de la chaîne. Aussi, à titre de représentant de l'île du Prince-Edouard, je crois qu'il n'y a pas lieu de faire au Gouvernement les représentations qui lui adressent ses adversaires. Voici une question d'affaires. A mes yeux, ces critiques ne sauraient avoir aucun résultat pratique ni faire aucun bien à un parti. En somme, qu'importe de poser pour la galerie ?

Il y a quelques soirs, ce crédit étant à l'étude, le député de Pictou (M. Macdonald) et l'un des représentants de Queen (M. A. A MacLean) ont fait des commentaires. Le premier a tenu des propos qui, si j'en ai bien saisi la portée, étaient injustes pour l'agent du département de la Marine et des Pêcheries à Charlottetown, M. Lord. S'il avait l'intention de le déprécier dans l'esprit du ministre, qui était présent, je dois dire que ce fonctionnaire ne mérite pas ce traitement. Le député de Queen faisait des observations lorsque le représentant de Pictou a posé cette question :

M. E. M. MACDONALD : L'honorable député tient-il ses renseignements de M. Lord, l'agent du département à Charlottetown ?

M. A. A. McLEAN : Non ; ils m'ont été fournis par un citoyen libéral qui est membre de la chambre de commerce de Charlottetown.

M. E. M. MACDONALD : Je sais que M. Lord est un ami intime de l'honorable député . . .

M. A. A. McLEAN : Il n'est pas un ami intime de l'honorable député—ce n'est point mon ami.

M. E. U. MACDONALD : Il ne l'est pas depuis peu.

En justice pour le fonctionnaire en question, tout ce que je puis dire, c'est que je le connais depuis six ans et que, bien qu'il fût conservateur et qu'il le soit encore, je crois, ses préférences politiques ne l'ont jamais empêché d'accomplir ses fonctions officielles.

Il a ses défauts comme tout le monde, il répugne à assumer beaucoup de responsabilité—peut-être pour se conformer aux ordres du département—mais, ayant eu des rapports suivis avec lui, je n'ai jamais eu connaissance que ses tendances politiques eussent nui à l'accomplissement de ses devoirs d'état. C'est lui rendre justice que de faire cette affirmation en la présence du ministre.

M. W. CHISHOLM : Le député de Queen dans l'île du Prince-Edouard (M. Martin) ayant fait allusion à la correspondance que j'ai échangée avec le département, l'automne dernier ou au commencement de l'hiver, au sujet de la route du Cap-George (comté d'Antigonish) et de Georgetown, cela me fournit l'occasion de dire quelques mots sur le sujet.

On ne saurait nier que l'île du Prince-Edouard ait le droit d'exiger un service régulier par steamers toute l'année durant et qu'elle ne l'ait pas obtenu. Toutefois, on devra admettre que le cabinet actuel, comme ceux qui l'ont précédé, s'est efforcé de répondre de son mieux aux besoins de la situation. La population de l'île du Prince-Edouard a été l'objet de faveurs particulières sous le présent régime. Elle a maintenant deux bateaux, tandis qu'elle n'en avait qu'un du temps des conservateurs.

Il me vient dans l'idée que le député de Prince (M. Lefurgey) tient plus à blâmer le Gouvernement et à soigner la clientèle électorale qu'à aplanir les obstacles qui nuisent aux communications pendant l'hiver. Tantôt il prétend que le " Montcalm " n'est pas propre à ce service et qu'on avait promis un autre bateau ; l'instant d'après, il consent volontiers à accepter ce bateau et à le remplacer par l'un des deux autres dans les eaux du Saint-Laurent. Ce que peut faire l'envoi du " Stanley " au service entre l'île

et la terre ferme, voilà ce que je ne saurais comprendre. Le "Montcalm" est le vaisseau brise-glace le plus puissant qu'il y ait au Canada. Certes, la population de l'île doit être contente du Gouvernement qui leur donne le meilleur bateau qu'il y ait au pays.

Chaque année depuis 1873, des plaintes ont eu lieu au sujet de l'insuffisance du service. Les unes étaient légitimes. Si l'on considère que souvent la population de l'île a été isolée du reste du monde pendant deux mois—pendant 55 jours en 1904-1905—on est forcé d'admettre que les insulaires ont raison de prétendre que l'Etat n'a pas observé d'une manière généreuse les engagements qu'il avait pris. Pour le prouver, il suffit de rappeler qu'une loi, adoptée en 1900, décréta que la législature de l'île du Prince-Edouard recevrait à perpétuité une rente annuelle de $30,000 outre sa subvention. Cela représentait un capital d'un million. Par là, on voulait indemniser la population du dommage résultant de l'inobservation des conditions de l'union relativement à l'entretien des communications entre l'île et la terre ferme.

M. LEFURGEY : Pour le dommage subi jusqu'à la date de l'allocation.

M. W. CHISHOLM : Jusqu'en 1900, et le représentant de Queen, dans l'île du Prince-Edouard (M. Martin) nous affirme qu'elle réclamera une indemnité pour le dommage souffert depuis.

Souvenons-nous de l'hiver de 1904-1905, alors que cent wagons de foin et d'autres produits destinés aux insulaires ont été retardés pendant des semaines, à cause de l'impossibilité de les transporter de la terre ferme sur l'île. Quelle sera la solution du problème est encore un mystère. Il est évident que les représentants de l'île veulent obtenir un tunnel, et il n'y a pas lieu de s'en étonner. Il n'y a pas de doute que ce serait une solution pratique de la difficulté, mais le coût de l'entreprise est estimé à $10,000,000 et il serait plutôt de $15,000,000 ou de $20,000,000. C'est une dépense considérable, mais s'il n'y a pas d'autre moyen d'avoir des communications d'hiver, le Gouvernement devra le faire. La parole du pays est engagée, et ce n'est pas une chose qui se calcule par dollars et par cents. La convention doit être respectée à tout prix.

Mais il y a un moyen de trancher la difficulté sans faire les dépenses énormes qu'entraînerait le percement d'un tunnel. Il est admis que le service entre Charlottetown et Pictou n'est pas satisfaisant. La raison en est qu'au printemps et au commencement de l'hiver, les vents du nord-est et de l'ouest amoncellent les glaces à l'entrée du port de Pictou. A l'intérieur du port, près de l'entrée, il y a un île où la glace se rassemble. Quelle que soit la puissance du navire, il ne saurait donner un service satisfaisant. Il y a un banc de sable à l'entrée du port et, lorsque le navire donne contre des champs de glace épaisse, il s'échoue pour briser la glace sous lui et poursuivre sa route sans arrêt. Le port de Pictou n'est pas et ne saurait devenir un bon refuge pour un gros bateau pendant l'hiver.

Mais, entre Souris ou Georgetown et Cap-George, il y a une route libre toute l'année. Des vieux marins et d'autres personnes qui ont vécu des années à Cap-George (Antigonish) m'affirment qu'il n'y a pas une saison de l'année où la route n'est pas libre entre Georgetown ou Souris et Cap-George. La raison en est évidente. Entre le détroit de Northumberland et le détroit de Canso, il existe un courant qui tient la voie libre toute l'année. Souvent, lorsque le steamer était pris dans la glace depuis des jours et des semaines, il fut entraîné par le courant vers les rives du comté d'Antigonish, où les passagers mirent pied à terre. Les navires feraient le service entre Georgetown et le Cap-George et il suffirait ensuite d'un chemin de fer de 12 milles jusqu'à Antigonish, ou quelque autre endroit. Les engagements pris lors de l'union se trouveraient respectés et la population de l'Ile du Prince-Edouard serait satisfaite.

C'est une question qui, naturellement, intéresse surtout l'île du Prince-Edouard. Elle intéresse aussi la population du comté d'Antigonish et de la terre ferme, mais pas au même degré. C'est la population de l'île qui a le droit d'exiger des communications ininterrompues, parce que c'est à elle qu'elles ont été promises lors de son adhésion à la confédération. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) devrait donc s'assurer si cette route, entre Georgetown et le Cap-George, est praticable. L'ex-ministre de la Marine et des Pêcheries, feu M. Préfontaine, avait promis de s'en assurer ; mais comme le dernier hiver a été très doux, il n'a pas été possible de faire les études nécessaires. Je n'ai pas de doute que lorsque le moment sera venu, le ministre ordonnera un examen des différentes routes et décidera en conséquence.

Quand l'honorable député de Queen, I.P.-E. (M. Martin) reproche au Gouvernement de n'avoir pas fait faire les observations qu'il avait promis de faire faire, il oublie que le dernier hiver n'était pas propice à ces observations, puisque la mer, à cet endroit, a été libre de glace toute l'année. Je suis convaincu que les études nécessaires seront ordonnées et que le Gouvernement s'assurera si la route entre Georgetown et le Cap-George est praticable ou non. Je suis persuadé qu'elle peut être utilisée en toute saison. A Cap-George, il y a beaucoup d'eau et un excellent quai, et tout ce qui manque, c'est un court chemin de fer entre Cap-George et Antigonish. Ce serait la solution de la difficulté actuelle qui existera tant qu'on s'en tiendra à la route de Pictou. Je déclare que celle de Georgetown, de

Souris ou de Cap-George est incontestablement préférable, et j'espère que le Gouvernement étudiera cette question.

M. A. A. McLEAN : Je me fais un plaisir de féliciter l'honorable député d'Antigonish (M. Chisholm) des remarques qu'il vient de faire sur la nécessité d'établir un meilleur service de bateaux à vapeur. Il a donné la note juste quand il a dit que la population de l'île du Prince-Edouard a droit à un meilleur service. Comme la question a été débattue au long, je m'abstiendrai de faire des commentaires, mais je tiens à dire que je ne partage pas l'avis de l'honorable député de King (M. Hughes) quand il dit que nous avons maintenant un service satisfaisant. Le service actuel n'est pas ce qu'il devrait être. La seule solution possible,c'est d'avoir un navire des dimensions et de la puissance de celui qu'on nous a promis.

M. J. J. HUGHES : Le service n'a pas été interrompu une seule journée, l'hiver dernier. N'est-ce pas satisfaisant ?

M. A. A. McLEAN : L'hiver précédent nous avions eu un mauvais service, et l'hiver dernier a été exceptionnellement doux dans tout le Canada. Quand le défunt ministre (M. Préfontaine) fit cette promesse, il s'était rendu compte de la situation et il en était venu à la conclusion que le seule remède possible était un navire de cette puissance. Pourquoi ne l'a-t-on pas fait construire ? Parce qu'il n'y a que 19 pieds d'eau à l'entrée du port, à Pictou. Il serait facile de remédier à cela en faisant draguer la barre, comme on fait ailleurs. Que fait le Gouvernement dans le Saint-Laurent ? Il creuse le chenal jusqu'à 30 pieds, et comme ce n'est pas suffisant pour les paquebots qui font le service entre l'Angleterre et le Canada, il sera obligé de donner au chenal une profondeur de 34 et même 36 pieds.

Il se fait un trafic considérable à Pictou, non seulement pour l'exportation du charbon de New-Glasgow et des environs, mais aussi pour les importations et les exportations de l'île du Prince-Edouard. Le Gouvernement a la même obligation de creuser le port de Pictou que le chenal du Saint-Laurent. L'honorable député de King, I.P.-E. (M. Hugnes) conseille de munir de lunettes les différents gardiens de phare, le long de la côte. Je ne sais pas de quelle sorte de verres il veut parler.

Je constate qu'on a acheté un grand nombre de verres pour l'équipage qui s'embarquera à bord du nouveau steamer brise-glace qu'on est actuellement à construire en Angleterre :

Douze verres à spiritueux, grands verres coupés, d'un demiard ; 12 verres à champagne, unis ; 12 verres à bordeaux, unis ; 12 verres à vin de Xérès, unis ; 12 verres à vin d'Oporto, unis ; 12 grands verres à soda, unis ; 9 bouteilles à eau de seltz, unis en pur cristal ; 18 grands verres pour bouteilles à eau, unis ; trois carafes profondes ; un verre-entonnoir pour les spiritueux ; 12 verres à liqueur ; 12 grands verres unis et pesants pour la table des officiers ; 12 verres à vin de Hockhein, couleur rouge, unis ; 6 salières en verre taillé, etc.

Toutes les pièces de cette vaisselle et cette verrerie destinées aux officiers devront être marquées d'un cimier.

C'est peut-être là l'espèce de verres que l'honorable ministre voudrait fournir aux gardiens des phares. A ce sujet, je lui demanderais s'il va permettre qu'on envoie à l'île du Prince-Edouard toute l'argenterie et l'équipement fourni au "Montcalm". Ce serait toute une affaire ; ce serait un musée que visiterait la population de cette province qui retirerait, je crois, un grand profit de l'examen de ces articles.

M. E. M. MACDONALD : Au cours de ce débat, on a fait allusion à certaines questions qui intéressent mon comté, aussi me permettra-t-on, peut-être, de dire quelques mots. Je partage l'opinion exprimée par mon honorable ami de King (M. J. J. Hughes) quand il a laissé entendre que, l'hiver dernier, on avait accordé à la population de l'île du Prince-Edouard un service raisonnable et satisfaisant, puisque, ainsi qu'il l'a déclaré, le steamer faisait un service quotidien aller et retour entre la terre ferme et l'île. Donc, quant à l'hiver dernier, les honorables députés de l'île du Prince-Edouard n'ont pas raison de se plaindre de ce service. Relativement à l'hiver précédent, on peut dire en toute vérité qu'il fut le plus sévère qu'on ait eu dans les Provinces maritimes depuis cinquante ans.

M. A. MARTIN : L'hiver précédent, les steamers n'ont pas fait de service pendant une période presque aussi longue que celle qui a marqué l'arrêt de leurs voyages l'hiver dernier.

M. E. M. MACDONALD : Oui, mais cela ne provenait pas de la température, mais bien de certaines causes spéciales qui se seraient produites pendant l'été. L'hiver de 1904-1905 ne peut être considéré comme établissant une base nous permettant de juger de l'état ordinaire des choses, et il en est ainsi de l'hiver dernier. Pourquoi ne pas nous montrer justes sous ce rapport ? Parce qu'ils font partie de l'opposition, il n'y a pas de raison valable pour engager mes honorables amis à croire qu'ils vont gagner la faveur de leurs électeurs en soulevant tout un tapage à propos de cette question qui constitue un des problèmes les plus difficiles que nous ayons à résoudre.

L'état de choses qui s'est produit l'hiver dernier et l'hiver précédent n'a pas été normal. Je représente une division dont la population connaît un peu comment se fait ce service, et c'est pour cela que j'ai le droit, il me semble, d'exprimer l'opinion que ce service a été fait d'une façon raisonnablement satisfaisante, si l'on tient compte des conditions climatériques qui se sont produites.

Il peut se faire qu'il y ait eu interruption de communication pendant quelques jours, au cours de l'hiver, mais ce fait se produit, non seulement sur la mer, mais encore sur la terre. Les habitants de la terre ferme doivent tout autant que la population de l'île du Prince-Edouard s'attendre à cet arrêt de communications. La difficulté de mettre sur cette ligne un navire brise-glace puissant provient, ainsi que mon honorable ami l'a laissé entendre, du peu de profondeur d'eau qu'on trouve à la barre du port de Pictou. La Chambre et, j'en suis sûr, les représentants de l'île du Prince-Edouard croient que le ministère de la Marine n'aurait pas raison de faire construire à un coût considérable ce steamer puissant, avant de s'être enquis pleinement de tous les détails de l'état de choses auquel il faut faire face.

Je puis rappeler au comité que, dans son rapport la commission des moyens de transport recommande le creusement de ce barrage. J'ai appelé l'attention de l'honorable ministre des Travaux publics sur cette proposition et j'espère—du reste, j'ai la promesse de l'honorable ministre—qu'on fera tous les efforts possibles pour s'enquérir immédiatement des moyens à prendre pour régler cette difficulté. Ces questions étant à l'étude, je suis convaincu que le comité reconnaîtra que l'honorable ministre agit sagement en attendant le règlement de tous ces détails, avant d'entreprendre de faire des dépenses aussi considérables, surtout si l'on considère qu'il nous a promis d'établir un service efficace.

L'honorable député d'Antigonish (M. W. Chisholm) a mentionné un point auquel je veux faire allusion ; il a parlé des moyens de communication projetés entre le cap George et Georgetown. Mais la difficulté qui se présente, c'est qu'il n'y a aucun chemin de fer qui se rende au cap George ; je suis certain que nos honorables collègues de l'île du Prince-Edouard, qui ont discuté ce sujet, reconnaîtront que la population qu'il représente ne se trouverait pas à jouir de communications suffisantes,si le ministère envoyait dans ces parages un steamer qui, quittant Georgetown, débarquerait les passagers au cap George, car ces derniers devraient faire en voiture un trajet de 20 à 25 milles pour atteindre une station de chemin de fer.

Tant qu'on n'aura pas établi de communications par voie ferrée, l'honorable ministre ne peut sérieusement étudier le projet d'établir ce service comme étant de nature à faire face aux besoins de l'île du Prince-Edouard.

En prenant la parole, je voulais simplement dire qu'en ce qui concerne Pictou en particulier, j'espère—et je crois pouvoir compter sur l'appui des représentants de l'île du Prince-Edouard lorsque j'insiste auprès des ministres sur ce point—que le Gouvernement décidera de creuser le port de cette ville, ce qui permettrait, non-seulement à un navire brise-glace, mais encore aux plus grands steamers qui font la navigation du golfe et celle du détroit de Northumberland d'y entrer en tout temps. Je suis certain que nos honorables amis de l'île du Prince-Edouard constatent que les avantages accordés par le Gouvernement au point de vue des communications donnent beaucoup plus de satisfaction que tous les services qu'on a établis aux mêmes fins dans le passé.

M. A. MARTIN : L'honorable représentant de Pictou (M. G. M. Macdonald) craint, semble-t-il, que cette ville ne disparaisse si ces steamers se rendent à un autre port que celui de Pictou. Il est intéressé dans cette navigation d'hiver, parce que si les navires qui la font ne se rendaient plus à Pictou, cette ville se dépeuplerait peut-être en quelques années.

M. E. M. MACDONALD : L'expérience que peut avoir acquise mon honorable ami ne doit pas le mettre en mesure de dire ce qu'il adviendrait d'une ville dans un cas semblable.

M. A. MARTIN : Je connais un peu ce qui se rapporte aux navires qui se rendent à Pictou. Je n'ignore pas les proportions qu'ont données à ce service quelques-uns des électeurs de l'honorable député. Je me suis trouvé à Pictou à l'arrivée du bateau, et j'ai vu ces gens-là débarquer du foin et d'autres marchandises, et exiger pour leur travail des prix exorbitants ; c'est ainsi, par exemple, qu'ils réclamaient, pour le transport en sleigh d'une charge de deux ou trois balles de foin, $1 ou $2. Je ne m'étonne donc pas de voir la sollicitude dont fait preuve l'honorable député pour cette petite ville. Si, tel que l'a indiqué l'honorable représentant d'Antigonish, on constate que la nouvelle route est plus avantageuse, que le service en est plus facile ; si l'on démontre que la route du cap George est préférable à toute autre, il n'en sera pas moins de l'intérêt de Pictou que les navires ne se rendent pas au cap George, s'il faut que l'intérêt de Pictou l'emporte sur les avantages qu'offre une bonne route. L'honorable député croit qu'on ne doit pas s'occuper de la route du cap George, parce qu'il faudrait construire un chemin de fer de 15 ou de 20 milles de long pour atteindre cet endroit.

A mon avis, cet ouvrage, bien qu'il ne puisse être d'aucune utilité pour Pictou, offrira des avantages à une autre partie également importante de cette province. Je crois que le port de Cap-George offre un terminus préférable à celui que peut fournir Pictou, parce qu'il est amplement prouvé que pendant un hiver rigoureux le port de Pictou est inaccessible. Mon honorable ami connaît la déclaration de l'honorable représentant de King sur ce sujet. L'honorable député fait preuve de sagesse en montrant de l'intérêt pour la ville de Pictou ; il craint qu'on ne trouve une route préférable. Si la

question de la construction de quinze ou de vingt milles de chemin de fer se soulève, et si cet ouvrage permet au Gouvernement de remplir les conditions de l'entrée de l'île du Prince-Edouard dans le Dominion, les ministres ne devront pas refuser de faire exécuter ces travaux uniquement pour permettre aux électeurs de l'honorable député de retirer des avantages de la continuation de l'état de choses qui existe aujourd'hui. J'ose espérer qu'au moins on tentera quelque effort pour s'assurer si d'autres routes ne sont pas préférables. D'après tous les renseignements que j'ai pu recueillir, je suis convaincu que la route du cap George l'emporte sur celle de Pictou.

M. E. M. MACDONALD : Je ne désire aucunement prolonger ce débat, mais je voudrais faire remarquer que mon honorable ami devrait au moins apprendre les noms des endroits dont il parle, avant d'essayer de répondre dans un langage aussi choisi et aussi digne à un député qui a discuté cette question d'une façon juste et sans passion aucune. Il n'y a pas d'endroit qui s'appelle Cap-George et l'on ne trouve pas de port qui porte ce nom.

M. A. MARTIN : Je n'ai jamais dit qu'il y eût un port au cap George ; tout ce que j'ai affirmé, c'est qu'on pouvait en construire un à cet endroit. Quant à la dignité de mon langage, je pourrais rappeler celle beaucoup supérieure des expressions dont se sert l'honorable député qui, d'ordinaire, s'adresse à la Chambre dans un langage des plus pompeux.

M. E. M. MACDONALD : Je voulais simplement rappeler à mon honorable ami qui parle d'une façon aussi savante d'un endroit du nom de Cap-George, qu'on ne peut trouver de localité de ce nom. Il a aussi parlé d'un port qu'on trouverait dans cette localité qui n'existe pas. Il y a un cap qui s'avance dans le détroit de Northumberland, qu'on désigne sous le nom de cap George, et où se trouve une jetée. Je ne crois pas que la Chambre m'accuse d'avoir favorisé des intérêts de clocher au cours des quelques observations que j'ai faites, puisque je suis en faveur de toute mesure ayant pour objet de prolonger le chemin de fer jusqu'au cap George.

Je veux le développement de cette partie du pays et c'est pour cela que je demande qu'on construise cette voie ferrée. Je n'ai rien dit de nature à nuire à cette localité. J'ai exprimé l'opinion que l'état de choses qui existe maintenant constitue un obstacle à la construction d'un navire brise-glace dans le genre de celui proposé par l'expert dont on a parlé, et que le département a fait preuve de sagesse en remettant à plus tard cette entreprise, ce qui lui permettra d'étudier à fond l'état de choses qui existe actuellement et de trouver le moyen de faire disparaître les obstacles que présente la barre qu'on trouve à l'entrée du port de Pictou.

M. MARTIN.

M. DANIEL : Je voudrais appeler l'attention de l'honorable ministre sur un télégramme envoyé de Saint-Jean (N.-B.) au "Star", de Montréal, et qu'on m'a mis entre les mains. Bien qu'il ne se rapporte pas à ce qui fait l'objet de ce débat, il a trait tout de même à l'administration du ministère de la Marine et des Pêcheries. Voici ce télégramme :

M. le capitaine John Pratt, du garde-côte de l'Etat le "Curlew", a été suspendu de son commandement à la suite de graves accusations portées contre lui ; et le ministre de la Marine et des Pêcheries a donné l'ordre de faire une enquête. M. le capitaine Pratt est accusé d'avoir falsifié des factures. Le ministre a nommé M. C. W. Robinson, député, président de l'Assemblée législative du Nouveau-Brunswick, commissaire enquêteur sur ces prétendues irrégularités.

L'honorable L. F. Brodeur a donné les renseignements suivants :

M. le capitaine John Pratt, du "Curlew", garde-côte de l'Etat, a été suspendu de ses fonctions. Des accusations d'une nature grave ont été portées contre lui au sujet de sa comptabilité, et j'ai cru qu'il était de mon devoir d'ordonner immédiatement une enquête. M. C. W. Robinson, avocat, de Moncton, a été chargé de conduire cette enquête.

Il est reconnu que les accusations qui ont été la cause de la suspension de M le capitaine Pratt ont été portées par le premier officier Robertson ; il s'agit d'états de comptes falsifiés.

Je connais un peu M. le capitaine Pratt, et à Saint-Jean il a la réputation d'être un très bon officier ; on l'a toujours considéré comme étant un citoyen honnête et droit, un fonctionnaire satisfaisant autant que possible la population en général ; c'est là ce que je connais de son caractère. Je demanderais à l'honorable ministre s'il peut fournir quelques renseignements sur cette affaire qui est évidemment très sérieuse et que les journaux ont rendu publique. J'hésiterais beaucoup à croire que M. le capitaine Pratt eût commis les fautes dont il est question dans ce télégramme.

M. BRODEUR : Je ne me rappelle pas exactement la nature des accusations portées contre M. le capitaine Pratt, vu qu'elles datent déjà de quelques semaines. Mais, autant que mes souvenirs me servent, je puis dire qu'elles sont d'un caractère très sérieux. J'ai cru qu'il était de mon devoir de le suspendre de ses fonctions en attendant le résultat d'une enquête, parce qu'on m'avait informé que certaines de ces accusations devaient être prouvées par des hommes qu'il avait sous sa haute main, et comme je désirais que l'enquête fût aussi complète que possible, j'ai estimé qu'il valait mieux le suspendre de ses fonctions entre temps. Je ferai connaître volontiers la nature exacte des accusations portées contre cet officier. J'ai proposé au conseil des ministres la nomination de M. Robinson, je crois, pour faire cette enquête ; on m'avait affirmé que

M. Robinson était un citoyen très respectable.

M. DANIEL : Ces accusations sont-elles récentes ou si elles datent de quelques mois?

M. BRODEUR : Elles ont été portées il y a environ un mois.

M. DANIEL : Et une enquête se poursuit sur ces accusations ?

M. BRODEUR : Oui, et nous avons adressé à M. Robinson sa commission ainsi que toutes les instructions nécessaires.

M. TAYLOR : L'honorable ministre avait promis au chef de l'opposition certains renseignements, avant que ce crédit fût adopté. Il lui est peut-être possible de fournir ces informations maintenant.

M. LEFURGEY : Avant que ce débat prenne fin, je voudrais demander à l'honorable ministre si le département est à étudier d'autres plans pour régler cette question des communications entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme.

M. BRODEUR : Non, il n'y a pas d'autre plan que celui dont j'ai parlé dans les observations que j'ai faites. Cette question est très sérieuse et j'ai dû m'en occuper dès que j'eus pris la direction du ministère de la Marine et des Pêcheries. Au nombre des rapports qu'on m'a soumis se trouvait le suivant signé par notre expert en art nautique :

Je ne crois pas qu'un navire plus puissant puisse améliorer beaucoup la situation ; il faudrait construire un vaisseau beaucoup plus considérable, si l'on veut y installer les chaudières et les machines requises pour lui donner la puissance voulue; tout cela augmentera le tirant de ce navire qui ne pourrait pénétrer dans le port de Pictou à toutes heures suivant les marées; ce steamer serait plus difficile à manœuvrer. Dans un chenal droit et profond, un navire puissant serait préférable à tout autre, mais vu l'état où se trouve le chenal entre Pictou et Georgetown, les navires de la dimension du "Stanley" sont les meilleurs. En été, un navire puissant ne serait d'aucune utilité et il en coûterait trop cher pour s'en servir aux fins ordinaires.

J'avais ce rapport sous les yeux. Mon prédécesseur avait fait venir d'Angleterre un expert, M. Duguid, qu'il avait chargé d'étudier si un navire plus puissant ne devait pas être construit ; j'ai cité une partie du rapport de M. Duguid pour faire ressortir les difficultés que nous rencontrons dans le règlement de cette question. Nous voulons donner à la population de l'île du Prince-Edouard tous les avantages possibles sous le rapport des communications avec la terre ferme, mais mon honorable ami comprendra qu'après avoir examiné tous ces rapports, nous n'aurions pas eu raison d'encourir les dépenses de l'achat d'un steamer qui, d'après les experts, ne convenait aucunement à ce service.

M LEFURGEY : Le ministère se propose-t-il de faire le dragage nécessaire?

M. BRODEUR : Ces travaux ne sont pas sous ma direction. J'ai envoyé le rapport au ministère des Travaux publics afin de faire connaître à celui-ci les faits tels qu'ils existent.

M LEFURGEY : Avez-vous recommandé au ministère de Travaux publics d'étudier cette question de dragage?

M BRODEUR : Je lui ai demandé d'examiner cette question le plus tôt possible, car je crois que le règlement en est urgent. Entre temps, je n'ai pas cru que j'aurais raison de demander un crédit de $400,000 ou de $500,000 pour la construction d'un navire dont l'utilité aurait été nulle.

M. LEFURGEY : Je demanderais à l'honorable ministre ou au Gouvernement de me dire quelle décision il a prise relativement aux levés, aux plans, aux estimations et à tous les autres renseignements que, l'an dernier, on nous a promis de réunir relativement à la construction d'un tunnel entre la terre ferme et l'île du Prince-Edouard. Le Gouvernement nous a promis alors que ses ingénieurs réuniraient toutes les informations nécessaires et que leur rapport serait déposé sur le bureau de la Chambre Puis-je espérer que la Chambre et le pays connaîtront tous les faits de nature à nous donner une idée précise de ce que sera cet ouvrage, avant qu'on en commence la construction?

M. BRODEUR : Je dois dire à mon honorable ami que cette question du tunnel projeté ne relève pas de mon ministère.

M. LEFURGEY : Ma question s'adresse non seulement à l'honorable ministre mais au Gouvernement en général.

M. BRODEUR : J'appellerai volontiers l'attention de l'honorable ministre des Travaux publics sur ce sujet.

M. SPROULE : Avant que ce crédit soit adopté, je ferai observer que quelques-uns de nos amis désirent le discuter, ou bien attendre qu'un autre item semblable soit soumis à la Chambre, je suppose que le budget supplémentaire contiendra d'autres crédits tout à fait semblables.

M. BRODEUR : Le budget de 1906-1907 contiendra certains item se rapportant à toutes ces matières.

M. TAYLOR : L'honorable ministre nous fournira-t-il le renseignement que j'ai demandé il y a quelques instants ?

M. BRODEUR : L'autre soir, l'honorable leader de l'opposition m'a demandé de lui expliquer comment il se faisait que le coût de l'entretien et des réparations de l "Aberdeen", qui n'avait été que de $23,000, en 1896, s'était élevé, l'an dernier, à $61,187.67. En 1896, l' "Aberdeen" nous a coûté $23,176.77. L'augmentation cons-

tatée l'an dernier est due à ce qu'on a installé à bord de ce navire de nouvelles chaudières qui ont coûté $16,885 de plus les réparations à ce vaisseau et le quaiage à Québec nous ont coûté $5,826.58, ce qui forme un total de $22,711.58. Prenons maintenant le "Druid". Je dois rappeler au comité que le "Druid" que nous avons maintenant n'est pas le navire du même nom que nous avions en 1896. Ce dernier avait une capacité de 239 tonnes. Le nouveau "Druid" peut transporter 503 tonnes de marchandises; sa capacité est donc deux fois plus considérable que celle de l'ancien navire du même nom. On ne saurait donc établir une juste comparaison entre les dépenses occasionnées par l'un et par l'autre de ces vaisseaux. L'an dernier, on a dépensé $14,943.41 en réparation. En 1896, les dépenses d'entretien de réparations du "Lansdowne" ont été de $26,546.94, tandis que, l'an dernier, elles se sont élevées à $52,109.82. Mais il ne faut pas oublier qu'on a installé une nouvelle chaudière, à bord de ce navire, et qu'on y a fait des réparations considérables qui nous ont coûté $16,381.40. En 1896, le "Lady-Laurier" n'avait pas encore été construit; il ne saurait donc y avoir de comparaison possible à propos de ce navire. On a essayé de comparer le "Newfield" avec le "Lady-Laurier", parce qu'il faisait le travail accompli par ce dernier vaisseau. Le "Newfield" était un navire d'une capacité de 785 tonnes et il était très vieux. Le "Lady-Laurier" peut transporter 1,051 tonnes de marchandises.

L'an dernier, en pénétrant dans le port de Lockport, ce navire a éprouvé un accident qui lui a causé des dommages considérables qu'il a fallu réparer, ce qui nous a coûté $29,531.74. Le "Quadra" nous a coûté $20,000 en 1896, et $64,000 l'an dernier, mais ainsi que tout le monde le sait, le "Quadra" a été jeté à la côte au cours d'une tempête affreuse, qu'il a été considérablement endommagé et quil a fallu le mettre en réparation. Ces réparations nous ont coûté $31,000. L'augmentation des dépenses n'est donc pas réelle, parce que ces dépenses sont dues à des travaux de réparations coûteux, résultats d'accidents survenus à quelques-uns de ces navires. De plus nous possédons, aujourd'hui, des navires que nous n'avions pas en 1896. J'ajouterai qu'en 1896, on ne faisait pas de levés hydrographiques, tandis qu'aujourd'hui nous dépensons pour ce service les sommes suivantes...

M. SPROULE : L'honorable ministre ne veut pas dire qu'on ne faisait pas de levés hydrographiques en 1896.

M. BRODEUR : Ce service était loin d'être complet et le travail des fonctionnaires n'était pas considérable. Le montant total dépensé en 1896 a été $15,099.63. Mon honorable ami sait tout aussi bien que moi combien il est excessivement important de faire exécuter ces travaux hydrographiques. Prenons le cas de la Colombie-Anglaise sur lequel on a appelé mon attention, il y a quelque temps. La carte marine des eaux de cette province existe depuis plus de cinquante ans ; aussi des accidents très sérieux se sont-ils produits. On ne peut affirmer que ces accidents ont eu pour cause le nombre insuffisant de cartes marines, mais on peut supposer que c'est là une des causes des malheurs qu'on a enregistrés. Quoi qu'il en soit, on a insisté fortement auprès du ministère pour l'engager à faire exécuter ces travaux hydrographiques. Prenons ce service tel qu'il existe aujourd'hui ; en 1896, on a dépensé $15,000, tandis que, l'an dernier les dépenses se sont élevées à $34,000.

En 1896, il n'y avait pas de service d'observation des marées, eh bien, l'an dernier, nous avons dépensé $23,000 pour ce service. Le nombre des phares a considérablement augmenté et il faut de nouveaux bateaux pour faire l'approvisionnement de ces phares. Un de ces navires que nous n'avions pas en 1896 est le "Canada" qui forme le noyau de notre marine ; il y a aussi le "Vigilant". Si l'on tient compte de tous ces faits, de la grandeur des nouveaux steamers et des proportions qu'ont prises ce service et celui relatif à l'observation des marées, on avouera avec moi, je crois, que ces dépenses peuvent être comparées favorablement...

M. SPROULE : L'honorable ministre ne doit pas oublier qu'à toutes et durant toutes les saisons un navire faisait le service de la baie Georgienne ; et un autre steamer ne pourrait faire aujourd'hui un travail plus considérable que celui accompli en 1896 ; donc, si l'on établit une comparaison, elle sera certainement favorable à cette dernière période.

M. BRODEUR : Oui, mais au lieu d'un seul steamer que nous avions alors, nous en comptons cinq maintenant.

M. SPROULE : J'avais compris que l'honorable ministre ne faisait allusion qu'à un seul navire.

M. BRODEUR : Non. Nous avons un steamer à la Colombie-Anglaise; il n'est pas considérable, mais, toutefois, il fait le service. Nous en avons un autre dans le lac Supérieur, un troisième dans le lac Saint-Louis, un autre dans le lac Saint-François, enfin, un cinquième navire fait le service du Saint-Laurent inférieur. Un de ces navires, le "Montcalm", a coûté un prix considérable. Nous n'avions pas de navires brise-glaces en 1896. Le "Montcalm" a rendu de très grands services au pays.

M. SPROULE : Nous ne nous plaignons pas du service.

M. BRODEUR : Non, mais cela n'empêche pas que certaines gens, si j'en crois ce que publiait l'autre jour la "Gazette", de Montréal, par exemple, qui est pourtant un jour-

nal très impartial, comparent les dépenses de 1896 avec la totalité de celles de 1905, et qu'ils disent : Voilà une augmentation extraordinaire dans le volume de ces dépenses. C'est vrai qu'il y a eu augmentation sous ce rapport, mais j'explique à mon honorable ami et au comité les circonstances dans lesquelles s'est produite cette augmentation. Qu'on prenne, par exemple, le "Montcalm" ; l'année dernière, ce navire a coûté $35,000.

M. SPROULE : Dans ce chiffre se trouve compris le prix d'achat de théières à $40 l'une.

M. BRODEUR : Le travail fait par le "Montcalm", cette année, a eu pour résultat de prévenir l'inondation de toutes les parties supérieures du Saint-Laurent et d'ouvrir à la navigation le chenal à une date plus rapprochée. Mon honorable ami n'a pas l'intention de blâmer le travail accompli par le département sous ce rapport, mais je crois que c'est simplement rendre justice au Gouvernement que de dire qu'on a entrepris des travaux dont il n'était pas question en 1896.

Phares et service côtier, construction de phares et aides à la navigation, etc., $800,000.

M. HENDERSON : Je désire signaler à l'honorable ministre un sujet auquel j'ai fait allusion, au cours des sessions précédentes. Le village de Bronte est un des ports du lac Ontario ; il se trouve à environ vingt-sept milles à l'ouest de Toronto. Depuis quatre ou cinq ans, le ministère a dépensé environ $22,000, ou $23,000 dans la construction d'un quai et en travaux de dragage de ce port ; je ne veux pas parler du quai, mais je veux appeler l'attention de l'honorable ministre et celle du comité sur le fait que c'est dans cette région du lac Ontario que la pêche au hareng des lacs est plus abondante et qu'elle se fait sur une plus grande échelle. Anciennement, ces pêcheries ne dépassaient pas le village de Bronte, mais depuis quelques années on tente cette pêche jusqu'à 10 et jusqu'à 15 milles du village.

Il y a un grand nombre d'habitants de cette localité qui se livrent à ce genre de pêche, et qui sont obligés de travailler l'automne avancé, souvent par des temps orageux et par des nuits obscures pour étendre ou pour retirer leurs filets. J'ai constaté que c'était là une occupation très dangereuse pour ces gens qui ont consacré des capitaux très considérables à l'achat de bateaux et de filets. En vérité, c'est la seule industrie qu'ils exploitent pour gagner leur vie.

Tard dans l'automne, ces pêcheurs se trouvent fréquemment surpris sur le lac, à 10 ou à 15 milles de la côte, n'ayant rien pour les guider vers un port de refuge. L'année dernière et à la session précédente, je crois, j'ai appelé l'attention de feu l'ex-ministre de la Marine sur cet état de choses et je lui ai demandé s'il consentirait à construire un phare à l'extrémité de la jetée bâtie par le Gouvernement. Je ne demandais pas un phare très coûteux. D'après les renseignements que j'ai obtenus, on pourrrait construire dans ce genre de charpente à jour qu'on emploie dans la construction des moulins à vent. En dépensant $200 ou $300 tout au plus, on pourrait construire ce phare à une hauteur suffisante.

M. BRODEUR : Quels seront les frais d'entretien?

M. HENDERSON : Je suis certain que l'honorable ministre trouvera facilement des citoyens de Bronte qui seront tout disposés à prendre soin d'un phare semblable, si l'on construit cet ouvrage. Jusqu'à présent, les seuls moyens que les habitants du village eussent à leur disposition pour fournir une lumière qui attirerait l'attention des navigateurs ou des pêcheurs qui se trouvaient surpris par la nuit sur le lac, étaient d'allumer un brasier sur le rivage, ou de mettre des lampes aux fenêtres de leurs maisons. Si je ne me trompe, ils seraient trop heureux de prendre soin des lumières du phare, travail qui ne durera que quelques mois seulement dans l'année.

Un soir, je me trouvais dans ce village ; deux pêcheurs avaient été surpris par la nuit sur le lac et l'on entretenait des craintes sérieuses sur leur sort. Heureusement ils purent trouver leur route et revenir au port ; mais il pourrait arriver en tout temps que des navigateurs ou des pêcheurs se trouvassent sur le lac pendant une nuit obscure et que, ne pouvant trouver la route pour revenir au port, leurs bateaux fussent entraînés au milieu du lac et se perdissent corps et biens. Je ne demande pas un phare destiné à des fins de navigation, car je ne crois pas qu'un navire fasse escale à ce port pendant cette saison de l'année où l'on aura besoin de ce phare.

Je parle seulement en faveur de ces pêcheurs et je demande qu'on leur fournisse le moyen de se guider pour rentrer au port quand ils se trouveront surpris par la nuit sur le lac. Ce port se trouve entre Toronto et Hamilton, mais je ne crois pas qu'aucun des navires qui naviguent entre ces deux villes y arrêtent le soir ; ce phare n'est donc pas nécessaire à la navigation, mais il devra servir à la fin que je viens d'indiquer. L'ex-ministre de la Marine et des Pêcheries, lorsque j'ai soulevé cette question, a reconnu que j'avais parfaitement prouvé ma cause et il a promis de prendre les moyens de faire construire ce phare. J'ignore dans quel état se trouve actuellement le quai dont j'ai parlé, mais je crois qu'on doit en avoir terminé la construction ; rien n'empêcherait donc le ministère de la Marine de bâtir un phare au bout de ce quai. Si je ne me trompe, on a dit, l'an dernier, qu'un fonctionnaire du ministère s'était rendu de Toronto à Bronte et qu'il avait fait rapport que ce phare n'était pas nécessaire ; je crois bien

qu'il n'a étudié cette question qu'en se plaçant uniquement au point de vue de la navigation, sans tenir compte des intérêts de cette population en faveur de laquelle je m'adresse maintenant à l'honorable ministre. Je demande à ce dernier de s'occuper de cette question et de faire exécuter cet ouvrage dont le coût sera très minime. S'il se rend à ma requête, je suis certain qu'il pourra compter sur la reconnaissance de ces hardis ouvriers qui réclament l'exécution de cet ouvrage destiné à protéger leur vie et leurs biens.

M. TAYLOR : Je conseillerais d'ériger un poteau au bout de ce quai, et comme il y a transport d'électricité jour et nuit entre Toronto et Hamilton ,on pourrait placer une lumière électrique à l'extrémité de ce poteau, ce qui n'entraînerait pas les dépenses de construction ou d'entretien d'un phare.

M. BRODEUR : Si je ne me trompe, on ne peut compter par trop sur l'électricité quand il s'agit de l'éclairage des phares. Les fonctionnaires du département préfèrent le pétrole qui coûte moins cher que l'électricité. Quant à la question soulevée par l'honorable député d'Halton, je dirai que je n'en connaissais rien, avant que mon honorable ami m'en eût dit quelques mots, l'autre jour, en passant. Je n'ai pas eu le temps de compulser les documents se rapportant à cette affaire, mais j'espère pouvoir faire ce travail avant longtemps.

Le sous-ministre croit que l'ingénieur en chef du ministère a fait un rapport sur ce sujet, mais je tiens à étudier moi-même cette question ; je me rendrai avec le plus grand plaisir à la demande de l'honorable député, si je constate que ces travaux sont utiles à cette population.

M. HENDERSON : J'aimerais ajouter ceci : si l'honorable ministre trouve un rapport de l'ingénieur en chef contre la construction de ce phare, je lui demanderai d'examiner à quel point de vue s'est placé ce fonctionnaire. Je crains qu'il n'ait étudié cette question qu'en se plaçant uniquement au point de vue de la navigation. Si l'on expliquait à l'ingénieur à quelle fin serait destiné cet ouvrage, il modifierait peut-être ses idées.

M. BRODEUR : L'ingénieur en chef est actuellement absent d'Ottawa, mais à son retour, je discuterai volontiers cette question avec lui.

M. A. A. McLEAN : Je voudrais poser à l'honorable ministre une question se rapportant à l'item suivant que je trouve à la page P—100 du rapport de l'auditeur général :

Payé aux propriétaires du steamer "King-Edward", pour le transport des approvisionnements, etc., destinés aux phares du fleuve Saint-Laurent, du 18 juin au 20 novembre 1904, 156 jours à $180 ; pour la pension des fonctionnaires et des ouvriers et pour aides supplémentaires, $2,200, $30,400.

Quelle est la capacité de ce navire ? Il ne figure pas dans la liste des navires enregistrés.

M. BRODEUR : On m'informe que ce navire peut transporter environ 9.000 tonnes de marchandises et qu'il appartient à M. Holliday frères, de Québec. Pourquoi son nom n'apparaît-il pas dans le rapport de l'honorable ministre ?

M. BRODEUR : Parce que ce rapport ne donne la liste que des navires canadiens ; or, le "King-Edward" a été enregistré en Angleterre.

(Il est fait rapport des crédits adoptés.)

M. FIELDING propose que la Chambre lève sa séance.

M. SPROULE : Quel est le programme de la séance de demain ?

M. FIELDING : Nous étudierons les projets de loi soumis par le Gouvernement et les crédits du ministère de la Marine et des Pêcheries.

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

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 7 juin 1906.

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

1re LECTURE D'UN BILL MODIFIANT LA LOI SUR LES DROITS D'AUTEUR.

M. A. C. MACDONELL (Toronto-sud) demande à déposer un projet de loi (n° 189) tendant à modifier la loi sur les droits d'auteur.

Monsieur l'Orateur, un certain nombre d'éditeurs et d'autres personnes engagées dans le commerce que ce projet de loi intéresse prétendent que la formule exigée par la loi sur la face de toute photographie ou vignette ou autres objets de cette nature détruit complètement ces marchandises. La loi exige d'imprimer la formule suivante sur la face de l'article : "Déposé au ministère de l'Agriculture, à Ottawa, conformément à la loi des droits d'auteurs du Canada," de même que le nom de l'auteur et la date du dépôt. Je propose de supprimer cette longue formule pour la remplacer, sur la face des photographies, vignettes ou autres articles de ce genre, par le simple mot "Copyrighted" ou "Déposé", avec la date.

(La proposition est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

COMPARUTION DE M. E. E. CINQ-MARS A LA BARRE DE LA CHAMBRE.

L'ordre du jour (article spécial) appelle la comparution à la barre de la Chambre de M. Ernest-Eugène Cinq-Mars pour y être interrogé au sujet de certaines allégations contenues dans un article publié par le journal la " Presse ", de Montréal.

M. le SERGENT D'ARMES : Monsieur l'Orateur, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance que M. Ernest-Eugène Cinq-Mars est en ce moment à la barre de l'honorable Chambre des communes.

M. FOSTER propose qu'il soit donné lecture du procès-verbal de la séance du 6 juin courant au sujet de cette affaire.

M. le sous greffier de la Chambre donne lecture de l'extrait suivant du procès-verbal :

Le député de Toronto-nord s'étant plaint d'un article publié dans le journal la " Presse ", de Montréal ;

Sur la demande dudit député et avec le consentement de la Chambre, le greffier donne, à son bureau, lecture de l'article incriminé.

Alors, sur motion de M. Foster, il est arrêté : Que M. E. E. Cinq-Mars, journaliste et membre de la tribune des journalistes, soit assigné à comparaître à la barre de la Chambre le jeudi 7 courant, à 3 heures ½ du soir, pour être interrogé au sujet d'un article publié dans le journal la " Presse ", de Montréal.

M. FOSTER : Je propose qu'il soit donné lecture, en présence du journaliste à la barre, de l'article qui a été lu hier.

(La proposition est adoptée.)

Le Parlement Fédéral.

Ottawa, 26.—Depuis l'ajournement de la Chambre, mercredi, je n'ai pas rencontré cinq députés dans les édifices parlementaires. Je crois qu'ils ont tous quitté la capitale pour respirer l'air frais de la campagne. Ceux qui habitent les côtes du Pacifique ou de l'Atlantique ont accepté l'invitation de leurs amis de Montréal et Toronto, et ils se sont efforcés de célébrer dignement la vieille fête de la reine, le Victoria Day, loin de leur foyer.

Le semaine politique a été courte, et à part l'exposé budgétaire dont nous avons déjà causé assez longuement, il ne reste rien pour l'analyse, si ce n'est les histoires déjà vieilles de la compagnie " North Atlantic Trading " et de l'"Arctic ".

M. FOSTER : Je crois que le greffier est en train de lire la première partie de l'article qui ne touche pas du tout à la question. Je ne crois pas que cela est nécessaire.

Plusieurs députés: Lisez-le intégralement.

M. L'ORATEUR : Il vaudrait mieux écrire toutes ces motions, afin de savoir ce que l'on veut.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je suppose qu'il n'y a pas de mal à lire tout l'article?

M. FOSTER : Pas du tout.

M. le sous-greffier lit :

Il est amusant de voir les journaux tories discuter l'exposé budgétaire. Forcés d'admettre qu'il y a un surplus de plusieurs millions de piastres des recettes sur les dépenses, ils s'écrient que ce résultat est dû à la politique de l'ancien régime tory qui serait suivie par le gouvernement actuel. Inutile d'insister pour dire que l'électorat a démontré d'une façon très claire qu'il sait à quoi s'en tenir sur ce chapitre.

Lorsque les libéraux étaient dans l'opposition, ils reprochaient aux conservateurs les déficits enregistrés à la fin de chaque année fiscale ; ils dénonçaient leur politique comme mauvaise. Aujourd'hui, les tories sont forcés d'admettre que les finances du pays sont prospères, que les exercices financiers se terminent par de gros surplus ; mais ils font un crime au gouvernement d'avoir augmenté le chiffre des dépenses. En voilà un argument stupide ! Autant vaudrait reprocher au négociant qui réalise $25,000 en bénéfices par année sur un chiffre d'affaires de $200,000, de dépenser plus que son voisin dont les dépenses sont moindres avec des bénéfices annuels de $12,500 par année sur un chiffre total d'affaires de $100,000. Avec le chiffre d'affaires augmente celui des dépenses. Personne ne saurait prétendre le contraire, hors les partisans d'un parti politique déchu. Ces messieurs crient au scandale, parce que les dépenses ont augmenté. Un point, c'est tout. Tirons le rideau.

Un ami me fait la remarque que je n'ai pas été tendre à l'égard de M. Foster depuis l'ouverture de la session. C'est vrai ! mais peut-on rester insensible sous l'averse d'injures gratuites que ce vieux parlementaire lance incessamment à la face des habitants de la province de Québec, des Canadiens-français, des catholiques, enfin sur tout ce qui est respectable et doit être respecté.

Encore, si les paroles du bonhomme n'étaient imprimées que dans le Hansard ; mais non ! Les correspondants parlementaires de la presse tory boivent les paroles et les transmettent à leurs gazettes qui en font leurs belles pages. Ainsi, à la lecture des grands quotidiens tories, Sir Wilfrid Laurier serait un fourbe politique ; feu l'hon. M. Préfontaine, un voleur ; l'honorable ministre des Finances, un menteur fieffé,les autres membres du cabinet,des saltimbanques politiques et des farceurs. Nos compatriotes, des mais encroutés dans l'ignorance ; notre clergé, un ramassis de fanatiques et d'hypocrites. Et c'est M. George Eulas Foster, politicien de triste renommée, qui chante ce refrain aux Communes. A la dernière session, son collègue et associé politique, Monsieur Borden, avait inauguré une campagne du même genre ; mais le résultat des élections provinciales au Nord-Ouest et des élections partielles aux Communes qui ont eu lieu durant la vacance, ont eu pour effet de le modérer, s'il tient à conserver la chèfrerie de son parti. Ses vêtements sont peut-être encore les mêmes, mais il a modifié son langage.

Il faut répondre à M. Foster, non pas que les écrits qu'il inspire aux gazettes tories en vaillent la peine, mais parce qu'il y a certains lecteurs qui sont disposés à accepter comme vrais les écrits qui demeurent sans réponses. Les procédés de M. Foster sont simples, et ce qui lui manque avant tout, c'est un peu d'honnêteté dans les citations. Mardi dernier, il fut pris en flagrant délit par le ministre des Finances qui le remit prompte-

ment à sa place. Règle générale, on ne voit pas dans les journaux tories les corrections administrées à M. Foster. Sur les journaux, ses erreurs figurent à la place d'honneur. Il parodie les discours de ses adversaires, il dénature leurs pensées, il tronque leurs phrases, ce sont les moyens dont il use et abuse ; il n'a qu'un principe, l'intérêt ; qu'un désir, insulter. Il est de l'école du mensonge, de l'hypocrisie, de la couardise. A ses yeux, celui pour qui les vertus civiques et politiques ne sont pas un vain mot, est un imbécile, une tête chaude. Il est inutile de traiter ces questions-là avec lui, il n'y entendrait rien.

Durant la session, les neuf dixièmes de mon temps sont consacrés à des objets beaucoup plus dignes que lui de m'occuper, et l'autre dixième n'est pas employé uniquement à aligner des phrases, mais à penser—chose qu'il n'a pas la peine de faire, lui, l'homme aux grandes idées (!)

BLAISE.

M. S. J. JACKSON (Selkirk) : Je demande qu'il soit donné lecture de cet article en anglais.

M. l'ORATEUR : L'honorable député fait-il motion à cet effet ?

M. JACKSON : Oui.

M. SPROULE : Je soulève la question de règlement. La Chambre est-elle libre d'ordonner plus que la lecture de cette partie de l'article qui est considérée comme offensante ? A mon avis, le Chambre n'a pas le droit d'aller au delà de ce qui lui est directement soumis.

M. l'ORATEUR : La Chambre elle-même a demandé à l'instant que l'article soit lu en entier. Je dois dire à l'honorable député (M. Jackson) qui a proposé la motion, que la traduction de l'article n'est pas prête. S'il ne désire que ce qui a été publié dans le hansard, il sera fait droit à sa demande.

M. JACKSON : Avec la permission de la Chambre, je demande que cet article soit traduit par les employés compétents et lu à la Chambre. Pour ma part, comme membre de la Chambre, je ne saurais me prononcer sur cet incident sans que l'article ait d'abord été lu en anglais.

M. FOSTER: Je demande la parole, monsieur l'Orateur. Vous vous rappelez que j'ai fait lire l'article en français. J'en ai fait ressortir et j'ai traduit les passages répréhensibles. Ma plainte a été formulée sur ces passages seulement et non sur les autres parties de l'article ni sur aucun passage du hansard. Naturellement, si la Chambre ordonne que l'article soit lu en entier dans l'une ou dans l'autre langue ou dans les deux, il faudra en passer par là. La Chambre peut également ordonner, si elle le désire, qu'il lui soit donné lecture des délibérations qui marqueront cette séance, mais je tiens à dire que ma plainte porte sur cette partie de la version anglaise que j'ai lue et qui est consignée au hansard.

Sir WILFRID LAURIER.

Sir WILFRID LAURIER : Je suis sûr que la Chambre remarque comme moi et qu'elle s'aperçoit que l'honorable député (M. Foster) préfère soumettre à la Chambre cette partie de l'article contre lequel il s'élève. Mais si un membre de la Chambre, qui est juge en la matière, demande que tout l'article soit lu, rien ne s'y oppose. Au contraire, je crois que la Chambre est unanime a demander la lecture de tout l'article.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.) : Naturellement, il n'y a pas d'objection à ce qu'il soit lu et il devrait même l'être s'il contient quelque passage qui mitige la gravité des passages incriminés. Mais je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'en donner lecture immédiatement. Si le journaliste qui est maintenant à la barre de la Chambre croit que certaine partie de son article peut atténuer la gravité des passages dont l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) se plaint, je suis certain que personne à la Chambre lui refusera ce privilège. Ce n'est que juste.

Sir WILFRID LAURIER: Il n'y a pas que l'honorable député de Toronto-nord, mais il y a encore la personne à la barre et tous les honorables députés. L'article a été lu dans son entier en français, la langue dans laquelle il a été publié. Un honorable député, un des jurés dans la cause, demande à faire lire l'article en anglais. Ce n'est que justice.

M. DAVID HENDERSON (Halton) : L'honorable M. Foster a demandé la lecture du passage qu'il a lu l'autre jour à la Chambre et non tout l'article. Je crois que nous sortons de la question dont nous sommes saisis.

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : S'il s'agissait d'un procès civil pour libelle, le prévenu de même que le jury et aussi le juge siégeant auraient droit d'ordonner que l'article soit lu intégralement, car qui sait si dans le cours de cet article ou document il n'y a pas quelque passage qui mitige la gravité du fait. La loi du libelle est très claire sur ce point.

R. L. BORDEN : Très claire, en effet, mais c'est ordinairement le prévenu qui demande à recourir à ce proeédé.

M. AYLESWORTH : Par un des jurés.

M. L'ORATEUR : Au point où nous en sommes rendus, l'ordre ayant été donné de lire l'article en anglais et la version anglaise n'étant pas prête, d'autres dispositions deviennent nécessaires.

L'honorable M. TISDALE : (Norfolk) : Je ferai remarquer à l'honorable ministre de la Justice qui parle de la procédure devant les tribunaux qu'il ne peut pas demander au plaignant de lire l'article, mais que cette demande doit venir de la part du défendeur. Je ne vois pas que la plainte de mon honorable ami soit bien embarrassante, car elle est consignée en anglais au hansard

et si quelqu'un en demande la lecture, il doit y être obtempéré.

R. L. BORDEN : Il y a des traducteurs. La Chambre a ses traducteurs.

M. TISDALE : Je n'ai pas d'objection à ce qu'il soit donné lecture de l'article en entier.

Sir WILFRID LAURIER : Il est évident que nous n'avons pas de traducteur officiel de disponible en ce moment pour traduire l'article; je propose donc que la lecture en soit faite quand nous aurons entendu la personne à la barre.

(La proposition est adoptée.)

M. FOSTER : Je propose, appuyé par M. Borden, que la question suivante soit posée à M. Cinq-Mars, en ce moment à la barre.

Voulez-vous décliner vos noms et occupation?

(Adopté.)

M. L'ORATEUR : Monsieur Cinq-Mars, quels sont vos noms et occupation ?

M. CINQ-MARS : Mon nom est Joseph-Ernest-Eugène Cinq-Mars, journaliste.

M. FOSTER : Je propose, appuyé par M. Borden, que les questions suivantes soient posées à M. Cinq-Mars qui est à la barre de la Chambre:

N'êtes-vous pas collaborateur ou correspondant de la "Presse", journal de Montréal, ou l'avez-vous été depuis l'ouverture de la présente session du Parlement ?

(Adopté.)

M. L'ORATEUR : Etes-vous maintenant collaborateur ou correspondant de la "Presse" ou l'avez-vous été depuis l'ouverture de la session ?

M. CINQ-MARS : Monsieur l'Orateur, je suis prêt à répondre à cette question, mais auparavant, je désire consulter un avocat et préparer ma défense. Je demande un ajournement d'une semaine à cette fin.

M. R. L. BORDEN : Ce n'est que juste.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose que M. Cinq-Mars soit renvoyé avec ordre de comparaître de nouveau devant la Chambre aujourd'hui en huit.

(La proposition est adoptée.)

LE CHENAL DU SAINT-LAURENT.

M. GERVAIS demande :

Le ministre de la Marine et des Pêcheries sait-il :

1. Que le tirant d'eau de l' " Empress of Britain ", lors de son arrivée dans le port de Québec, le 12 mai courant, ne dépassait pas 26 pieds ?
2. Que le tirant d'eau de l' " Athenia ", de la ligne Donaldson, lors de son départ du port de Montréal, le 17 mai courant, dépassait 28 pieds 6 ?
3. Que le " Chronicle " de Québec, dans son numéro du 21 mai courant, a publié les deux en-têtes suivants en caractères d'un pouce de hauteur : " Il n'est pas prudent pour nos navires de se rendre à Montréal ". " Shaughnessey et Québec doivent rester en évidence au Canada—Borden " ?
4. Les documents conservés dans les archives de la commission du port de Montréal, du ministère de la Marine et des Pêcheries, et du ministère des Travaux publics, qui sont les annales maritimes de la route du fleuve Saint-Laurent, et l'expérience journalière des navigateurs sont-ils de nature à appuyer cet énoncé ?
5. N'est-ce pas plutôt le contrepied de cet énoncé qui est la vérité vraie ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. On me dit que le tirant d'eau du paquebot " Empress of Britain " lorsqu'il entra dans le port de Québec était de 26 pieds . . .
3. On me dit que le tirant du paquebot " Athenia " de la ligne Reford, était, lors de son départ de Montréal, de 27 pieds . . .
3. Non.
4 et 5. Les documents montrent que la profondeur de l'eau dans le chenal de 27 pieds 6 jusqu'à Montréal, à la date du 12 mai n'était pas moins de 32 pieds dans toute sa longueur. Le dernier rapport annuel de l'ingénieur surveillant du fleuve Saint-Laurent démontre à l'évidence que pas un accident survenu l'année dernière ne peut être mis sur le compte du chenal.

PAYEMENTS FAITS A AHEARN ET SOPER.

M. NORTHRUP demande :

1. Quelles sommes ont été payées à la maison Ahearn et Soper, d'Ottawa, chaque année depuis 1896 ?
2. Pour quels articles ou services ces montants ont-ils été payés ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) : Cette question demande une très longue réponse. Je la préparerai sous forme de rapport sans qu'il soit nécessaire à l'honorable député de faire une motion. Je le déposerai dès qu'il sera prêt.

NOMINATION DE DEPUTES AUX EMPLOIS PUBLICS.

M. BERGERON demande :

1. Combien de députés siégeant au Parlement ont été nommés depuis 1867 jusqu'à ce jour à un emploi rétribué par l'Etat.
2. Quels sont leurs noms, l'emploi auquel ils ont été nommés et les appointements attachés audit emploi ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Une liste de ces nominations depuis la confédération a été déposée l'année dernière. Il y a quelques noms à ajouter, mais il est difficile de donner cette liste sous forme de réponse à une question. Je ferai préparer cette liste et je la déposerai.

M. BERGERON : Si l'honorable premier ministre veut bien avoir cette obligeance, je l'en remercierai. Il y a plusieurs noms à ajouter à cette liste depuis l'année dernière.

Sir WILFRID LAURIER : Je la ferai préparer.

LA NOMINATION DU CAPITAINE POWELL DANS LA MILICE PERMANENTE.

M. WORTHINGTON (par M. Staples) demande :

1. Le capitaine Powell a-t-il été nommé officier dans la troupe permanente ? Dans l'affirmative, à quelle date a-t-il été nommé, dans quel corps, et quel grade avait-il ?

2. Quels étaient le grade, les états de service et les qualités professionnelles de cet officier avant cette nomination ?

3. A la date de sa nomination, cet officier possédait-il les aptitudes nécessaires pour le grade auquel il a été nommé ?

4. Quels officiers ayant les aptitudes requises étaient inférieurs en grade à cet officier dans son régiment au moment de sa nominataion ?

5. Si cet officier n'avait pas les qualités professionnelles voulues pour être nommé capitaine dans un régiment permanent de cavalerie, pourquoi n'a-t-il pas été nommé lieutenant en attendant qu'il pût mériter ses titres à la promotion au grade de capitaine comme ont dû le faire d'autres officiers du régiment ?

6. Le régiment a-t-il montré du mécontentement à raison de cette nomination ? Dans l'affirmative, sous quelle forme s'est-il manifesté et le ministre a-t-il été averti de la chose ?

7. Quelle décision a été prise à ce sujet ?

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) au nom de l'honorable ministre de la Milice :

1. Oui, le 1er novembre 1905, par décision en date du 31 octobre 1905. Il a été nommé aux dragons royaux canadiens avec le grade de capitaine et comme cas spécial.

2. Il était capitaine du 5e dragons de la princesse Louise ; il fut nommé sous-lieutenant provisoire le 16 mai 1896, promu lieutenant le 30 novembre de la même année, nommé capitaine dans la gendarmerie sud-africaine le 1er mars 1901 où il fit du service jusqu'à la date de sa nomination aux dragons royaux du Canada.

3. Oui, dans la milice, non dans la troupe permanente.

4. Il ne supplante aucun officier qui était sur les listes de promotion à la date de sa nomination.

5. Parce que nous considérions que son expérience le rendait apte au grade de capitaine.

6 et 7. Les lieutenants du régiment portèrent une plainte, mais un seul d'entre eux, le lieutenant Straubenzee avait été assez longtemps dans le service pour mériter le grade de capitaine. Cet officier n'avait pu réussir à passer les examens de promotion dans le mois de mai 1905, mais il les passa dans le mois de novembre de la même année, et dès que le résultat fut connu, il reçut sa commission de capitaine avec préséance sur le capitaine Powell.

On remarquera que la coutume a toujours prévalu, dans les cas d'augmentation subite des cadres, comme il est arrivé depuis quelque temps dans la troupe permanente, de faire venir des officiers compétents appartenant à des régiments du dehors pour leur confier les grades supérieurs, lorsque les officiers subalternes du régiment n'ont pas l'expérience et la compétence voulues pour remplir ces grades.

Le capitaine Powell a été adjudant de l'école royale de cavalerie de Toronto pendant un an et a commandé pendant quatre ans et demi un escadron de la gendarmerie Sud-africaine, ce qui m'a paru suffisant pour m'engager à le nommer.

NOMINATION DU CAPITAINE DOULL DANS LE REGIMENT ROYAL CANADIEN.

M. WORTHINGTON (par M. Stables) demande :

1. J. D. Doull a-t-il été nommé dans le régiment royal canadien ? Dans l'affirmaative, quand a-t-il été nommé ?

2. A quel régiment cet officier appartenait-il précédemment, quels étaient son grade et ses états de service ?

3. Quel grade avait-il dans le régiment royal canadien ?

4. Y avait-il dans ce régiment des officiers ayant le grade de capitaine lors de sa nomination ? Dans l'affirmative, quels étaient leurs noms, leurs qualités professionnelles et la date de leur nomination ?

5. Quelles aptitudes spéciales cet officier possédait-il pour lui valoir d'être nommé avant des officiers plus anciens dans le service et ayant un grade et des qualités professionnelles semblables ?

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) :

1. Oui, par décision publiée dans la "Gazette" du 19 décembre 1905. A compter du 23 avril 1900.

2. Le King's Own (Infanterie légère de Yorkshire).

Grade de capitaine.

Etats de service—Sorti du Collège militaire royal avec le grade de sous-lieutenant le 29 août 1894, lieutenant le 30 janvier 1898, capitaine le 23 avril 1900.

3. Le grade de capitaine.

4. Oui ; Fiset, C. F. O., capitaine et major à brevet ; aptitudes, aucune ; 1er mars 1901.

A. H. Macdonell, officier d'état-major de district, capitaine et major à brevet; aucunes aptitudes ; 1er novembre 1902.

J. H. Kaye, capitaine ; apte au grade de capitaine ; 1er décembre, 1904.

F. F. Uniacke, capitaine ; apte au grade de capitaine ; 25 juillet 1905.

H. Kemmis-Betty, capitaine ; apte au grade de capitaine ; 25 juillet, 1905.

5. Cet officier était apte au grade de capitaine et était capitaine dans l'armée anglaise ; à partir du 23 avril, 1900.

D'après une entente avec le conseil d'armée les officiers qui passent au service de la milice canadienne ont la même supériorité à l'ancienneté qu'ils avaient dans l'armée anglaise. C'est pourquoi la nomination du capitaine Doull date du 23 avril 1900.

6. Oui.

LE FOURRAGE AU CAMP DE NIAGARA.

M. MACDONELL demande :

1. Le département de la Milice a-t-il demandé des soumissions pour l'approvisionnement du fourrage au camp de Niagara, cette année ?

2. Quels sont les noms des soumissionnaires et le montant stipulé dans chaque soumission, par ration ?

3. L'approvisionnement a-t-il été adjugé et à qui ?

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) :

1. Oui.

2. Moses Hunter et la compagnie meunière William McCann à responsabilité limitée. Le prix était le même dans les deux cas : 25 cents par ration.

DRAGAGE DANS LE PORT DE TORONTO.

M. MACDONELL demande :

1. Le dragage de la batture ou de la barre de sable à la passe Est du port de Toronto a-t-il été commencé ? Dans l'affirmative, quel est l'entrepreneur des travaux ?

2. Les travaux sont-ils faits à l'entreprise ou par un dragueur du Gouvernement ? S'ils sont faits à l'entreprise, des soumissions ont-elles été demandées, et de quelle manière, et l'entreprise a-t-elle été adjugée au plus bas soumissionnaire ?

3. Les travaux sont-ils faits pour un prix fixe, ou en régie ? Dans l'un ou l'autre cas, quel montant le Gouvernement paie-t-il pour ces travaux ?

L'honorable M. C. S. HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. Les travaux vont commencer aujourd'hui et seront exécutés par M. Haney et Miller.

2. Par un dragueur du dehors. Comme il y avait urgence, nous avons loué le dragueur de M. Haney et Miller qui était à ce moment le seul en disponibilité dans le voisinage et capable de faire l'ouvrage jusqu'à ce que le dragueur du Gouvernement soit en état de faire le service. Les ordres furent donnés de commencer le 8 mai, mais à cause d'un accident survenu au dragueur, les travaux n'ont pu être commencés avant aujourd'hui.

3. L'ouvrage coûte 15 cents par verge cubique.

1re LECTURE.

De deux projets de loi :

Le 1er (n° 186) relatif à la banque Monarque du Canada—M. Parmelee.

Le 2e (n° 188) pour constituer en corporation la banque Coloniale du Canada—M. Calvert.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. GEORGES TAYLOR (Leeds) : Monsieur l'Orateur, un honorable député m'a fait remarquer qu'il ne serait que juste que j'explique à la Chambre une assertion que j'ai faite hier en son absence, je veux parler de l'honorable député de Carleton, N.-B. (M. Carvell). J'ai déclaré qu'il était un des orangistes partisans du Gouvernement. L'honorable député me dit qu'il l'a été jadis, mais qu'il ne l'est plus maintenant. Il y a 21 ans qu'il ne fait plus partie des loges. Les archives de la société montraient qu'il s'était joint à une loge, mais son nom n'a jamais été rayé. J'aurais pu tout de même nommer un bon nombre d'orangistes militants qui appuient le Gouvernement dans cette Chambre. Je crois que c'est un honneur pour tout député de faire partie de cette honorable institution.

OBSERVATIONS RELATIVES AU COMITE D'ELECTION.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ontario) : Je demande à l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) qui est président du comité nommé pour examiner le projet de loi tendant à modifier la loi des élections fédérales, où en est rendu la besogne. Je ne sais pas si ce comité à siégé du tout, mais il serait à propos qu'il fit bientôt rapport à la Chambre de l'état de ses travaux. Ce comité a été nommé au commencement de la session et a dû commencer ses travaux immédiatement. Je me suis renseigné et on me dit qu'il n'a pas siégé récemment. Il doit y avoir de bonnes raisons pour cela. Les récents changements ministériels ont pu causer un surcroît de travail au nouveau ministre de la Justice, mais je le prierai de ne pas perdre de vue ce comité, afin que son rapport ne nous arrive pas trop tard dans la session.

L'honorable M. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : Monsieur l'Orateur, le comité dont parle l'honorable député a tenu plusieurs séances, je ne saurais dire de mémoire combien, et à avancé considérablement la tâche qui lui a été assignée. Le travail est loin d'être terminé cependant et le comité n'a pas siégé cette semaine quoi qu'il fût convoqué pour mardi dernier. Je ne doute pas que d'autres réunions de ce comité, qui a siégé habituellement deux ou trois fois par semaine, auront lieu à l'avenir, mais mes nouveaux devoirs m'ont forcé

à assister tous les jours, cette semaine, aux réunions du comité des chemins de fer de sorte qu'il a fallu forcément négliger le comité sur la loi des élections. Le travail du comité embrasse une telle somme d'ouvrage qu'il n'y aura probablement pas moyen de déposer sous peu un rapport. Je n'en puis dire davantage, si ce n'est qu'à mon avis l'intérêt public ne souffrira en rien par le renvoi de la conclusion de ce rapport à la prochaine session.

M. STOCKTON : Un projet de loi de l'ex-ministre de la Justice a été soumis à ce comité et si ce dernier tenait une séance, il ne faudrait pas grand temps pour l'étudier et faire rapport à la Chambre soit en faveur soit contre la mesure. Cette proposition de loi fut soumise par l'ex-ministre de la Justice après des pourparlers avec l'honorable chef de l'opposition, je crois qu'il avait, lui aussi, une mesure semblable à proposer. Je ne vois pas qu'il y ait beaucoup de difficulté à s'entendre sur cette proposition de loi.

M. R. L. BORDEN : Trois projets de loi que j'ai soumis ont été renvoyés à ce comité: l'un qui se rapporte à la loi des élections fédérales, l'autre à la loi des élections fédérales contestées et le dernier, à l'indépendance des membres du Parlement.

J'ai donné de longues explications sur ces bills, lors de la deuxième délibération et j'ai demandé qu'ils fussent renvoyés devant ce comité.

ADOPTION DU BILL RELATIF A L'EXPLOITATION DES PLACERS DU YUKON.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 153), déposé par l'honorable M. Oliver, relatif à l'exploitation des placers du Yukon.

Sur l'article 5.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Cet article a été réservé à la demande de l'honorable député du Yukon (M. Thompson). Nous avons discuté le cas, et il consent à l'adoption de l'article tel qu'imprimé.

M. FOSTER : On m'a demandé pourquoi tous les projets de loi relatifs aux mines du Yukon, sont limités à l'exploitation des placers et je n'ai pu répondre à cette question.

M. OLIVER : L'exploitation des placers est la plus importante industrie du Yukon et la population comprend maintenant assez bien la situation, pour qu'il n'y ait plus d'inconvénients à la régir par des lois au lieu de simples règlements. L'exploitation du quartz aurifère est une industrie encore à ses débuts et pas encore assez connue pour être gouvernée par des lois immuables.

M. AYLESWORTH.

Sur l'article 21.

M. OLIVER : Je propose que les mots suivants soient ajoutés à cet article :

Sur tout creek sur lequel ils font une découverte.

Cela veut dire que ce privilège ne s'étend qu'à la première découverte d'or sur un creek déterminé.

M. THOMPSON : C'est très bien.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 27.

M. THOMPSON : Je propose :

Que les mots " ou sont à proximité directe de celui-ci " soient retranchés.

(La motion est adoptée.)

Sur l'article 48.

M. THOMPSON : Je propose :

Que les mots " et sans distinction " à la fin de l'article, soient retranchés et remplacés par les mots " et dans l'ordre de priorité de ces demandes ".

(La motion est adoptée.)

Sur l'article 60.

M. OLIVER : C'est à propos de cet article que l'honorable chef de l'opposition a fait remarquer qu'il pourrait peut-être donner lieu à un conflit d'autorité. Le but de cet article est de prévenir les procès, autant que possible, en y substituant l'arbitrage. Mais le chef de l'opposition fit observer que l'article, tel que rédigé, loin de diminuer les occasions de chicane, pouvait faire naître un conflit d'autorité. La question a été étudiée à fond et je crois que nous pouvons simplement mettre à la disposition des parties contestantes un mode d'arbitrage déterminé, qui aura force de loi, s'il est accepté. Cela empêcherait tout conflit d'autorité, et voici un projet d'article qui, je crois, peut être accepté.

M. R. L. BORDEN : C'est une amélioration ; mais une autre chose m'a aussi frappé. Il arrive quelquefois qu'on est embarrassé par la mort ou le refus ou l'incapacité d'un arbitre. Dans la plupart des codes, ces accidents sont prévus. Dans les lois du Yukon, il y a peut-être quelques dispositions pour prévenir cette difficulté. Si elle existe, il serait, je crois, à propos de la rendre applicable à la nomination d'arbitres, en vertu de la présente loi. Si elle n'existe pas, on devra se contenter d'adopter l'article tel qu'il est et se fier au hasard pour que la difficulté ne se présente pas, ou si elle se présente, pour que les intéressés trouvent eux-mêmes un moyen d'en sortir.

M. OLIVER : D'après l'article ainsi modifié, tout n'est que facultatif et il n'est pas probable que de graves difficultés surgissent. Je propose que l'article 61 soit

retranché et remplacé par celui que je viens de lire.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 68 :

Le commissaire du territoire du Yukon peut soit faire exploiter de la manière ordinaire la propriété minière de toute personne décédée ou démente, soit faire qu'on se dispense d'exploiter cette propriété durant les périodes que la nécessité du cas peut, selon lui, exiger ; et il peut aussi, s'il le juge à propos, faire prendre possession de cette propriété minière par l'administrateur public du Territoire jusqu'à ce qu'il l'administre lui-même sous l'autorité des dispositions de quelque ordonnance déjà ou à être à l'avenir rendue ou adoptée au sujet de l'administration des biens de personnes décédées ou démentes dans le territoire du Yukon, ou jusqu'à ce qu'une personne ou des personnes ayant droit de le faire en vertu de lettres d'administration accordées par la cour qu'il appartient, ait ou aient pris possession de cette propriété minière.

M. OLIVER : L'honorable chef de l'opposition a quelques remarques à faire à propos de cet article. J'ai dit que j'accepterais avec plaisir tout ce qui serait de nature à le rendre plus parfait, mais je ne vois pas en quoi nous pourrions le perfectionner.

M. R. L. BORDEN : La difficulté que je prévois, c'est que le gouvernement du Yukon est autorisé à exploiter lui-même les mines et que cela pourrait amener des poursuites en dédommagement pour négligence ou mauvaise administration. Il vaudrait peut-être mieux ne pas conférer ce pouvoir au gouvernement. Il peut, naturellement, survenir des cas où l'intervention du gouvernement soit nécessaire et si l'honorable ministre ne croit pas pouvoir trouver une meilleure rédaction, je n'y ai pas d'objection. Si des difficultés surgissent l'article pourra être modifié plus tard.

M. OLIVER : Il s'agit de pourvoir à des cas urgents et nous sommes obligés de courir quelques risques. Je ne vois pas ce que je pourrais suggérer de mieux. Lorsque la loi aura été appliquée nous serons mieux en état d'en voir les défauts et d'y remédier.

Sur l'article 72.

Le commissaire du territoire du Yukon peut, par proclamation publiée dans la gazette officielle dudit territoire, diviser ce territoire en districts à être connus sous le nom de "districts miniers" ou de "divisions minières", et peut, suivant que besoin est changer les limites de ces districts.

L'honorable chef de l'opposition trouve que ces pouvoirs accordés au commissaire sont très étendus. Je suis bien prêt à remplacer le mot "commissaire" par le mot "conseil" de sorte que la division du territoire en districts miniers soit confiée au conseil. Je propose que le mot "commissaire" soit retranché et remplacé par le mot "conseil."

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Il est fait rapport du projet de loi qui est lu une 3e fois et adopté.

3e LECTURE

Du projet de loi (n° 164) tendant à modifier la loi sur le parc des montagnes Rocheuses.—(M. Oliver.)

DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF AUX CONCESSIONS DE TERRAINS AUX VOLONTAIRES DE 1885.

L'ordre du jour appelle la 2e délibération sur le projet de loi (n° 177), déposé par l'honorable M. Oliver, édictant de nouvelles dispositions relatives aux concessions de terrains octoyées aux membres de la milice qui ont fait du service dans le Nord-Ouest.

L'honorable M. W. PATERSON (ministre des Douanes) : Ce bill n'est pas imprimé en français, mais l'honorable ministre de l'Intérieur me dit qu'il ne soulèvera guère de discussion, et si la Chambre ne s'y oppose pas, nous pourrons l'étudier.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Le bill a pour but de prolonger le délai durant lequel les porteurs du scrip distribué aux miliciens, à titre de récompense, pourront choisir leurs terrains. Ce scrip a été émis à l'occasion du soulèvement de 1885, et le délai pour choisir les terrains auxquels il donne droit, est expiré. Il y en a encore une certaine quantité en circulaiton et il me paraît juste que les porteurs puissent en profiter, ce qui ne peut se faire que par une modification de la loi.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.) : Si l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) n'a pas d'objection à ce que ce bill soit mis à l'étude, je n'en ai pas.

(Le projet de loi (n° 177) édictant de nouvelles dispositions relatives aux concessions de terrains octroyées aux membres de la milice active qui ont fait du service dans le Nord-Ouest est lu une deuxième fois et la Chambre se forme en comité pour le discuter.)

Sur l'article 1er.

M. R. L. BORDEN : Le ministre pourrait peut-être nous donner certaines explications avant que cet article soit adopté.

M. OLIVER : Une concession de terrains fut accordée aux membres de la milice active qui avaient fait du service dans le Nord-Ouest lors du soulèvement de 1885. Les concessionnaires avaient le droit de choisir 320 acres de terrain sur lesquels ils étaient tenus à certaines conditions d'établissement. Ils avaient aussi le pouvoir de transférer leurs droits. A l'époque où la concession fut accordée, chaque concession-

naire avait droit à un homestead et à une préemption, c'est-à-dire qu'il avait le droit d'acheter le quart de section adjacent, à un prix déterminé. Cette loi, en réalité, donnait au colon qui avait servi dans la milice, une préemption gratuite. Ce privilège était transférable, mais l'acquéreur restait astreint aux obligations imposés aux colons sur les concessions gratuites. Tout le scrip a été émis et presque tous les terrains ont été choisis. Le délai pour faire le choix des terrains expira et fut prolongé.

M. FOSTER : Tout le scrip est réellement émis ?

M. OLIVER : Depuis longtemps. Quand le délai pour faire le choix des terrains expira, il en restait encore quelques-uns à choisir. Ce délai a été prolongé à plusieurs reprises, mais le dernier est expiré il y a deux ans ou plus, et aucun terrain n'a pu être choisi depuis en vertu de ce scrip. Le département a été informé que certains porteurs de ce scrip n'ont pas choisi leurs terrains et ne peuvent pas le faire. Il me paraît juste de leur accorder ce droit et je dépose ce bill qui prolonge le délai jusqu'au 31 décembre 1908.

M. FOSTER : Combien reste-t-il encore de terrain à choisir en vertu de ce scrip ?

M. OLIVER : Je ne puis le dire au juste, mais je sais qu'il y en a très peu. Nous n'avons pas plus de cinq ou six réclamations dans le département.

M. FOSTER : Tout ce scrip est transféré ?

M. OLIVER : Pas tout. Dans quelques cas le concessionnaire est décédé et la demande est faite par ses héritiers.

M. HENDERSON : Le ministre peut-il savoir quels sont les détenteurs actuels de ce scrip ?

M. OLIVER : Je pourrais me procurer sur le champ les noms de ceux qui font des demandes. Il reste peut-être d'autres cas que nous ne connaissons pas, et il faudrait faire beaucoup de recherches et de démarches pour s'en assurer. Je ne pourrais donner les noms que de ceux qui ont fait des demandes au départemnt.

M. FOSTER : Le ministre pourrait nous dire quelle quantité de terrain il reste encore à choisir en vertu de ce scrip. Il pourrait aussi nous dire combien de réclamations sont détenues par les premiers concessionnaires ou leurs héritiers. Cela nous donnerait, à peu près, la quantité de scrip entre les mains des concessionnaires. Le ministre croit-il que les demandes entre les mains du département couvrent tout le terrain qui reste à choisir ?

M. OLIVER : Je ne le crois pas. Il est facile de comprendre que si ce scrip qui a une certaine valeur, n'a pas été utilisé depuis longtemps, il doit y avoir des raisons que nous ne connaissons pas. Nous ne sommes donc pas en état de dire combien il reste de scrip non racheté, ni qui le détient, à part de celui pour lequel nous avons des demandes.

M. FOSTER : Alors, je crois qu'avant de voter la deuxième lecture, le ministre devrait nous donner la quantité de scrip non racheté. Il peut se procurer ce renseignement facilement. Il pourrait nous dire aussi combien il y a de demandes au département.

M. OLIVER : Je puis fournir les noms des réclamants. Je crois pouvoir aussi dire combien de terrain a été concédé en vertu de ce scrip.

(Il est fait rapport du bill.)

ADOPTION DU BILL RELATIF AUX COMMISSAIRES DU PORT DE QUEBEC.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 174), déposé par l'honorable M. Brrodeur, relatif aux commissaires du port de Québec.

Sur l'article 1er.

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : J'ai expliqué la nature de ce bill lorsque j'ai déposé la résolution sur laquelle il est basé. Il a pour but d'aider aux commissaires du port de Québec, à reconstruire le quai et la jetée Louise à Québec. La loi de 1899, autorise le Gouvernement à avancer aux commissaires une somme de $362,000. Cet argent n'a pas encore été employé. L'an dernier un accident est survenu et il fallu reconstruire la jetée Louise et le quai et les commissaires du port exposèrent au Gouvernement, par le rapport de leur ingénieur, que ce travail coûterait $506,472, au lieu de $362,000. Pour compléter ces travaux, il faut donc prêter une autre somme de $150,000.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 2.

M. BRODEUR : La plupart les dispositions de cet article se retrouvent dans l'article 34 de la loi de 1899. D'abord, l'argent sera avancé de temps à autre pour payer les améliorations, si elles ont été préalablement sanctionnées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport conjoint du ministre de la Marine et des Pêcheries et du ministre des Travaux publics; deuxièmement, les obligations seront déposées entre les mains du ministre des Finances et elles porteront intérêt à 4 pour 100.

M. MONK : J'aimerais à savoir si ce bill aura pour effet de mettre à exécution un projet recommandé par la commission du transport. J'ai lu la partie du rapport de cette

commission qui concerne Québec et je désirerais savoir si les nouveaux ouvrages sur le devant de la jetée Louise du côté de l'eau profonde, dans le bassin de marée, ont été recommandés par la commission du transport.

M. BRODEUR : Oui. Je crois que ces travaux sont recommandés dans le rapport de la commission, mais je ne voudrais pas l'affirmer. Je dois ajouter qu'une partie de ces travaux sont devenus nécessaires à la suite de l'écroulement du mur de revêtement de la jetée Louise, dû à un défaut de construction.

M. MONK : En insistant auprès du Gouvernement pour qu'il mette à exécution les recommandations de la commission du transport, on s'expose aux reproches de certains journaux, à divers égards. Mais comme je m'inspire d'un motif patriotique, je citerai ce que la commission propose pour Québec, en commençant à la page 28 :

Votre commission vous propose :

Que Québec soit converti en un des ports francs en la manière et dans les conditions ci-dessous :

Que le brise-lames soit prolongé d'environ 1,460 pieds vers le nord et, en rapport avec ce prolongement, qu'il soit donné assez d'espace pour permettre l'érection d'abris pour les voyageurs, de hangars à marchandises et de voies ferrées, vu que ce brise-lames ne possède actuellement qu'un seul mouillage ;

Que le brise-lames actuel soit élargi de manière à donner plus d'espace pour les hangars, etc.

Votre commission ne croit pas devoir proposer spécialement au Gouvernement de construire un autre quai et de faire certaines améliorations, qui nous ont été représentées comme nécessaires ; mais votre commission se rendant compte de l'importance de Québec, comme port national, conseille au Gouvernement de nommer des ingénieurs compétents pour étudier les plans qui ont été soumis et faire rapport, afin que le Gouvernement puisse entreprendre les travaux qui lui paraîtront nécessaires et proportionnés au trafic du port.

Je considère de la plus haute importance que le Gouvernement, mette à exécution autant que possible, ces recommandations faites par les commissaires, après une étude approfondie, non seulement des besoins du port de Québec, mais de tout notre système de transport de l'Ouest à l'Est, sur lequel ils nous ont soumis un si précieux rapport.

Si l'objet de ce bill est de mettre à exécution les propositions de ce rapport, je considère que c'est un pas dans la bonne direction. Mais s'il s'agit de travaux que la commission n'a pas recommandés, le ministre voudra bien nous expliquer pourquoi il les entreprend plutôt que de suivre les conseils de la commission.

M. BRODEUR : Je dois expliquer à mon honorable ami que les travaux dont il s'agit ont été donnés à l'entreprise l'an dernier et que le contrat a été signé le 26 juillet 1905 et, par conséquent, avant la publication du rapport des commissaires. Ces travaux consistent en un bassin à flot, en un mur pour le bassin de marée et en tirants en fer pour les murs transversaux. Ces travaux seront exécutés à même le crédit de $362,000 autorisé par la loi de 1899, mais ce dernier ne sera pas suffisant et la somme que nous demandons aujourd'hui, n'a pour but que de permettre de compléter les travaux concédés l'an dernier. Le contrat dont j'ai parlé, il y a un instant ne comprend pas tous ces travaux, mais mon honorable ami sait probablement qu'il y a quelques mois le mur de revêtement de la jetée Louise s'est écroulé et cet argent est nécessaire pour le relever et l'étayer. Cet argent ne sera pas affecté à la construction du brise-lames dont parle l'honorable député.

M. HAGGART : Si je comprends bien, une partie de cet argent sera affectée à augmenter la capacité du bassin ?

M. BRODEUR : Oui. Ces travaux sont surtout nécessités par les paquebots du chemin de fer canadien du Pacifique qui terminent leur voyage à Québec.

M. HAGGART : Quelle capacité entend-on donner au bassin ? L'honorable ministre dit qu'un marché a été signé l'an dernier pour l'agrandissement du bassin Louise et la somme demandée par le présent bill sera affectée à ce travail et à d'autres améliorations.

M. BRODEUR : Oui.

M. HAGGART : De combien cette somme se trouve-t-elle à excéder les estimations faites par les ingénieurs pour l'agrandissement du bassin ?

M. BRODEUR : Les estimations étaient comme suit : pour le bassin à flot, $241,814 ; pour le mur du port de marée, $216,046 et pour les tirants destinés à maintenir les murs transversaux, $48,613, soit un total de $506,473. Comme je l'ai expliqué il y a un instant, il y a une somme de $362,000 non dépensée qui a été mise à la disposition des commissaires du port par la loi de 1899, et les travaux qu'on a en vue s'élèveront à $506,000. La somme déjà votée et ces $150,000 compléteront les travaux.

M. HAGGART : Reste-t-on dans les limites des estimations ?

M. BRODEUR : Oui, les estimations sont de $506,000, $362,000 plus $150,000 font $512,000.

M. MONK : Il est vrai que ce n'est qu'une garantie que nous donnons, mais nous avons déjà garanti l'intérêt sur des obligations du port de Québec, et sur celles du port de Montréal, pour des sommes considérables. Je suis convaincu qu'un jour ou l'autre, l'Etat devra prendre à sa charge les dettes

de ces deux ports et c'est d'ailleurs ce que conseille spécialement le rapport de la commission du transport. C'est pourquoi, tout en voulant encourager autant que possible le port de Québec, je désire que tous ces travaux soient dirigés dans le sens du rapport. Plusieurs ports sont mentionnés dans se rapport et à la page 34, il est dit qu'ils devraient tous être traités de la même manière et faire partie d'un système unique. Ces ports sont : Fort-William, Port-Arthur, Depot-Harbour, Midland, Port-Colborne, Kingston, Montréal, Québec, Saint-Jean, Halifax, Sydney, Vancouver, Victoria, le terminus du Grand-Tronc-Pacifique, sur le Pacifique, et celui du Canadian-Northern, aussi sur le Pacifique. Je comprends qu'il est impossible de réaliser immédiatement tout ce que demande le rapport, bien que les commissaires déclarent que ces améliorations soient urgentes.

J'aimerais à savoir si le Gouvernement a étudié ce rapport et s'il entend en adopter les conclusions. Il n'a encore fait aucune déclaration à ce sujet. Il y a longtemps qu'on entend parler d'un bassin de radoub à Montréal et les commissaires de la transportation disent que c'est absolument nécessaire. Quand M. Préfontaine fut appelé à faire partie du ministère, on se rappelle qu'il y eut une élection partielle dans Maisonneuve. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries prit part à cette élection et engagea les électeurs à voter en faveur de M. Préfontaine en leur rappelant la promesse du Gouvernement de faire construire un bassin de raboud à Montréal. Le Gouvernement se propose-t-il d'en faire construire un et de mettre à exécution les autres recommandations de la commission du transport ?

M. BRODEUR : La question de mon honorable ami est très étendue. Il suffit de lire ce rapport pour voir que les commissaires font de nombreuses et très importantes recommandations, et ce n'est qu'après les avoir prises en sérieuse considération que le Gouvernement pourra se prononcer. Il s'en occupe activement. Quand mon honorable ami dit que j'ai promis un bassin de radoub à Montréal il se trompe. Je n'ai pas pris part à l'élection dont il parle parce que j'étais alors orateur de la Chambre des communes.

M. FOSTER : Cela vous en empêchait-il ?

M. BRODEUR : De faire des promesses. Je suis certain de n'avoir pas pris part à cette élection. Mais cette question d'un bassin de radoub est très importante et les opinions, à ce sujet, sont très partagées. Beaucoup de gens intéressés dans le commerce maritime croient qu'il ne devrait pas y avoir un bassin de radoub à Montréal. Ils préféreraient l'avoir à Québec, car c'est là ou dans les environs que se produisent presque tous les accidents.

M. MONK : Les commissaires en conseillent un aux deux endroits.

M. BRODEUR : Un à Québec et un à Montréal.

M. MONK : Que pense de cela l'honorable ministre ?

M. BRODEUR. Il y en a déjà un à Québec.

M. MONK : Les commissaires veulent que celui de Québec soit agrandi et qu'on en construise un à Montréal.

M. BRODEUR : Il y a dans ce rapport plusieurs recommandations qui méritent d'être sérieusement étudiées.

M. HAGGART : Quelles sont les dimensions des navires que le bassin de Québec agrandi pourra recevoir ?

M. BRODEUR : Les documents que j'ai ici ne mentionnent que la profondeur de l'eau qui sera de 30 pieds, je crois. Je n'ai pas les dimensions du bassin lui-même.

M. HAGGART : La largeur et la profondeur ?

M. BRODEUR : Je n'ai pas ces détails.

M. LENNOX : J'appelle de nouveau l'attention du ministre sur ce rapport de la commission royale. Je n'ai aucune objection à cette dépense, et j'espère que l'argent sera judicieusement employé. Je crois que le moment est bien choisi pour faire un usage libéral et judicieux des deniers publics dans le port de Québec, mais je recommande encore une fois au ministre d'étudier attentivement ce que disent les commissaires à la page 29 de leur rapport, afin d'éviter les replâtrages et les expédients temporaires auxquels le Gouvernement a recours de temps à autre. Le Gouvernement devrait se mettre à l'œuvre par le commencement et charger des spécialistes de préparer un projet d'ensemble, avant de faire des dépenses à droite et à gauche. Le projet actuel, d'après ce que je comprends, remonte à 1899.

M. BRODEUR : En 1899, les commissaires du port de Québec furent autorisés à émettre des obligations jusqu'à concurrence de $362,000, et à emprunter cette somme du Gouvernement. Mais les travaux qu'il s'agit de réparer ont été exécutés en 1886 ou 1887, par McGreevy et autres, et il en a été beaucoup question dans le temps. Une partie de ces travaux s'est écroulée et il s'agit de réparer les dégats.

M. LENNOX : Je sais que le Gouvernement actuel n'est pas l'auteur de ce projet, mais je voudrais qu'il comprenne bien que nous avons à résoudre un grand problème de transport et qu'il faut aborder ce problème avec des idées larges. Le rapport des commissaires dit :

Votre commission ne croit pas devoir proposer spécialement au Gouvernement de construire un autre quai et de faire certaines amélirations, qui nous ont été représentées comme nécessaires ; mais votre commission se rendant compte de l'importance de Québec, comme port national, conseille au Gouvernement de nommer des ingénieurs compétents pour étudier les plans qui ont été soumis et faire rapport, afin que le Gouvernement puisse entreprendre les travaux qui lui paraîtront nécessaires et proportionnés au trafic du port.

Le Gouvernement, d'après ce que je vois, n'a encore aucune projet arrêté, sur cette question, mais je voudrais qu'il choisît certains endroits dans Ontario ou dans Québec ; qu'il laissât de côté, pour le moment, les petits étangs où il construit des quais ou des ponts sous le moindre prétexte et qu'il employât les deniers publics à des travaux qui fissent partie d'un plan d'ensemble destiné à doter le pays d'un système de transport perfectionné.

Nous pouvons employer très utilement des sommes considérables dans le port de Québec. Le Gouvernement ne saurait trop se hâter de commencer une série d'améliorations qui répondront à tous les besoins de ce port d'ici à 50 ans. Il devrait s'assurer le concours des hommes de l'art et se mettre à l'œuvre immédiatement, sans perdre un temps précieux. Il faudrait faire la même chose à Montréal et partout o ùdes travaux sont nécessaires ; au Sault Sainte-Marie, à Fort-William, à Port-Arthur et aux endroits mentionnés à la page 34 de ce rapport, mais, par dessus tout que toutes les dépenses convergent à la réalisation d'un plan régulier basé sur des principes fondamentaux.

M. A. A. WRIGHT : J'ai écouté avec plaisir les remarques que vient de faire l'honorable député (M. Lennox) et j'espère que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries en fera son profit. Qu'il remarque bien que nous ne lui reprochons pas d'entreprendre trop de travaux et de dépenser trop d'argent; nous lui reprochons plutôt de ne pas exécuter les travaux assez rapidement. Nous avons hâte que le Saint-Laurent puisse transporter nos produits sans dangers et dans les conditions les plus économiques possibles. Nous ne voulons pas que dix ou douze millions de boisseaux de blé prennent la route du canal Erié, de préférence à la route canadienne. Ayons toutes les facilités nécessaires pour ce trafic à Montréal et à Québec. Nous voulons que des hangars à marchandises dans le port de Montréal soient érigés sans retard—sans retard, entendez-vous, monsieur l'Orateur—afin qu'on ne soit plus obligé de transborder le grain de l'élévateur dans des chalands et de ces derniers dans les navires. Que le ministre soit convaincu que nous sommes prêts à lui voter tout l'argent nécessaire, s'il veut l'employer judicieusement.

M. DERBYSHIRE : Le ministre voudra-t-il prendre note de cela ?

M. R. L. BORDEN : Bien que le rapport final de la commission des transports ait été considérablement retardé, la commission a fait des rapports intérimaires, mais je ne crois pas qu'ils fussent relatifs au port de Québec et je ne me rappelle pas qu'ils aient été déposés sur le bureau de la Chambre. Je m'étonne qu'avant que la commission ait présenté son rapport final, le Gouvernement ait entrepris des travaux si importants. Tout en tenant compte des délais inévitables on a été loin de faire toute la diligence possible pour communiquer à la Chambre ces renseignements que le Gouvernement déclarait urgents, dès 1903. Dans le décret qui nomme la commission, il était dit qu'on ne pouvait pas s'attendre à voir cesser les difficultés existantes, en l'absence d'un plan général et c'est pour cette raison que le Gouvernement confia aux commissaires la tâche d'élaborer ce plan général. Or, deux ans après la formation de la commission et quelques semaines avant la publication de son rapport, le Gouvernement décida de faire ces dépenses.

Quoi qu'il en soit, nous avons à faire face à une situation dont le Gouvernement est responsable et, pour les fins de la discussion, bien que nous n'ayons guère de renseignements sur ce point, je suis prêt à admettre que les dépenses que l'on propose de faire sont raisonnables.

Nous nous accordons tous à reconnaître que le port de Québec et les autres grands ports nationaux devraient être mis sur un pied qui nous permettrait de faire concurrence aux ports américains de l'Atlantique qui sont pourvus de l'outillage le plus moderne et dont on cherche à augmenter le trafic par tous les moyens.

J'avertis cependant le ministre qu'avant qu'un autre crédit semblable soit voté, à l'avenir, le Gouvernement devra être en état d'exposer sa politique et de dire s'il entend adopter, en tout ou en partie, les conclusions de ce rapport.

Jusqu'à présent, nous n'avons pas eu un seul mot d'explication sur ce point, bien que le Gouvernement ait eu toutes les occasions possibles de dire ce qu'il entend faire. Cette occasion s'est présentée lors de la discussion sur la résolution de l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) ; elle s'est présentée aussi lors de la discussion de différents crédits, sans compter qu'à plusieurs reprises la question a été posée directement au Gouvernement.

Sa réponse invariable a été qu'il n'était pas prêt à se prononcer sur l'ensemble de la question, sur le plan général qui doit être adopté. Sans m'arrêter à critiquer cette indécision du Gouvernement, je tiens à bien établir notre attitude : avant que des travaux de cette nature soient entrepris une autre année, il est non seulement désirable, mais absolument nécessaire que le Gouvernement déclare d'une manière claire et précise jusqu'à quel point il approuve le rapport des commissaires, et jusqu'à quel

point il entend en adopter les conclusions dans un avenir rapproché.

M. BRODEUR : La commission qui a été nommée il y a deux ou trois ans...

M. R. L. BORDEN : Au mois de mai 1903 il y a un peu plus de trois ans.

M. BRODEUR : ... a été malheureusement retardée dans ses travaux, pour des causes indépendantes de la volonté du Gouvernement, comme l'honorable député le reconnaît lui-même. Quelques-uns des commissaires sont morts et il a fallu du temps pour les remplacer. Cependant, s'il faut en juger par le rapport que la commission a présenté, elle a fait une étude complète de la question depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique ; elle a entendu un grand nombre de citoyens qui lui ont fourni de précieux renseignements sur les différentes questions qui se rapportent au problème du transport. Il y a à peine un mois et demi que ce rapport est déposé et l'honorable chef de l'opposition ne peut pas s'attendre à ce que le Gouvernement adopte immédiatement une politique définitive à l'égard des conclusions de ce rapport.

Il admettra que ces conclusions sont nombreuses ; je ne suis pas en état de dire dans le moment, quelle somme serait nécessaire pour les mettre à exécution, mais je suis convaincu que cela nécessiterait des dépenses très considérables.

Je prends au hasard, les questions qui relèvent plus directement de mon département—le service des bouées et des feux. Le rapport contient des pages et des pages de propositions sur ce sujet. Sans arriver à une conclusion précise, le rapport dit que le département devrait s'enquérir des différents systèmes de bouées, de feux et autres aides à la navigation, en usage dans les différents pays. Il faut du temps pour cela et après la session, je me propose d'étudier ces questions et je verrai aussi que les fonctionnaires du département, examinent très attentivement toutes les conclusions de ce rapport. Le département travaille déjà à mettre à exécution quelques-unes de ces recommandations. Il y a eu des rapports intérimaires et si je me rappelle bien les conclusions de ces rapports ont été presque toutes adoptées. La commission a conseillé, par exemple, de creuser le port de Saint-Jean et cela a été fait.

L'honorable député de Renfrew (M. A. A. Wright) a insisté sur la nécessité de compléter les travaux en cours dans le port de Montréal. C'est la première chose dont je me suis occupé en prenant la direction du département. Je savais qu'ils étaient très urgents, que le trafic exigeait qu'ils fussent complétés au plus tôt, et j'ai employé toute mon influence auprès des commissaires du port pour qu'ils fissent la plus grande diligence possible. J'ai la satisfaction de pouvoir annoncer à la Chambre que les travaux avancent très rapidement depuis quelques mois. Il y avait encore certaines difficultés à régler quant aux portes et aux planchers ; une de ces questions est maintenant réglée et l'autre le sera dans quelques jours. Il reste bien quelques affaires de détails ; à mon arrivée au département je n'étais pas au courant de ces questions, mais je me suis appliqué à les étudier et j'ai insisté auprès des commissaires pour que tous les retards fussent évités.

Pour revenir au rapport de la commission du transport, je ne puis que répéter ce que j'ai dit: le Gouvernement a pris en sérieuse considération les nombreuses propositions des commissaires.

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre délibère en comité des subsides.

Service maritime et fluvial ; somme additionnelle requise pour l'entretien et les réparations des steamers et brise-glace de l'Etat, $158,500.

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Ce crédit est affecté aux réparations suivantes : Au "Quadra" imprévues, $12,000; au "Montcalm", $12,000; solde due pour les réparations à l' "Aberdeen", $20,500 ; mise en bassin de radoub des navires, au printemps de 1900, $10,000; au "Minto", $5,841; au "Montcalm", $7,191; au "Stanley", $9,300; au "Lady Laurier", $24,700; au "Champlain", $2,500; au "Druid", $2,500.

M. SPROULE : Quelles réparations a-t-on faites l'année précédente ?

M. BRODEUR : L' "Aberdeen", $22,711, y compris une chaudière neuve; le "Druid", $14,943; le "Lansdowne", y compris une chaudière neuve, $16,301; le "Quadra" $31,918; le "Stanley", $14,860 ; le "Minto", y compris la mise en bassin de radoub, $6,997; le "Bayfield", $7,000 ; le "Gulnare", $1 911 ; "Brant", $633.

M. LEFURGEY : Quelles réparations a-t-on fait au "Montcalm" pour $7,000 ?

M. BRODEUR : Le "Montcalm" fut mis en service tard à l'automne et fut quelque peu endommagé par la glace.

M. LEFURGEY : Lui a-t-on fait subir quelques changements dans l'aménagement, pour mieux l'approprier à ce service ?

M. BRODEUR : Le navire est en très bon ordre et plus fort qu'avant.

M. LEFURGEY : Je parle des aménagements relatifs au fret.

M. BRODEUR: Il transporte actuellement beaucoup de fret pour le compte du ministère. S'il doit aller dans le détroit de North-

umberland, il sera peut-être nécessaire d'y faire de nouveaux aménagements.

M. LEFURGEY : Va-t-il desservir l'île du Prince-Edouard ?

M. BRODEUR : Il faudra savoir d'abord s'il pourra passer au-dessus du banc de sable. Le crédit pourvoit à deux navires ; l'un ou l'autre fera le service du détroit.

M. LEFURGEY : L'un ou l'autre de quels navires ?

M. BRODEUR : Ou le " Montcalm " ou celui qui est actuellement en voie de construction.

M. LEFURGEY : Il se passe assurément quelque chose d'anormal au ministère. L'an dernier, le ministre donnait l'assurance que le " Montcalm " allait faire le service de l'île et que le Gouvernement ne faisait pas construire de navire de 5,500 chevaux parce qu'il fallait faire du dragage dans le port de Pictou. Ces travaux n'ont pas été exécutés malgré tout le temps que l'on a eu pour cela. Bien que M. Duguid ait conseillé de faire faire le service par le " Montcalm ", le ministre nous répond aujourd'hui par un " si ". Nous voulons des renseignements précis.

Il y a quelques jours, le ministre disait que l'on est à construire pour ce service un nouveau navire d'une puissance de 2,300 chevaux, tandis que c'est un navire de 5,500 chevaux qu'on lui a conseillé de faire construire. Il nous dit, aujourd'hui, qu'il va nous donner l'un ou l'autre de ces navires. Puisque c'est d'un navire de 5,500 chevaux que nous avons besoin, il est bien évident que celui de 2,300 chevaux ne fera pas l'affaire. On nous trompe singulièrement !

Nous avons laissé voter le crédit hier soir sachant que le ministère avait manqué à ses obligations en cette matière, qu'il n'avait pas tenu sa promesse d'affecter un nouveau navire au service et manqué à son devoir en ne faisant pas préparer d'estimation du coût d'un tunnel. Bien plus, il vient nous dire aujourd'hui qu'il ne sait même pas encore quel navire il nous donnera. Il nous faut des renseignements, et des renseignements précis. Le ministère connaît le tirant d'eau du " Montcalm ", ainsi que la profondeur d'eau sur le banc de Pictou. Si le " Montcalm " ne peut desservir Pictou, on pourrait l'affecter au service entre le cap Tourmentin et le cap Traverse, ou bien entre Summerside et le cap Tourmentin. Ou il y a quelque chose qui cloche au sein du ministère pour qu'on ne puisse nous renseigner, ou on veut tout simplement nous blaguer par rapport à ce service. Nous voulons une déclaration catégorique afin que la population de l'île du Prince-Edouard sache sur quelle sorte de service elle pourra compter l'hiver prochain.

Le service a déjà été effectué par le " Montcalm " et deux autres navires. Nous demandons que l'un de ces steamers soit affecté au service de l'ouest. L'expérience a nettement établi que la navigation peut continuer tout l'hiver dans cette direction-là ; mais le ministère a fait preuve de tant d'hésitation en ces dernières années qu'il n'a jamais manqué de discontinuer le service au moment décisif. Si le service doit être effectué par le " Montcalm ", il n'est pas nécessaire de construire un autre steamer, car l'un ou l'autre des anciens sont assez puissants pour faire le service du Saint-Laurent. Et lorsque le " Montcalm " sera affecté au service de l'île du Prince-Edouard, nous pourrons faire voir au ministre, comme il en a manifesté le désir, si c'est bien le steamer qu'il nous faut. Si l'on constate que ce navire ne convient pas au service, il sera bien inutile de nous en donner un moins puissant. Le Gouvernement pourrait alors faire construire un navire d'une puissance de 5,500 chevaux, un navire susceptible d'effectuer le service d'une manière satisfaisante. Avant de laisser cette question de côté, il nous faut une déclaration catégorique, il faut que nous sachions si le Gouvernement entend faire draguer le banc de Pictou, s'il entend améliorer ce service.

M. BRODEUR : Les observations de l'honorable député (M. Lefurgey) me donnent le plaisir de constater qu'il a une meilleure opinion du " Montcalm "...

M. LEFURGEY : Il ne s'agit pas d'une meilleure opinion, mais plutôt de prendre ce qu'on nous donne.

M. BRODEUR : Nous avons passé des heures à parler du " Montcalm ". L'honorable député voulait absolument avoir un navire de 5,500 chevaux, sans quoi il menaçait d'accuser le Gouvernement de manquer à ses promesses. Je crois avoir déjà démontré au cours de la discussion qui s'est faite sur ce sujet qu'il serait absolument impossible en ce moment d'affecter à ce service un steamer de 5,000 chevaux. J'ai cité l'opinion d'hommes en qui l'honorable député devrait avoir quelque confiance. Ainsi, le capitaine McElhinney, vieil employé de l'Etat, déclare qu'il est impossible d'affecter à la ligne Georgetown-Pictou un navire comme celui qu'on demande, à cause précisement de ce haut fond. Mon honorable ami (M. Lefurgey) n'entend assurément pas que le Gouvernement dépense à peu près un demi-million pour faire construire un steamer dont, en définitive, il ne pourrait peut-être pas se servir.

Bien que les critiques de l'honorable député à l'égard du " Montcalm " soient d'une excessive sévérité, je constate avec plaisir que certains journaux de l'île du Prince-Edouard, journaux qui appuient d'ordinaire la même cause que lui, traitent la question sans préjugés et conviennent que le Gouvernement fait son devoir.

M. LEFURGEY : Vous voulez parler de quelque organe ministériel.

M. BRODEUR : Malgré tout, l'honorable député (M. Lefurgey) voudrait que le Gouvernement fît construire un nouveau steamer qui coûtera fort cher. Je ne suis pas de son avis. Les fonctionnaires qui ont fait un rapport sur cette question possèdent ma confiance. J'ai foi en M. le capitaine McElhinney, ainsi qu'en M. Duguid que je connais moins cependant.

L'honorable député prétend que les rapports de M. le capitaine McElhinney ne valent rien ; ce n'est pas la première fois qu'on l'entend dire que les rapports de nos fonctionnaires n'ont aucune valeur. Pour satisfaire le caprice des membres de la gauche, mon prédécesseur voulut bien prendre l'avis d'un spécialiste d'Angleterre. Le ministère se mit en communication avec lord Strathcona qui détermina M. Duguid, spécialiste jouissant d'une grande renommée au delà de l'Atlantique, à venir au Canada dans le but d'étudier la situation et de faire rapport de ses observations. C'est ce qu'il a fait ; son rapport est aux archives. Dans ce rapport, M. Duguid déclare qu'il serait très dangereux d'affecter à ce service un steamer d'une puissance indiquée de 5,500 chevaux, car son tirant d'eau serait de 21 pieds, et la profondeur de l'eau sur le haut fond du port de Pictou n'est que de 19 pieds. Malgré cela, l'honorable député (M. Lefurgey) disait encore hier soir qu'il lui fallait l'autre steamer ; il ne voulait pas entendre parler du "Montcalm".

Nous voulons bien affecter à ce service le plus puissant de nos brise-glace, si toutefois la chose peut se faire sans exposer le navire à de trop grands dangers. L'honorable député veut-il que nous envoyons là-bas ce steamer pour le perdre ? C'est pourtant ce qu'il demande. Je veux agir plus sagement que cela ; je vais voir si le "Montcalm" peut passer sur le haut fond ; s'il peut effectuer le service, je l'y affecterai ; dans le cas contraire, j'enverrai le nouveau brise-glace que l'on est à construire et qui sera un navire puissant.

Mon honorable ami n'a d'autre devoir en tout ceci que celui de critiquer—ce dont nul ne se plaint ; tandis que nous avons, nous, autre chose à faire : nous sommes tenus de prévenir autant de difficultés que possible et d'adopter la ligne de conduite la plus susceptible de donner les meilleurs résultats. Si le rapport qui me sera soumis par les fonctionnaires du ministère me justifient de le faire, j'enverrai le "Montcalm".

M. LEFURGEY : Le ministre prétend que je suis fâché de voir que l'on n'a pas construit ce steamer de 5,500 chevaux ; ce n'est pas de ma propre satisfaction qu'il s'agit en cette affaire, mais bien de prendre ce que nous pouvons obtenir. Avant de faire construire ce nouveau brise-glace, le ministre a eu tout le temps voulu pour faire draguer le haut fond de Pictou afin qu'il y eût une profondeur d'eau suffisante pour que le "Montcalm" y pût passer en tout temps. L'honorable député de Pictou (M. E. M. Macdonald) conviendra avec moi que depuis des années, des navires d'un tirant de plus de 19 pieds passent aisément sur ce haut fond. Avec leurs compartiments d'arrière remplis d'eau, le "Stanley" et le "Minto" ont un tirant de plus de 19 pieds, et cependant ces deux steamers ont passé sur le haut fond. Puisque le ministre tenait à se rendre compte de la profondeur de l'eau pour faire ensuite construire le steamer suivant les conseils du spécialiste qu'il a fait venir, nulle raison ne l'empêchait de le faire.

Je n'ai pas de conseils à donner au ministre quant à la grandeur du steamer. Il savait que nous avions besoin d'un navire plus puissant. On lui a conseillé d'en faire construire un de 5,000 chevaux et il aurait fort bien pu faire draguer le haut fond pour que ce navire y pût passer. Il a commencé par dire qu'il n'est pas sage de faire construire un tel steamer et que M. Duguid lui a conseillé de ne pas affecter le "Montcalm" à ce service avant de l'avoir pourvu de certain aménagement; et voici qu'il prétend aujourd'hui n'avoir aucun rapport lui indiquant si ce steamer est ou n'est pas propre à ce service-là. On dirait qu'il ne peut pas ou ne veut pas dire si le ministère est saisi d'un rapport ; il a pourtant eu tout le temps nécessaire, depuis l'ouverture de la navigation, pour constater s'il y a sur le haut fond de Pictou une assez grande profondeur d'eau pour que le "Montcalm" y puisse passer. Comment se fait-il qu'il ne puisse nous renseigner sur ce point ? Il fait vraiment piètre figure en ce moment.

La Chambre aussi bien que les représentants de l'île du Prince-Edouard ont droit de savoir si le ministre a tenté de s'enquérir si le banc de sable de Pictou est recouvert d'une profondeur suffisante d'eau et, pour le cas où il ne le serait pas, si la profondeur de l'eau est assez grande à Summerside et au cap Tourmentin pour que le "Montcalm" s'y rende. Nous avons droit d'exiger des renseignements précis ; aussi prierai-je encore une fois le ministre de nous dire ce que le ministère a fait et ce qu'il entend faire à l'avenir. Si le steamer ne peut être affecté dès maintenant à ce service, que l'on prenne des mesures pour qu'il le soit au cours de cette année. Que le ministre nous donne sa parole avant de pousser plus loin le débat.

M. A. A. WRIGHT : Le ministre de la Marine et des Pêcheries n'a-t-il jamais songé à envoyer là-bas une couple de puissants remorqueurs pour traîner cette petite île jusqu'au rivage afin de couper court une fois pour toutes à ces discussions périodiques sur le "Stanley", le "Minto" et le "Montcalm" ?

M. DERBYSHIRE : Le ministre de la Marine et des Pêcheries a promis de s'occu-

per de tout cela pendant les vacances, de s'enquérir d'abord des besoins et d'y pourvoir ensuite. Il n'est que juste d'attendre que le ministre ait eu l'occasion de se transporter sur les lieux afin que, après s'être rendu compte de la situation, il puisse affecter au service le steamer qu'il convient. A quoi bon gaspiller ainsi le temps de la Chambre ? Assez de verbiage comme cela ; le ministre a promis tout ce qu'il peut promettre.

M. A. MARTIN : Je ne crois pas que le ministre de la Marine et des Pêcheries ait beaucoup à se féliciter des deux amis qui ont tenté de se porter à son secours. Je conçois qu'il prie le Ciel de le garder de ses amis. Loin de lui venir en aide, ils l'ont mis dans une bien plus mauvaise posture. J'en suis venu à la conclusion que l'on n'a jamais songé à affecter le " Montcalm " à ce service-là. Et pour faire voir que je ne me trompe pas, je vais donner lecture d'un passage d'un rapport du comité du conseil privé que le Gouverneur général approuvait il y a quelques mois à peine, le 13 mars dernier:

Sur un mémoire du 12 février 1906 où le ministre de la Marine et des Pêcheries expose qu'il a mis à l'étude certaines mesures dont l'objet est de protéger la navigation, de prévenir plus effectivement les inondations, de prolonger la durée de la navigation sur le fleuve et dans le golfe Saint-Laurent, et d'améliorer l'état du chenal en aval de Québec, mesures qui nécessiteront le service d'un bateau brise-glace et balayeur puissant, et construit avec soin.

Le rapport ne contient pas un mot de renseignement sur la construction du navire que l'on disait destiné à ce service. Il y a pis que cela ; voici ce que dit le paragraphe suivant :

Outre les fréquents balayages des hauts fonds aux environs et en aval de Québec et l'aide fourni par les grands remorqueurs, les bateaux-pilotes et autres navires auxiliaires au commencement du printemps et à la fin de l'automne, alors que les bouées ou autres auxiliaires de la navigation ne sont pas en place ou ne peuvent être utilisés, on pourrait se servir de ce steamer . . .

C'est-à-dire le nouveau.

. . .concurremment avec le " Montcalm " . . .

Voilà ! Ce nouveau steamer que l'on projette de construire aidera le " Montcalm " à balayer le chenal du Saint-Laurent en aval de Québec. Néanmoins, à la suite de ce rapport du 13 mars, le ministre nous dit aujourd'hui que le " Montcalm " fera le servi du détroit de Northumberland. Les termes du rapport sont pourtant bien précis :

. . . alors que les bouées et autres auxiliaires de la navigation ne sont pas en place ou ne peuvent utilisés, on pourrait se servir de ce steamer concurremment avec le " Montcalm " pour venir en aide au commerce maritime et au transport en général dans le golfe Saint-Laurent et le détroit de Northumberland.

Depuis le premier jour où la Chambre fut saisie de la question, on a fait preuve d'un manque absolu de sincérité. Le ministre connaissait la teneur de ce rapport du conseil privé, il savait très bien qu'on ne songeait aucunement à envoyer là-bas le " Montcalm ".

M. BRODEUR : Mon honorable ami se contenterait-il du " Montcalm " ?

M. LENNOX : On ne nous le donne même pas. Je suis heureux de voir à leur siège le chef du cabinet et le ministre des Finances, car j'ai autre chose à signaler à l'attention du Gouvernement. La lettre que je tiens à la main fait partie de la correspondance déposée sur le bureau ; elle fait voir ce à quoi le Gouvernement s'expose en ne dotant pas l'île du Prince-Edouard des moyens de communication auxquels elle a droit aux termes de son annexion au Dominion. Cette lettre, qui porte la date du 16 juin 1905, fut adressée à l'honorable M. Raymond Préfontaine, alors ministre de la Marine et des Pêcheries, par un membre du conseil du commerce de Charlottetown. Quoi qu'ait dit le représentant du comté de King, I.P.-E., (M. J. J. Hughes), le ministre trouvera, je crois, qu'elle reflète l'opinion de la masse de la population de cette province. L'honorable député a dit que les gens se contenteront du service qu'on leur donne ; il pensera autrement lorsqu'il sera retourné chez lui. La lettre que voici traduit le sentiment de ma province plus fidèlement que l'honorable député ne l'a fait hier soir. Ce monsieur s'adressait au ministre de la Marine et des Pêcheries dans les termes suivants :

Cher monsieur,—En ma qualité de représentant du conseil du commerce de Charlottetown, j'ai accompagné à Ottawa, le 25 mai, les membres du gouvernement provincial. J'avais mission d'exposer au gouvernement fédéral que les cultivateurs de cette province subissent actuellement de lourdes pertes parce qu'il leur est impossible de faire parvenir leurs produits à destination sans transbordement.

J'ai fait voir que l'établissement d'un service direct tel que pourrait le donner un bateau transbordeur ou la construction d'un tunnel, ferait gagner au moins $600,000 par année aux cultivateurs de la province en ce qu'il ajouterait à la valeur de leurs produits. . .

J'appelle sur ce point l'attention de l'honorable député. L'auteur de cette lettre estime que le manque de moyens de communication fait perdre chaque année $600,000 aux cultivateurs et à la population de l'île du Prince-Edouard en général. Qu'attend le ministre ? Si la province du Prince-Edouard réclame—et elle le fera—$600,000 pour chaque année où le Gouvernement a violé les termes de l'union, cela représentera, depuis 1900, une somme de $6,000,000. Elle a déjà reçu $1,000,000 ; d'ici à quelques années elle réclamera encore environ $3,000,000, et il se pourrait que les délais vexatoires dont elle

a été victime lui donnât droit à une autre somme qu'elle fera servir à la construction du tunnel projeté. Je laisse la parole à l'auteur de la lettre :

J'ai fait voir que l'établissement d'un service direct, tel que pourrait le donner un bateau transbordeur ou la construction d'un tunnel, ferait gagner au moins $600,000 par année aux cultivateurs de la province en ce qu'il ajouterait à la valeur de leurs produits, qui sont le bœuf, le porc, le fromage, le beurre, etc. Je regrette beaucoup que vous ne vous soyez pas trouvé à Ottawa à ce moment-là...

C'est-à-dire lorsque la députation se rendit auprès des membres du cabinet.

...vu que la question est d'une importance vitale pour l'île du Prince-Edouard. Pour le moment, je me permettrai de vous inviter à étudier avec le plus grand soin la note ci-jointe.

Je suis fermement convaincu que l'on finira par établir un service de transbordeur entre le cap Tourmentin et le cap Traverse ou à quelque huit milles de là. Il se pourrait que l'on dût commencer par s'occuper du service Charlottetown-Georgetown-Pictou.

Votre humble serviteur,
(Signé) GEORGE-E. FULL.

L'auteur de cette lettre traduit l'opinion et le sentiment de la grande majorité des habitants de l'île du Prince-Edouard à qui, je le sais de science certaine, l'insuffisance des moyens de communication fait perdre chaque année, depuis l'arrangement de 1900, au moins un demi-million de dollars si ce n'est $600,000. Cela étant, il me semble que le Gouvernement est tenu de s'occuper sérieusement de la question. Le ministre n'y porte pas, je le crains, autant d'attention que son prédécesseur. Je veux bien me tromper. On sait tout ce qu'il nous a promis, mais nous avons le regret de constater qu'il a trompé notre attente. S'il avait vraiment l'intention de nous envoyer le "Montcalm", il devrait, maintenant que l'été est arrivé, faire draguer le port de Pictou en vue de l'hiver prochain.

Je ne sais si le Gouvernement se déterminera à agir ; il n'est pas en mon pouvoir de lui faire prendre une décision. Tout ce que je puis faire, c'est de lui exposer les faits de mon mieux ; j'espère néanmoins que dans l'intérêt même du cabinet dont il est un des membres les plus distingués, l'honorable ministre daignera se porter au secours de la province et lui témoigner les égards auxquels elle a droit.

M. A. A. McLEAN : J'appelle l'attention de l'honorable ministre sur certains détails importants que je relève dans l'état relatif au service maritime. Il y est dit que la profondeur du "Minto" est de 18 pieds 3 pouces, celle du "Stanley", de 17 pieds 9 pouces, et celle du "Montcalm", de 15 pieds 7 pouces. Il me semble que le tirant d'eau de ces steamers peut se calculer d'après leur profondeur. Le ministre a dit qu'il ne le connaissait pas. Ne pouvait-il pas le savoir? Ses fonctionnaires sont à ses côtés ; s'il tenait à faire connaître au comité le tirant d'eau de ces steamers, cela lui serait facile: l'état que je viens de mentionner lui en fournit le moyen. La profondeur de ces navires indique jusqu'à un certain point quel en est le tirant d'eau.

Le ministre me paraît avoir manqué de franchise à l'égard du comité. Hier soir, il disait que le "Montcalm" s'en irait à l'île du Prince-Edouard ; aujourd'hui, ce n'est plus la même chanson : le "Montcalm" n'ira là-bas que si le haut fond est recouvert d'une profondeur suffisante d'eau. Hier, c'était chose certaine ; le doute règne aujourd'hui.

M. BRODEUR : Mon honorable ami semble oublier que le débat d'hier soir a porté sur la question de savoir s'il y avait lieu de faire construire un steamer de 5,500 chevaux pour effectuer ce service ou s'il ne valait pas mieux y affecter le "Montcalm". Les membres de la gauche se sont prononcés pour la construction d'un nouveau navire. Je me suis fondé sur le rapport du capitaine McElhinney, fonctionnaire du ministère, et sur celui du spécialiste que nous avons fait venir d'Angleterre, M. Duguid, pour dire que l'entreprise serait des plus dangereuses, et cela pour la raison bien simple que le seul poids de machines capables de développer une force de 5,500 chevaux donnera au navire un tirant d'eau de plus de 19 pieds ; c'est-à-dire que le navire ne pourrait pas passer sur le haut fond de Pictou.

J'ai fait voir que le "Montcalm" pourrait effectuer le service. La gauche n'osera pas, j'imagine, contredire les énoncés du rapport de M. Duguid. S'il le faut, je redonnerai lecture de ce raport.

M. A. A. McLEAN : Non pas ; bornez-vous à répondre à ce que j'ai dit.

M. BRODEUR : Certains membres de la gauche se sont appuyés sur le rapport du capitaine Duguid, mais se sont gardés d'en citer certains passages importants comme celui-ci :

Le dragage dont il est question doit cesser dès que la glace fait son apparition, et comme le fond est sablonneux, la descente de la marée et les grands vents du nord-est pourraient occasionner le remplissage du chenal, ce qui, pour les navigateurs, constituerait un problème des plus graves.

M. A. A. McLEAN : Quel est le tirant d'eau du "Montcalm" ?

M. BRODEUR : D'environ 18 pieds.

M. A. A. McLEAN : Quel est celui du "Minto" ?

M. BRODEUR : D'environ 17 pieds. Mon honorable ami s'étonne qu'avant d'envoyer là-bas le "Montcalm" nous tenions à nous bien renseigner, parce que, dit-il, le tirant d'eau du steamer n'est que de 18 pieds et l'eau a une profondeur de 19 pieds. Qu'il considère donc ce qui se passe sur le Saint-Laurent. Le Pacifique-Canadien a à son emploi des hommes d'affaires de la plus

grande valeur. Or, que font-ils? Ils ne veulent pas que l'"Empress of Britain" remonte le fleuve jusqu'à Montréal. L'autre jour, le tirant d'eau de ce steamer était de 26 ou 27 pieds, et bien que, de Québec à Montréal, le fleuve ait ou doive avoir 30 pieds de profondeur, on ne veut pas qu'il se rende jusqu'à Montréal. Le tirant ordinaire de ce navire sera de 28 pieds. D'ici à quelques mois, la profondeur du chenal entre Québec et Montréal sera de 30 pieds, et cependant la compagnie ne veut pas y exposer ses navires bien qu'il doive y avoir un espace de deux pieds entre le lit du chenal et la quille du navire.

Mon honorable ami veut que je m'engage à envoyer le "Montcalm" tout de suite; qu'il me permette de lui dire que si je fais le plus grand cas de l'opinion de mes honorables amis de la gauche—ils sont sans doute très entendus aux choses de la navigation—j'ai aussi confiance en ceux qui ont mission de me conseiller, et je me guide sur l'expérience des armateurs qui ne veulent pas risquer de navire là où il n'y a que deux pieds d'eau entre la quille et le fond. Je vais m'occuper de la question.

M. LEFURGEY : Quand?

M. BRODEUR : Aussitôt la session close.

M. LEFURGEY : A quoi bon attendre la fin de la session? Le ministère ne compte-t-il pas de fonctionnaires capables de se rendre compte de la profondeur de l'eau sur le haut-fond de Pictou ?

M. BRODEUR : De juillet à septembre ou octobre nous aurons tout le temps voulu. Si le "Montcalm" ne fait pas l'affaire, je promets d'envoyer le meilleur navire dont je pourrai disposer. Si l'on m'apprenait qu'il y aurait danger à affecter le "Montcalm" à ce service, mon honorable ami m'approuverait-il de l'y affecter quand même? En homme sensé qu'il est, mon honorable ami de Halton dirait que la prudence nous impose le devoir de commencer par faire des investigations. Je tiens à améliorer le service et je l'améliorerai.

M. LEFURGEY : Nous mourrons tous avant cela.

M. BRODEUR : Non, car je vais me mettre à l'œuvre le plus tôt possible. Mon honorable ami (M. Lefurgey) use de son droit lorsqu'il critique le Gouvernement; s'il ne mettait autant d'ardeur à déverser le blâme sur nous, j'attribuerais plus de poids à son opinion. Je vais prendre toutes les précautions nécessaires avant d'exposer un de nos navires à la destruction et de fournir à l'honorable député une occasion de venir me reprocher ensuite de m'être trompé. Le Pacifique-Canadien a jugé qu'il ne suffisait pas de deux pieds d'eau entre le lit du chenal et la quille du navire.

M. HENDERSON : Si la compagnie du Pacifique ne veut pas que ses paquebots se rendent à Montréal, ce n'est pas qu'elle juge le chenal insuffisamment profond; c'est, je crois, plutôt parce que les courbes constituent un danger pour ces grands navires.

M. BRODEUR : N'importe; je promets d'améliorer le service du détroit de Northumberland et d'y affecter un navire qui réponde aux besoins. Le ministère des Travaux publics étant concerné en cette matière, je lui ai adressé le rapport que le capitaine McElhinney a fait sur le haut-fond de Pictou.

M. E. M. MACDONALD (Pictou) : J'apprendrai à mon honorable ami (M. Lefurgey) que l'hiver dernier le ministre des Travaux publics a chargé son ingénieur de la Nouvelle-Ecosse de faire le levé complet de la profondeur de l'eau sur le haut-fond de Pictou et de faire un rapport général sur l'état actuel des choses et sur les mesures à organiser pour rendre la navigation absolument sûre. L'absence de glace empêcha l'ingénieur de faire ses investigations, car il estimait que pour faire un rapport complet le mieux était de recueillir ses données à bord d'un brise-glace. Quoi qu'il en soit, l'ordre fut donné par le ministère des Travaux publics, et je me suis permis d'appeler de nouveau sur ce point l'attention du ministre. Il est vrai que je manque de données précises, mais il me semble que rien ne s'oppose à ce que le "Montcalm" se rende jusqu'au port de Pictou.

M. DANIELS : Quelle est la hauteur de la marée?

M. E. M. MACDONALD : De 6 pieds.

M. LEFURGEY : Quelle est actuellement la profondeur de l'eau sur le haut-fond ?

M. BRODEUR : Le rapport m'apprend qu'elle y est de 19 pieds.

M. LEFURGEY : Quel est le tirant d'eau du "Montcalm"?

M. BRODEUR : Il est de 18 pieds.

M. LEFURGEY : Et celui du "Minto" ?

M. BRODEUR : De 17 pieds 6 pouces.

M. LEFURGEY : Il n'y a que 6 pouces de différence entre le tirant d'eau du "Minto" et celui du "Montcalm", et cependant le "Minto" fait le service depuis 6 ou 7 ans sans qu'il lui soit jamais arrivé d'accident, bien qu'il ait souvent passé sur le haut-fond quand ses compartiments étaient remplis d'eau.

M. BRODEUR : Je le répète, c'est cela que je me propose de faire, mais je veux d'abord faire une étude complète de la question.

M. LEFURGEY : Le ministre se plaint de nos critiques et dit que si je m'abstenais de critiquer le Gouvernement les choses en iraient mieux; qu'il sache donc que de-

puis 1900 que j'occupe un siège en cette enceinte parlementaire, le ministère qu'il dirige n'a jamais cessé de nous leurrer de cette façon-là. Ne pouvant trouver d'excuse dans son ministère, il rejette le blâme sur celui des Travaux publics. Ce jeu-là va-t-il se continuer indéfiniment ? On y a eu recours quand il s'est agi du service postal de l'île du Prince-Edouard ; on commença par jeter le blâme sur le service des chemins de fer ; celui-ci s'en prit à son tour aux steamers, et voici que le ministre de la Marine et des Pêcheries cherche maintenant à se décharger de sa responsabilité sur le ministère des Travaux publics. Il dit qu'il aura tout le temps voulu après la session, en octobre ou en novembre, à l'époque où toutes les dispositions relatives au service d'hiver devraient être prises, pour s'enquérir de la profondeur de l'eau dans le port de Pictou.

Le ministre attend peut-être pour se rendre là-bas que le nouveau steamer soit construit. Confortablement installé dans une luxueuse cabine, il pourrait faire jeter la sonde pendant qu'il ferait un voyage d'agrément. Le ministre doit comprendre que les députés de la gauche ont bien droit de critiquer la façon dont son ministère et le Gouvernement les leurrent depuis des années.

S'il se trouve dans les rangs de la droite un seul homme qui se sente capable de défendre le Gouvernement, qu'il réponde à la question que j'ai faite hier soir, qu'il nous dise si le Gouvernement entend régler enfin cette question une fois pour toutes au lieu de s'amuser à nous promettre des navires construits pour d'autres fins, des navires qu'il nous enverra si ceci ou cela se fait.

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

Reprise de la Séance.

M. A. A. McLEAN (Queen, I.P.-E.) : Le ministre a dit ne pouvoir envoyer le " Montcalm " à cause de la profondeur insuffisante de l'eau sur le haut-fond de Pictou, puis il a ajouté que la cale du navire, dont le tirant est de 19 pieds, accuse une profondeur de 17 pieds 7 pouces. S'il en est ainsi, le pont doit enfoncer dans l'eau.

M. BRODEUR : On me dit qu'il y a deux sortes de tirants. L'honorable député donne là le tirant mentionné dans le rapport, mais il n'ignore pas que le tirant généralement reconnu est celui que j'ai indiqué cet après-midi.

M. LEFURGEY : Le rapport indique que la cale du " Montcalm " a 15 pieds 7 pouces de profondeur, celle du " Minto ", 18 pieds 3 pouces,—soit près de trois pieds de plus que l'autre,—et celle du " Stanley ", 17 pieds 9 pouches. Or, le ministre prétend que le " Montcalm ", dont la cale n'a que 15 pieds 7 pouces de profondeur, a un tirant d'eau de 18 pieds. Mettons deux pieds pour la quille ; avec un tirant de 18 pieds, le pont du navire serait recouvert d'eau.

Au dire du ministre, le tirant d'eau du ' Minto " est de 17 pieds 6 pouces, la profondeur de sa cale étant de 18 pieds 3 pouces; c'est-à-dire que le pont du steamer excéderait le niveau de l'eau d'environ six pouces. Je ne crois pas que l'on charge jamais un navire marchand au point d'en mettre le pont au niveau de l'eau. L'honorable ministre a dû faire erreur.

M. BRODEUR : C'est possible, mais les fonctionnaires du ministère confirment l'exactitude du renseignement que j'ai donné.

M. LEFURGEY : Le ministre aura-t-il l'obligeance de nous dire encore une fois quel est le tirant d'eau du " Montcalm " ?

M. BRODEUR : Il est de 18 pieds; celui du " Minto ", de 17 pieds 6 pouces, et celui du " Stanley ", de 16 pieds 6 pouces. Les données sur lesquelles mon honorable ami se fonde se rapportent à la profondeur de la cale et non au tirant d'eau, ce qui est tout autre chose.

M. LEFURGEY : Il me semble que les douze ou dix-huit pouces de la quille ne sauraient combler l'écart entre les 15 pieds 7 pouces de la cale et les 18 pieds de tirant.

M. J. D. REID : J'ai un fait à signaler à l'attention de l'honorable ministre. A Pictou, certain personnage ayant nom David Dwyer s'est fait payer à titre d'agent une somme de $9,670 pour avoir fourni de la main-d'œuvre pendant le peu de temps que ces steamers font le service entre Charlottetown et Pictou. Par rapport au seul " Minto ", je constate ici qu'il lui a été payé 37,722 heures, soit une moyenne de 260 heures par jour. On a donc payé $9,670 à cette seule personne pour avoir chargé et déchargé ce steamer. D'ordinaire, c'est l'équipage qui fait ce travail-là. Le ministre serait bien aimable de nous dire pour quelle raison et quand on a payé $9,670 à ce monsieur.

M. BRODEUR : M. Dwyer est tenu d'employer un grand nombre d'hommes, car les unions ouvrières ne veulent pas, me dit-on, que le chargement et le déchargement soient effectués par les matelots.

M. J. D. REID : Je ne connais pas l'état de choses qui prévaut là-bas, mais on m'apprend que c'est l'équipage qui opère le chargement et le déchargement d'un steamer privé qui, durant l'été, navigue entre Charlottetown et Pictou. J'ai encore autre chose à signaler.

Avant-hier soir, j'appelais l'attention de l'honorable ministre sur le coût de l'entretien, en 1896, du " Druid ", du " Lansdowne ", du " Minto ", du " Quadra " et du " Stanley ". Je lui démontrai que de 1896

à 1901, le coût de l'entretien de ces steamers est virtuellement resté au même chiffre, et qu'il a accusé une augmentation très considérable de 1901 à 1905. L'autre soir, le crédit étant à l'étude, le ministre fournit un état explicatif de cette augmentation ; mais quand on lui eut fait voir que cet état était erroné, il s'engagea à en donner un autre qui serait exact. Fort de cette promesse, je laissai voter le crédit hier soir, car le ministre, m'avait-on dit, avait fourni hier même l'état en question. Après y avoir jeté un coup d'œil, je constate que cet état ne se rapporte qu'au " Lansdowne " et au " Quadra " ; il n'y est pas donné d'explications relativement au " Druid ", non plus qu'au " Minto " et au " Stanley ". Ayant dû m'absenter au moment où le ministre allait donner ses explications, force me fut de les recueillir dans les " Débats ".

Les données que j'ai fournies établissent que le " Lansdowne " a coûté $25,456.94 en 1896, et $51,019.82 en 1905, ce qui accuse une augmentation de $25,562.88. Suivant les explications de l'honorable ministre, explications que je trouve dans les " Débats ", les réparations, la pose de nouvelles chaudières, etc., auraient occasionné une dépense de $16,381.40 ; mais il reste encore une dépense inexpliquée de $9,181.48. En d'autres termes, tout compte tenu de ces réparations importantes, le " Lansdowne " a coûté en 1905 le tiers de plus qu'aucune autre année, depuis 1896 jusqu'à 1901.

En 1896, l' " Aberdeen " occasionnait une dépense de $23,176.77, dépense qui s'est maintenue à peu près au même chiffre pendant quelques années ; mais en 1905, elle s'élevait à $61,187.67, accusant une augmentation de $30,010.90. La pose de chaudières nouvelles coûta $16,885, et le coût des autres réparations si chiffra à $5,826, soit, pour les réparations une dépense de $22,711. Néanmoins, tout compte tenu de ces dépenses, il reste encore une augmentation de $15,299.32 que le ministre n'a pas expliquée. Ainsi, l' " Aberdeen " dont l'entretien coûtait un peu plus de $23,000 en 1896, coûtait $15,000 de plus en 1905, outre les réparations considérables qu'on lui a fait subir.

En 1896, l'entretien du " Quadra " coûtait $21,000, et il se maintint à ce chiffre pendant un certain nombre d'années ; mais en 1905 il s'élevait à $64,000, accusant une augmentation de $35,000. Le ministre ayant expliqué que les réparations ont absorbé $31,000, il reste encore une augmentation inexpliquée de $4,000. Ainsi, ces trois steamers accusent à eux seuls une augmentation de $28,000 ou $29,000 dont il ne nous a pas été donné d'explication.

En outre, le ministre s'est abstenu de mentionner le " Minto " et le " Stanley ". Il m'avait semblé qu'il se devait à lui-même de nous expliquer comment il se fait que le " Lansdowne ", le " Minto ", le " Quadra " et le " Stanley " ont entraîné en 1905 une dépense beaucoup plus considérable qu'en 1901—il n'est pas nécessaire de remonter jusqu'à 1896, parce que de cette année-là à venir jusqu'en 1901, les dépenses se sont maintenues à peu près au même chiffre. Pour ma part, je ne conçois pas que l'entretien de ces steamers puisse occasionner une augmentation sensible de la dépense. Celle-ci peut varier un peu selon les circonstances ; mais le coût de l'entretien de ces navires s'étant presque doublé, il me semble que nous avons droit d'exiger des renseignements plus détaillés. Je comptais sur des explications satisfaisantes de la part du ministre ; celles qu'il a données n'expliquent rien.

Je ne reviendrai plus sur ce sujet d'ici à la fin de la présente session. J'ai laissé adopter le crédit comptant que le ministre nous donnerait l'explication de cette augmentation de la dépense. Comme la question reviendra sur le tapis à une prochaine session, je me promets que je saurai au juste pour quelle raison le ministre ne veut pas fournir d'état précis ni donner de renseignements satisfaisants par rapport à l'entretien de ces steamers.

M. BRODEUR : Cette question m'ayant été signalée un de ces soirs derniers, j'ai parlé hier soir de fournir un état relatif aux dépenses de ces steamers. J'ai expliqué le tout cette après-midi. Je me ferai un plaisir de répéter mes explications....

M. J. D. REID : Je suis resté à mon siège toute l'après-midi et ne les ai pas entendues.

M. BRODEUR : J'ai pourtant donné des explications cette après-midi. Mon honorable ami (M. J. D. Reid) s'est peut-être absenté quelques instants. N'importe, je suis heureux de pouvoir le renseigner. Commençons par l'"Aberden".

Au dire de l'honorable député, le coût de l'entretien de l'"Aberdeen", qui était de $23,000 en 1896, se chiffrait en 1905 à $30,469.09, déduction faite du coût des réparations. Ces chiffres sont exacts ; mais l'honorable député ne doit pas perdre de vue qu'en 1896 on n'utilisa le steamer que pendant une partie de l'année. Quant au "Druid", le navire portant ce nom n'est pas le même qu'en 1896.

M. J. D. REID : J'en conviens.

M. BRODEUR : Je suis bien aise que mon honorable ami (M. J. D. Reid) trouve cette explication satisfaisante. Quant à la comparaison qu'il a établie par rapport à l'"Aberdeen", elle n'est pas juste parce qu'on n'utilisa le steamer que pendant une partie de l'année 1896.

M. J. D. REID : Combien de temps ne l'a-t-on pas utilisé ?

M. BRODEUR: Je n'ai pas le renseignement sous la main. Le comptable, qui est bien au fait de ces choses, m'apprend que

le navire n'a pas été utilisé toute l'année 1896.

L'entretien du "Lansdowne" accuse une augmentation de $9,000. Mon honorable ami ne doit pas perdre de vue que la vie coûte plus cher aujourd'hui qu'elle ne coûtait il y a quelques années. Ainsi, en 1896, les membres de la Chambre se contentaient d'une indemnité de $1,000 ; un peu plus tard, ils portaient cette indemnité à $1,500, et elle se chiffre actuellement à $2,500. Je ne sache pas que nous ayons augmenté dans une proportion semblable les appointements de cette partie de notre personnel. Je ne crois donc pas que les officiers et les matelots de nos navires coûtent trop cher à l'Etat.

Mon honorable ami verra par les travaux qu'a faits le "Lansdowne" que ce steamer était engagé en 1896 dans le Nouveau-Brunswick et dans la Nouvelle-Ecosse. Il y a une petite augmentation de $4,000 dans les dépenses du "Quadra", mais je ne crois pas que mon honorable ami trouve faute dans une petite augmentation comme celle-là. Au sujet du "Stanley" l'honorable député dit que la dépense était de $36,000 en 1896, et qu'aujourd'hui elle est de $44,000.

M. J. D. REID : $59,000 en 1905.

M. BRODEUR : Mais à part les réparations, $44,000—$36,000 en 1896 et $44,000 l'année dernière. On m'informe que le "Stanley" a été en service plus longtemps, et que l'année dernière on l'a employé à poser les appareils de télégraphie sans fil.

M. J. D. REID : En 1905 le "Stanley" a coûté $59,085, et en 1901 $31,000 seulement.

M. BRODEUR : Je prends les chiffres de 1896. Nous ne devons pas oublier que le "Stanley" transporte des passagers et qu'en certaines années il peut faire un plus long service que dans d'autres. C'est probablement pour cela que les dépenses ont été de $7,000 de plus. Mais on m'informe que les recettes ont été aussi plus élevées.

M. J. D. REID : Et le "Minto" ?

M. BRODEUR : Le "Minto" n'était pas en service en 1896.

M. J. D. REID : Le "Minto" faisait le service en 1891 alors que ses dépenses étaient de $34,000, mais en 1905 elles s'élevaient à $73,000, soit plus du double.

M. BRODEUR : Mais on y a fait quelques réparations.

M. J. D. REID : Le ministre ne nous a pas donné d'état du coût des réparations au "Minto" ou au "Stanley". Je crois qu'il aurait dû nous dire combien de jours de service ont fait le "Lansdowne", le "Minto", le "Quadra" et le "Stanley". Nous avons certainement droit à ces renseignements.

M. BRODEUR : L'honorable député a certainement droit à des renseignements, et il les trouvera dans les livres bleus.

M. J. D. REID: Il est impossible de trouver dans les livres bleus le nombre de jours de service de ces steamers. Que le ministre parcoure les livres bleus lui-même et qu'il me montre où je pourrai trouver combien de jours de service le "Stanley" a faits en 1905.

M. BRODEUR : Il trouvera ces renseignements très au complet, s'il les cherche.

M. J. D. REID : Je voudrais savoir où je pourrai trouver le coût de l'entretien de ce steamer. Je crois que nous avons droit d'avoir un état du nombre de jours que ces bateaux ont fait de service, et du coût des réparations et de l'entretien ; je ne crois pas que ce soit une demande déraisonnable, et alors nous pourrons savoir exactement combien ont coûté ces steamers.

M. BRODEUR : J'ai donné ces renseignements à mon honorable ami et que veut-il de plus ? Je ne puis pas donner jour par jour les détails des dépenses de ces steamers, mais je donne les raisons pour lesquelles, dans quelques cas, il y eu une augmentation; naturellement l'honorable député n'est pas obligé d'accepter ma parole, ni la parole d'aucun fonctionnaire du département. On m'informe que l'on tient un livre de bord très régulièrement sur les bateaux, et je le ferai tenir à l'honorable député s'il le désire.

M. J. D. REID : Ce que je veux avoir c'est un état du nombre de jours que ces steamers ont fait de service pendant l'année dernière. Un état du coût, c'est-à-dire du coût comparé de deux années, de l'année 1901 et de l'année 1905 par exemple. Je voudrais connaître le nombre de jours que ces steamers ont été employés chaque année, avec un état du coût des réparations et de l'entretien, afin que nous puissions voir exactement si le département dépense plus aujourd'hui pour ces steamers que l'on dépensait autrefois.

M. PATERSON : Vous aurez cela lorsque le budget sera voté par la Chambre.

M. TAYLOR : Cet item est pour l'entretien et les réparations des steamers et brise-glace du Gouvernement. Je désire demander de combien de personnes se compose l'équipage du "Montcalm".

M. BRODEUR : Soixante-deux en tout.

M. TAYLOR : Y a-t-il plusieurs officiers ? Je trouve dans le rapport de l'auditeur général page 24, que vous avez deux capitaines, le capitaine Koenig et le capitaine Bélanger. Vous avez comme seconds : R. Pelletier, 1er second $60 par mois ; H. J. McGough 2me second $50 par mois ; O. Marcoux, 2me second ; T. Desjardins, 3me second. Puis vous avez les mécaniciens : A.

Petit, à $110 par mois ; M. Sorenson, second mécanicien, à $80 par mois ; Charles Sauvageau, second mécanicien, à $60 par mois ; W. Smith, troisième, à $60 par mois ; M. Roy, troisième, à $40 par mois ; V. Larose, assistant, à $35 par mois—six mécaniciens pour conduire le bateau. Puis vous avez un trésorier. Je ne sais pas pourquoi vous auriez un trésorier sur un bateau comme le "Montcalm". Ce bateau ne transporte pas de passagers ni de marchandises. Puis vous avez quatre commis aux vivres, trois aides-cuisiniers et trois garçons de table. Vous avez ensuite les quartier-maîtres, Joseph Thibault, $26 par mois, Odilon Fortier, G. Fortin, Victor Gendron, F. Légaré, J. Poitras, P. Mathurin et C. Vigneault, huit quartier-maîtres. Vous avez ensuite un charpentier, 3 gardes-magasins et des chauffeurs.

On ne donne pas le nombre des chauffeurs ni celui des matelots ; on ne donne que le coût qui est de $4,122.00.

Mais ce n'est pas tout ; après avoir payé le capitaine un très fort salaire, $150 par mois, vous lui fournissez une valise à $22.00 pour transporter ses habits. Puis vous payez à Thomas Black $11.32 pour du brandy et du vin. Mais ce n'est pas encore assez. Vous allez chez M. Laliberté à Québec, et vous achetez 21 paires de gants en laine à $1.00 la paire, un capot en chat sauvage $80.00, un casque en chat argenté $10.00 ; une paire de mitaines en peau de cheval, doublées en fourrure, $2.50 ; trois capots en buffle à $25, trois à $30 ; des pardessus en drap président doublés en carisé blanc avec semelle en caoutchouc, 18 pouces de haut, 3 à $10.00. Quatorze vestons reversible à boutons brevetés, à $1.75 ; 2 paires de mitaines en peau de cheval, doublées en mouton blanc, à $2.50 ; casque en buffle avec dessus en cuir, $20 à $30. Il me semble qu'après avoir payé le capitaine $150 par mois, lui avoir acheté une valise pour transporter ses vêtements, et lui avoir acheté du brandy et du vin on ne pouvait s'attendre à plus que cela, mais on ne s'en contente pas et l'on paye encore $486 pour des capots en chat sauvage et les autres articles que je viens de mentionner. Pourquoi cela ?

Il n'est pas surprenant que le peuple se demande où vont les quarante millions de dollars que ce Gouvernement dépense de plus que le gouvernement conservateur. Sûrement l'honorable ministre nous dira pourquoi on a fait toutes ces dépenses. Il n'y a pas un manufacturier ou industriel ou toute autre personne dans ce pays qui, lorsqu'elle engage un serviteur et lui paye un fort salaire, lui fournit ensuite une valise pour ses vêtements, lui paye son vin, des mitaines et des pardessus en drap doublés en carisé avec semelles de caoutchouc. Le capitaine et les officiers qui retirent de tels salaires devraient être capables d'acheter leurs vêtements. Le pays n'est pas obligé après avoir payé à M. Coghlin $2,738.52 pour des tasses, soucoupes et argenterie pour ce brise-glace, d'habiller l'équipage en capots de chat sauvage. L'honorable ministre devrait pouvoir être capable de réduire le montant du crédit qu'il demande. Il n'a pas besoin d'un sou de plus que ce qu'il demandait l'année dernière, parce que dans ce budget supplémentaire il nous demande $158,000 de plus que le chiffre auquel les dépenses avaient été estimées l'année dernière. L'honorable ministre devrait pouvoir nous donner de bonnes raisons pour l'emploi d'un équipage aussi considérable sur ce bateau, et pourquoi il lui fournit les boissons et les habillements aux prix que j'ai mentionnés, outre le très fort salaire de $150 par mois qu'il paye au capitaine.

M. BRODEUR : Je dirai d'abord à mon honorable ami au sujet du chiffre de l'équipage du "Montcalm", que ce steamer est très grand, et qu'il faut un équipage considérable pour le manœuvrer. Je ne connais pas le nombre exact de chauffeurs nécessaires, mais on m'informe qu'il lui en faut plusieurs, et qu'ils sont absolument nécessaires, parce que les fournaises qu'il faut tenir bien alimentées sont très grandes et doivent être surveillées avec soin. Je ne sais pas si l'équipage est trop nombreux ou ne l'est pas assez, mais on me dit que l'on n'a que juste le nombre absolument nécessaire d'hommes pour la manœuvre du bateau.

M. TAYLOR : Cela est possible mais pourquoi avoir habillé l'équipage lorsqu'on lui paie des salaires considérables ; pourquoi lui acheter des capots en chat sauvage à $80 pièce ?

M. BRODEUR : La coutume a toujours été de fournir les uniformes aux officiers qui sont sur les bateaux du gouvernement. Le gouvernement conservateur que mon honorable ami appuyait, faisait la même chose. Nous suivons tout simplement leur exemple.

M. TAYLOR : Il ne s'agit pas ici des uniformes.

M. BRODEUR : On ne considérait pas cela comme un scandale lorsque les mêmes choses étaient faites par le gouvernement qu'appuyait mon honorable ami. Je ne sais pas si à cette époque il critiquait ses amis, et scrutait avec autant de sollicitude le rapport de l'auditeur général qu'il le fait aujourd'hui. Je ne crois pas qu'il feuilletait beaucoup le rapport de l'auditeur général à cette époque. Il sera peut-être surpris d'apprendre que le gouvernement qu'il appuyait achetait de la boisson en plus grande quantité que celui d'aujourd'hui.

M. TAYLOR : Ce que peut avoir fait l'ancien gouvernement n'est pas une excuse.

Quelques MEMBRES : Oh !

M. TAYLOR : Ce n'est pas une excuse pour ce Gouvernement pur et honnête qui

devait faire beaucoup mieux que l'ex-gouvernement.

M. BRODEUR : Mon honorable ami semble remplir son devoir de député avec un peu plus de soin aujourd'hui qu'il le remplissait autrefois. Je suis heureux de constater cette amélioration. Je suppose que lorsque ses amis reviendront au pouvoir, si jamais ils y reviennent, il se montrera critique aussi énergique qu'aujourd'hui. Je ne le blâme pas de faire son devoir. C'est son droit d'agir comme il le fait. Au sujet des gages payés à l'équipage, mon honorable ami croit qu'ils sont trop élevés ?

M. TAYLOR : Je ne dis pas cela.

M. BRODEUR : J'ai cru qu'il se plaignait du salaire payé au capitaine ?

M. TAYLOR : Non.

M. BRODEUR : Je demande alors pardon à mon honorable ami. Je croyais qu'il se plaignait du chiffre de salaire du capitaine.

M. TAYLOR : Je vais dire à mon honorable ami ce dont je me plains.

M. BRODEUR : Se plaint-il que nous ayons eu deux capitaines ?

M. TAYLOR : Non.

M. BRODEUR : Je croyais qu'il avait fait quelques remarques à ce sujet. Peut-être que sa lecture terminée, il aurait découvert que sa critique n'était pas très forte, parce qu'il a dû voir que l'un des capitaines n'a été sur le navire que jusqu'au 31 mars seulement, et naturellement nous avons eu besoin d'un autre capitaine, et nous en avons engagé un.

M. TAYLOR : Je n'ai pas trouvé à redire au sujet des capitaines.

M. BRODEUR : Je croyais que mon honorable ami s'était plaint parce qu'il avait vu les noms de deux capitaines. Je suppose qu'il comprend qu'il nous faut un capitaine sur le navire. Il ne reste plus que la question des uniformes et à ce sujet je dois dire que le Gouvernement actuel fait simplement ce que faisait l'ancien gouvernement.

M. TAYLOR : Je veux dire à l'honorable ministre que j'ai occupé un siège dans cette Chambre depuis 1882 jusqu'en 1896 comme partisan du gouvernement conservateur, et je défie l'honorable premier ministre et l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) de montrer aucune part dans les Débats qu'ils aient jamais critiqué une dépense semblable sous le gouvernement conservateur, ou que le gouvernement conservateur se soit jamais rendu coupable d'avoir fourni aux employés sur ces steamers un équipement comme celui que nous voyons ici.

M. BRODEUR : Mon honorable ami a-t-il lui-même critiqué cette dépense?

M. TAYLOR : Non, parce qu'elle n'a pas été faite et qu'il n'y en avait pas à critiquer. Mais si elle existait c'était le droit de l'honorable ministre des Douanes de la critiquer, et s'il ne l'a pas fait il a manqué à son devoir. Mais la dépense n'a pas été faite. Je défie l'honorable ministre de montrer dans le rapport de l'auditeur général depuis 1882 jusqu'à 1896 des dépenses de ce genre. Il est vrai que dans le service de la quarantaine et dans le service des douanes, le gouvernement fournit des uniformes à ces officiers ; nous ne critiquons pas cela, mais l'honorable ministre ne peut pas montrer un seul cas où le gouvernement conservateur ait fourni au capitaine et aux officiers qui recevaient de bons salaires pour $500 et plus de marchandises, outre une valise. S'il regarde à la page P—26 il trouvera que M. Thibeaudeau de Québec a fourni des provisions de bouche au ministre et à ses amis pour la somme de $75.15. Le pays est-il obligé de payer de telles dépenses? Si le ministre descend avec ses amis pour faire un voyage sur le bateau pourquoi le pays a-t-il à payer leurs dépenses ? En outre, afin de pouvoir rapporter des photographies de l'excursion, il va chez M. Topley acheter un kodak, un trépied et des pellicules pour $92.40. Qu'a-t-on besoin d'un kodak sur un brise-lames, si ce n'est pas pour photographier le ministre et ses amis lorsqu'ils descendent s'amuser sur le Saint-Laurent consommer pour $75 valant de provisions appartenant au pays ?

M. BRODEUR : Un kodak est quelque fois chose très utile sur un navire, et je puis montrer à mon honorable ami de très intéressantes photographies qui ont été prises sur ce vaisseau, lorsqu'il est allé aux Sept Iles l'hiver dernier. Ces photographies démontrent la force du navire et sont une réponse à quelques-unes des critiques qui ont été faites. On m'informe que quelques membres de la Chambre des communes ont accompagné le ministre l'hiver dernier dans cette excursion, et que la dépense dont mon honorable ami parle était en rapport avec ce voyage ; je ne crois pas que ce soit un crime.

M. TAYLOR : Le ministre a une excuse pour tout, mais c'est simplement une excuse et le pays ne l'acceptera pas.

M PATERSON : Faisiez-vous partie de l'excursion?

M. BENNETT : Avez-vous photographié l'argenterie?

M. ARMSTRONG : Je demanderai au ministre de vouloir bien expliquer l'item qui paraît à la page 159 du rapport de l'auditeur général, savoir l'achat de 72 réveille-matin. Qu'avez-vous besoin de réveille-matin?

M. TAYLOR : C'est pour réveiller l'équipage.

M. STOCKTON : Ou plutôt pour réveiller le Gouvernement.

M. ARMSTRONG : Je vois que l'on a acheté aussi 12 douzaines de boîtes de cordes à linge, 48 couteaux de boucher, 48 couteaux et fourchettes à découper et 144 crachoirs. Que voulez-vous faire de toutes ces choses ?

M. BRODEUR : Ces articles ont été achetées pour le service du chenal des navires; je regrette que le fonctionnaire en charge ne soit pas ici, et je ne puis pas donner les renseignements maintenant.

M. ARMSTRONG : Voilà plusieurs fois que je demande ces renseignements et j'ai toujours reçu la même réponse.

M. PRINGLE : Je ne sais pas si le steamer " Alert " est sous la juridiction du ministre de la Marine, mais s'il fait partie de sa flotte je puis l'informer que ce steamer est dans le bassin de Cornwall où on ne le garde apparemment et principalement que pour l'amusement du surintendant du canal. Je désire appeler l'attention du ministre sur l'article publié dans le " Freeholder," de Cornwall, un journal qui appuie le Gouvernement et qui depuis quelque temps critique assez fréquemment les dépenses extravagantes du Gouvernement. Le " Freeholder " dit :

L'honorable M. Emmerson a dit l'autre jour qu'il allait diminuer les dépenses de l'administration des canaux de la somme de $100,000. S'il veut venir à Cornwall l'un de ces jours, nous pourrons lui montrer comment il pourra économiser une somme considérable en vendant le bateau du gouvernement l' " Alert ".

Voilà un avis que je donne au ministre s'il désire économiser.

Il me ferait peine de voir mon honorable ami M. Stewart privé de son magnifique bateau de plaisir, car si la proposition du " Freeholder " était adoptée elle économiserait une somme considérable au pays.

M. BRODEUR : L' " Alert " n'appartient pas au département de la Marine.

M. PRINGLE : Je soupçonnais qu'il appartenait au député des Travaux publics.

M. ARMSTRONG : Je voudrais avoir quelques explications au sujet de ces 72 réveille-matin et de ces cent quarante-quatre crachoirs.

M. BRODEUR : Je signalerai cela à l'attention de l'ingénieur surintendant.

M. TAYLOR : J'aurai plusieurs questions à poser au ministre au sujet du chenal des navires, lorsque nous en serons à la discussion de cet item du budget, et le ministre aura besoin d'avoir son fonctionnaire près de lui.

M. BRODEUR : Cet item est voté.

M. TAYLOR : Eh bien, je trouverai une occasion quand même.

M. GANONG : Je veux revenir sur la question soulevée cet après-midi par les honorables députés de l'île du Prince-Edouard. La Chambre ne paraît pas s'occuper aussi sérieusement des réclamations de l'île du Prince-Edouard qu'elle devrait le faire. Les députés qui n'appartiennent pas à cette île, paraissent ne vouloir s'occuper de leur province, et aujourd'hui nous avons vu l'honorable député de Brockville (M. Derbyshire) et l'honorable député de Renfrew (M. Wright) occuper le temps de la Chambre, comme si leurs comtés étaient les deux seuls dans le pays. S'ils connaissaient un peu plus l'île du Prince-Edouard, ils rougiraient des observations qu'ils ont faites. Les honorables membres de la gauche qui représentent l'île du Prince-Edouard ont simplement cet après-midi exposé les sentiments de la population de cette île, mais il n'y a pas un manufacturier du pays qui ne soit pas intéressé dans la question des transports de cette île. Je puis dire qu'il n'y a pas un manufacturier au Canada qui ne soit pas très heureux de vendre aux marchands de l'île du Prince-Edouard, car il n'y a pas de commerce plus certain et plus rémunérateur que celui que l'on peut faire avec les marchands de l'île du Prince-Edouard. Je les connais bien par expérience et je puis dire que les facilités de transport des marchandises dans cette île, surtout pendant l'hiver, sont des moins satisfaisantes, et que la population de l'île en souffre de grands inconvénients. Afin d'avoir toujours en magasin l'assortiment de marchandises nécessaires pour subvenir aux besoins, les marchands sont obligés d'en acheter une plus grande quantité à l'automne, et très souvent ce sont des marchandises qui ne se gardent pas très longtemps. Il y a là une source de grandes pertes pour eux.

Les membres de cette Chambre devraient porter plus d'intérêt aux questions qui touchent au bien-être de cette province, et il semble étrange que le ministre ne fût pas prêt à donner des renseignements sur cette question aujourd'hui. Etant membre de cette Chambre depuis plusieurs années il devrait savoir combien les députés de l'île du Prince-Edouard sont persistants lorsqu'il s'agit de leurs droits, et il est étrange que le ministre se présente à la Chambre et lui demande de voter des crédits sans qu'il soit en état de fournir des renseignements. L'honorable ministre a dit qu'il serait dangereux d'envoyer le " Montcalm " à Pictou, et pour justifier cette prétention il a cité le cas de la compagnie du Pacifique qui craint de faire monter ses gros steamers de 500 ou de 600 pieds de long dans le chenal tortueux du Saint-Laurent. Comment peut-il faire une comparaison entre ces steamers et ceux qui visitent le port de Pictou. On aurait dû, depuis plusieurs années rendre ce port capable de recevoir des steamers comme le " Montcalm " et le ministre ne devrait pas apporter cette ex-

cuse aujourd'hui. Elle est insuffisante. Les députés de Prince-Edouard désirent avoir l'assurance absolue que l'on fasse quelque chose pour cette île, et cependant le ministre n'est pas prêt à dire même qu'il va s'occuper de la question immédiatement, et voir à rendre le chenal du port navigable, afin que la population de l'île du Prince-Edouard puisse communiquer avec la terre ferme pendant les mois d'hiver.

M. J. D. REID : A titre de député de la province d'Ontario, je suis de l'avis de mon honorable ami (M. Ganong) que le Gouvernement est tenu de faire tout ce qu'il y a moyen de faire au monde pour donner à l'île du Prince-Edouard le meilleur chenal possible avec la terre ferme. Pour ma part, je n'aurais aucune objection à voter en faveur de toute dépense nécessaire pour mettre le meilleur steamer possible à faire ces services. En passant, je dirai que notre ami, M. Barney Goghlin, est rendu dans les Provinces maritimes et qu'il approvisionne les steamers de l'Etat. Les journaux ont prétendu l'autre jour qu'en plus de l'escompte de 5 pour 100 sur les achats qu'il fait pour le compte de l'Etat, Barney fait un profit d'au moins 50 pour 100. Toujours d'après les journaux sa plus basse commission était de 50 pour 100 et dans certains cas elle atteignait 90 pour 100.

M. BENNETT : Pourquoi ne pas lui voter une pension ?

M. J. D. REID: Malgré tout cela M. Barney a perdu $8,000 sur son entreprise, et je ne crois pas que le Gouvernement devrait être assez dur pour lui faire subir une nouvelle perte de cette manière. Il n'a pris qu'une commission de 50 à 90 pour 100, plus 5 pour 100 pour l'achat des marchandises et il a perdu $8,000. Je crois que le Gouvernement ne devrait plus obliger M. Barney a lui fournir des marchandises l'année prochaine. Je crois qu'il devrait donner cet avantage à un autre et essayer d'en sortir un peu mieux.

Je vois aussi que notre ancien ami George T. Merwin a fourni des approvisionnements à quelques-uns de ces steamers, et je suis convaincu qu'il a fait un bénéfice de 20 à 50 pour 100 en moyenne sur chaque dollar de marchandises qu'il a vendues au Gouvernement pendant les derniers dix-huit mois.

On a montré à la Chambre qu'il a vendu pour $250,000 valant de marchandises au gouvernement pendant l'exercice terminé le 30 juin 1905. Depuis cette époque le Gouvernement en a acheté pour $150,000 à $200,000 de plus, en tout $400,000, de George T. Merwin, un citoyen américain, qui vient ici et réussit à faire avec le département de la Marine et des Pêcheries un bénéfice de 25 à 50 pour 100. Si le Gouvernement avait accordé l'enquête que nous avons demandée l'autre jour sur le département de la Marine et des Pêcheries, je suis convaincu que nous aurions pu prouver que les profits faits par cet individu s'élevaient à ce chiffre.

Il a vendu ces marchandises à 25 et 50 pour 100 de plus que le prix régulier auquel on pourrait les acheter en Canada, et cela n'empêche pas le ministre des Douanes d'aider M. Merwin en lui faisant remise des droits de douanes sur ces $40,000 de marchandises importées pendant les derniers dix-huit mois.

Les droits sur ces marchandises sont en moyenne de 30 à 35 pour 100, et le ministre des Douanes n'a jamais fait payer un sou de droits à M. Merwin. Il y a là une grande injustice. Mais Merwin n'est pas le seul homme auquel le ministre des Douanes remet des droits de douanes. Il en a remis à plusieurs autres. Je connais plusieurs libéraux très en vue qui ont fourni des marchandises au Gouvernement en quantités et à des prix qui ne sont pas déraisonnables pour des achats en détail, mais si le département avait acheté ces marchandises en gros et par soumission, il les aurait payées probablement 10 à 15 pour 100 de moins. Mais j'ai découvert que le ministre des Douanes venait en aide à ces marhands en leur permettant d'entrer leurs marchandises en franchise. C'est probablement à la demande d'un autre département qu'il fait cela, mais en faisant ainsi cette remise de 25 à 30 pour 100 de droits de douane il donne ainsi à certaines maisons l'avantage de pouvoir faire 25 à 30 pour 100 de bénéfice, en vendant leurs marchandises aux prix ordinaires. Lorsque le ministre des Douanes déposera l'état que je lui ai demandé des remises qu'il a faites pendant les deux ou trois dernières années, je suis convaincu que nous découvrirons un état de chose qui sera un véritable déshonneur pour le pays.

Je ne vois pas comment un homme comme M. Merwin ou tout autre marchand qui fournit des marchandises au gouvernement, soit pour l'usage du département de la Marine ou d'un autre département, ne payerait pas les droits comme tout autre particulier. Pourquoi le Gouvernement ne ferait-il pas payer les droits à M. Merwin ; de cette façon il serait certain que tout est dans l'ordre. En remettant, ainsi qu'on l'a fait dans le passé, les droits sur les marchandises achetées pour chaque département, il a créé un passe-droit.

Naturellement, le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur), s'échappe en cette circonstance en disant que tout cela a été fait avant son arrivée à la tête du ministère, mais je dois lui dire qu'il a été le premier à inaugurer le système de permettre à cet homme d'avoir un crédit à la banque avec la garantie du département. L'ex-ministre n'avait jamais fait cela. Cela a été fait sous l'administration du ministre actuel de la Marine et des Pêcheries.

M. BRODEUR : Mon honorable ami est-il bien sûr de ce qu'il avance ?

M. J. D. REID : A quelle date mon honorable ami a-t-il pris le portefeuille de la Marine et des Pêcheries ?

M. BRODEUR : Mon honorable ami fait une assertion, il doit être prêt à en établir la vérité.

M. J. D. REID : Je me base sur l'époque à laquelle mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries a pris la direction de ce département, vers janvier environ. Peut-être que je me trompe, mais je demandai au ministre de la Marine et des Pêcheries, l'autre soir, s'il connaissait quelque chose de cette transaction et il m'a répondu non. Il m'a dit aussi que le sous-ministre de la Marine et des Pêcheries n'en connaissait rien. On ne connaissait donc rien, mais voici ce qui s'est passé le 15 janvier 1906. L'honorable ministre voudra-t-il dire s'il était à la tête de ce département ou non à cette date ?

M. BRODEUR : Je ne suis pas obligé de répondre à cette question. Lorsque l'honorable député a été assez téméraire pour faire l'assertion qu'on connaît ; je lui ai demandé sur quoi il se basait. Je vois maintenant qu'il n'est pas sûr de son fait, mais il veut tout de même insinuer...

M. J. D. REID : Je ne fais pas d'insinuation. Je crois seulement que le ministre était à la tête du département de la Marine et des Pêcheries à cette époque, mais qu'il y fût ou non, on nous a répondu que le département de la Marine et des Pêcheries ne faisait pas les finances de cette maison. Or, voici la lettre qui a été écrite au gérant de la Banque des Marchands à Prescott. On ne répond pas seulement pour cette somme en particulier, mais on se porte garant de ces fournisseurs pour l'avenir.

Ottawa, 15 janvier 1906.

Monsieur,— J'ai reçu aujourd'hui une lettre de M. M. F. L. Brooks et Cie, Sovereign Building, Montréal, me faisant savoir qu'ils se sont entendus avec vous pour vous faire des avances sur un compte d'approvisionnements de phares livrés au département, à Prescott. La somme qui vous est due présentement est de $28,162, et j'ai à vous dire que des chèques pour cette somme vous seront envoyés et pour telles autres sommes...

Ecoutez bien cela pour "telles autres sommes"

...que ce département pourra de temps à autre devoir à M. M. F. L. Brooks et Cie.

N'est-ce pas un état de choses réellement extraordinaire que le gouvernement du Canada ne puisse pas payer ses comptes sans avoir recours aux banques de cette manière. Je ne sais pas si j'ai eu tort de dire que le ministre actuel de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) était à la tête du ministère à la date du 15 janvier. S'il n'y était pas, je m'excuse.

M. BRODEUR: Avant de porter une accusation. mon honorable ami devrait s'assurer des faits.

M. J. D. REID : Si l'honorable ministre n'était pas à la tête du département, alors...

M. BRODEUR : L'honorable député a dit que j'y étais et que c'était un des premiers actes de mon administration.

M. J. D. REID : Je croyais qu'il était ministre de la Marine à cette époque, mais s'il ne l'était pas, je m'excuse et je rejetterai le poids de ma condamnation sur son prédécesseur.

M. BRODEUR : Toujours des insinuations.

M. J. D. REID : C'est une affirmation directe, et je dis que c'est une mauvaise note pour le Gouvernement que cela ait eu lieu. Au sujet du sieur Merwin je n'ai aucune raison de ne pas croire que le Gouvernement fait encore des affaires avec lui. L'honorable ministre nous dira-t-il si le département ne fait pas encore affaires avec Merwin ou Brooks et Cie, si son département n'achète pas encore ses approvisionnements de lui comme il les a achetés pendant les derniers dix-huit mois ?

M. BRODEUR: Suivant son habitude l'honorable député commence par porter une accusation contre quelques membres du Gouvernement ou de la Chambre. La plupart du temps, il n'a rien pour s'appuyer, mais il n'en lance pas moins ses accusations, tout aussi librement que s'il avait des preuves. Il a dit sans aucune hésitation ni doute que l'une des premières choses que j'avais faites lorsque je suis devenu ministre de la Marine et des Pêcheries a été d'aider MM. Brooks et Cie ou Merwin à avoir de l'argent aux banques. Il n'avait pas la moindre preuve, mais c'était chose de peu d'importance pour l'honorable député. Lorsque je lui demandai s'il était sûr de ce qu'il disait il commença alors a hésiter et à douter, mais néanmoins il ne put s'empêcher de répandre ses calomnies sur des membres de cette Chambre. C'est là sa manière de montrer quel critique habile il est. Nous l'avons entendu l'autre jour dire dans cette Chambre que l'"Arctic" était trop petit pour contenir les provisions que l'on avait achetées pour ce bateau. Nous savons aujourd'hui que cette assertion était fausse.

M. J. D. REID : Elle n'était pas fausse, l'"Arctic" ne peut pas contenir dans sa cale aujourd'hui toutes ces marchandises.

M. BRODEUR : Il dit que le département est coupable dans ses transactions avec Brooks et Cie et la banque. L'honorable député me permettra de lui dire que cette question fait l'objet d'une enquête au comité des comptes publics. Les documents d'après lesquels il parle ici sont les docu-

ments qui ont été déposés devant ce comité. Il sait que l'enquête n'est pas terminée et il sait aussi que j'ai demandé très souvent au comité de terminer son enquête. Il sait que j'ai demandé à l'honorable député qui fait partie de ce comité de produire la preuve de ses accusations. Mais il est évident que la politique de l'opposition pendant la présente session est de répandre des calomnies et des insinuations quand bien même elles n'auraient aucun fondement. S'apercevant qu'elle n'a pas réussi à atteindre d'une autre manière le but qu'elle poursuit, elle prend aujourd'hui ces moyens et elle se dit: Nous avons essayé l'année dernière de soulever le sentiment protestant, et nous n'avons pas réussi, de sorte que nous allons cette année adopter pour système de jeter des accusasations, dans l'espoir qu'il en restera quelque chose. Mon honorable ami dit que nous sommes bien coupables d'avoir eu des relations avec cette banque et de nous avoir portés garanté comme il dit. Monsieur l'Orateur, le département ne s'est porté garant pour personne. Je sais qu'il n'est pas strictement régulier de discuter dans cette Chambre les questions qui sont discutées devant l'un de ses comités, mais comme mon honorable ami au lieu de terminer sa preuve devant le comité des comptes publics, vient aujourd'hui jeter l'injure et l'insinuation sur ses collègues, je suis obligé de lui répondre. La banque a écrit un jour au département disant que Merwin ou G. Brooks et Cie, je ne me rappelle pas le nom exactement, avait obtenu des avances sur certaines créances qu'ils avaient contre le département, et elle demanda si le département consentirait à payer à la banque ce qui viendrait dû à ces fournisseurs. Dans le même temps le département recevait une lettre de M. Merwin ou de M. Brooks disant qu'ils avaient transporté leur créance à la banque de Prescott. Tout ce que le département a fait a été de se conformer à ces lettres, et d'envoyer à la banque la somme qui était due à M. Merwin.

Voilà un de ces grands scandales que l'opposition a soulevés pendant cette session.

Voilà la grosse découverte de l'honorable député de Grenville (M. Reid). Une certaine banque a fait des avances à l'un de ses clients et elle a obtenu que le paiement de sa créance sur le Trésor public lui serait remis. Et l'honorable député déclare qu'il y a là une iniquité sans pareille parce que nous avons payé à la banque ce que nous devions à M. Merwin ou à Brooks et Cie.

M. R. L. BORDEN : Il me semble avoir entendu le ministre dire que cette discussion était absolument irrégulière. Alors pourquoi a-t-il discuté lui-même pendant dix minutes? Mon honorable ami a lu une lettre. . .

M. BRODEUR : Ces lettres n'ont jamais été produites devant cette Chambre ; elles sont encore la propriété du comité des comptes publics. L'honorable député croit-il qu'il soit régulier de discuter des lettres dont un comité est saisi ?

M. R. L. BORDEN : Je ne fais pas partie du comité des comptes publics, et si une lettre du département est déposée devant la Chambre. . .

M. BRODEUR : La Chambre n'en est pas saisie.

M. R. L. BORDEN : Une copie de la lettre a été déposée.

M. BRODEUR : Non la lettre dont l'honorable député de Grenville (M. Reid) a donné lecture, a été déposée devant le comité des comptes publics au cours de l'enquête dirigée actuellement par ce comité. Le département n'a pas encore produit de défense, et avant que l'enquête soit terminée, l'honorable député de Grenville (M. Reid) se sert de ces documents devant cette Chambre pour tâcher de trouver le Gouvernement en faute.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre est ici pour présenter la défense de son département. Le fait que le comité des des comptes publics discute un item particulier ne peut pas empêcher la Chambre de discuter le même item. Nous ne pouvons pas mettre en question les délibérations d'un comité avant qu'il ait fait son rapport, mais nous pouvons discuter un item, tant que nous voudrons.

S'il en était autrement nous ne pourrions pas discuter un seul item des crédits, parce que tous sont soumis au comité des comptes publics. Tous les item contenus dans le rapport de l'auditeur général sont renvoyés devant ce comité par une motion faite au commencement de la session par le ministre des Finances, et par cette motion tous les comptes publics sont renvoyés à ce comité. Cela ne peut pas empêcher la Chambre de discuter. . .

M. BRODEUR : Evidemment non.

M. R. L. BORDEN : Mais c'est ce que le ministre a dit.

M. BRODEUR : Permettez. J'ai dit qu'on a produit au comité des comptes publics un document qui se rapporte à cette discussion, et avant que ce document soit soumis à la Chambre l'honorable député de Grenville (M. J. D. Reid) l'extrait du dossier du comité des comptes publics, et essaye de s'en faire un argument ici. C'est ce contre quoi je proteste.

M. R. L. BORDEN : Alors le ministre se plaint de bien peu de chose. Tout ce qu'il a à faire, c'est de saisir la Chambre du reste du dossier, s'il le juge à propos.

La lettre dont lecture a été donnée à la Chambre ne se rapporte pas à aucune lettre de la banque. La banque peut avoir écrit

aussi une lettre—le ministre dit qu'il en a une et nous devons supposer que c'est vrai.

Le ministre parle de dénigrement, mais où se trouve-t-il? Il se dit maltraité parce que mon honorable ami (M. J. D. Reid) a appelé l'attention du comité sur cette question et dit que le ministre était à la tête du département à cette époque. Le ministre a consacré cinq minutes pour se plaindre de cela. Si tout a été fait correctement et au-dessus de tout reproche, pourquoi proteste-t-il? Quelle est la raison de la convention indiquée dans cette lettre? Si le gouvernement du Canada doit à MM. F. L. Broogs et Cie $28,162, pourquoi ne leur paye-t-il pas ce compte-là, au lieu de donner la garantie à une banque que la somme lui sera envoyée? Telle est la prétention de mon honorable ami de Grenville, et le ministre ne lui a donné ni réponse ni explication. Le Gouvernement est-il rendu à ce point qu'il soit obligé d'avoir recours à des expédients de cette sorte pour payer ses dettes? Ou s'il y a une autre explication pourquoi le ministre ne la donne-t-il pas, au lieu de faire perdre le temps du comité en doléances inutiles ? Pour ma part, je voudrais savoir pourquoi on a fait cet arrangement extraordinaire. Il est peut-être parfaitement juste, mais je veux savoir les raisons qui l'ont motivé.

M. BRODEUR : Je crois qu'il existait une créance de ces fournisseurs en compte courant avec le département. Il est malheureux d'avoir à discuter cette question lorsque les documents ne sont pas devant cette Chambre. Le chef de l'opposition lui-même dit que les documents qui sont devant la Chambre ne sont pas très clairs à leur face même. Mais l'honorable député de Grenville (M. J. D. Reid) est seul à blâmer. Si au lieu de prendre une partie seulement du dossier qui est devant le comité des comptes publics il avait pris tout le dossier ou ce qui aurait été beaucoup mieux s'il avait attendu que l'enquête que fait le comité des comptes publics eut été terminée et que la question fût régulièrement soumise à cette Chambre, toute l'affaire aurait été parfaitement claire. La situation se présente comme ceci :

MM. F. L. Brooks et Cie ont transporté à la banque les réclamations qu'ils avaient contre le Trésor pour marchandises fournies et à fournir. Il n'y a rien d'extraordinaire là-dedans, qu'un homme transporte des créances de ce genre à une banque pour obtenir des avances de fonds ? Pour ma part, je ne vois rien d'extraordinaire en cela.

M. R. L. BORDEN : Est-ce que le ministre me pose une question? J'avais toujours cru que les ministères publics refusaient de reconnaître les transports de réclamations contre le Trésor. Je crois que la plupart des départements avaient pour habitude de refuser de reconnaître les transports, mais dans d'autres on exigeait que les transports fussent faits sur une formule fournie par le départemnt.

M. BRODEUR : Dans un grand nombre de cas il est donné une procuration pour toucher la somme due par le Trésor public, et dans ce cas, qui est celui de MM. Brooks et Cie, la banque touche l'argent, et les chèques sont faits payable à l'ordre de la banque, au lieu de MM. Brooks et Cie.

Je ne vois là rien de si extraordinaire.

Le Trésor ne paye rien de plus que ce qu'il est convenu.

Le chef de l'opposition estime que son collègue le député de Grenville (M. J. D. Reid) s'est bien conduit avec moi. Ce n'est pas mon avis.

L'honorable député (M. J. D. Reid) a prétendu que j'avais fait à la Chambre une déclaration inexacte, l'autre soir, quand j'ai dit que je ne connaissais rien des négociations financières intervenues entre le département, MM. F. L. Brooks et Cie et la banque. Il a affirmé que ç'avait été là un de mes premiers actes. L'honorable député n'a pu établir la vérité de ses paroles; mais il ne s'en est pas moins cru fondé à prolonger la discussion de cette question devant la Chambre. Je me suis plaint de cette manière d'agir.

M. STOCKTON : L'honorable député de Grenville n'a pas parlé de ce qui s'était passé au comité des comptes publics. C'est le ministre lui-même qui en a parlé. Le député de Grenville s'est borné à dire que le Gouvernement, ou quelque fonctionnaire public , avait donné une lettre de crédit, ou l'équivalent d'une lettre de crédit, à la banque pour le bénéfice de fournisseurs de l'Etat, et il voulait savoir ce qui empêchait le Gouvernement de verser le prix de ces marchandises, au lieu de donner une lettre de crédit pour mettre les fournisseurs à même de négocier l'affaire.

M. BRODEUR : L'honorable député de Grenville voudra-t-il nous dire où il s'est procuré le texte de cette lettre, puisqu'il affirme qu'il n'a pas voulu parler de ce qui s'était passé au comité des comptes publics ?

M. STOCKTON : Il n'a pas mentionné le comité des comptes publics. C'est le ministre qui a mentionné le nom de ce comité dans le cours du débat, contrairement aux règles et à la pratique parlementaires à cet égard. Sûrement il en fera l'aveu. Il est une autre question que je désire signaler à l'attention. Le ministre n'a pas encore répondu à la question que lui a posée l'honorable député de Leeds (M. Taylor) si ce n'est qu'il a prétendu que l'ancien gouvernement avait tenu la même conduite, et que c'était là une justification suffisante pour le Gouvernement actuel d'en avoir agi ainsi en ce qui regarde le " Montcalm ". Est-ce que cela justifie le Gouvernement d'avoir fourni des pardessus de chat sauvage, des bottes et des vêtements au capitaine bien payé du

"Montcalm"? Il ne s'agit pas de savoir ce que l'ancien Gouvernement a pu faire. S'il s'est mal conduit ce n'est pas une raison pour que le Gouvernement actuel suive son exemple. La question est celle-ci: Est-il juste et raisonnable de forcer les contribuables du pays, ou si l'on veut le Gouvernement, à fournir des pardessus en peaux de chat sauvage aux capitaines et autres fonctionnaires bien payés de l'administration ?

M. BRODEUR : C'a toujours été la coutume de fournir des uniformes aux capitaines de ces navires. On l'a fait non seulement sous le régime actuel, mais aussi sous le régime antérieur. Le département n'a fait que suivre la ligne de conduite qui a toujours été suivie. L'honorable député (M. Stockton) ne faisait pas alors partie de la députation, et c'est la raison pour laquelle, j'imagine, il s'est irrité quelque peu à cette occasion. Il demande pourquoi les fonds publics sont appliqués à l'achat d'uniformes pour des capitaines à forte solde. Eh bien, s'il était appelé à se tenir sur le pont d'un navire durant des nuits d'hiver comme ces capitaines sont souvent forcés de le faire, il ne trouverait pas qu'un léger pardessus est suffisant. Et il trouve cela scandaleux; il est scandaleux que nous fournissions un pardessus chaud à cet homme. L'honorable député voudrait qu'il souffrit du froid sur le pont; c'est là le but qu'il poursuit. C'est là un de ces gros scandales que ces honorables députés de la gauche voudraient mettre au jour.

M. STOCKTON : Je n'ai pas dit un mot au sujet d'uniformes, et le ministre le sait bien. Celui-ci va-t-il prétendre qu'un pardessus en chat sauvage constitue un uniforme pour le capitaine d'un steamer ? Je ne m'oppose pas à ce que le Gouvernement fournisse des uniformes aux officiers; mais je m'oppose à toute extravagance. Au reste je ne suis pas du tout irrité, beaucoup moins que le ministre. Je parle avec calme et de propos délibéré. Si l'ancien gouvernement a mal agi, le peuple l'a châtié en le faisant tomber du pouvoir. Ces messieurs qui sont ministres aujourd'hui ont promis d'adopter une autre ligne politique que leurs prédécesseurs, de se comporter mieux que ceux-là ne s'étaient conduits. Dès lors, ont-ils le droit d'invoquer comme excuse de cette extravagance l'exemple de leurs prédécesseurs ?

M. BRODEUR : Le seul article du compte auquel l'honorable député trouve à redire est relatif au "Montcalm", où nous voyons qu'il a été payé $496 à M. Laliberté pour des gants de laine. Y a-t-il là quelque chose d'extraordinaire ? Un pardessus en chat sauvage, un uniforme en chat sauvage argenté, des casques et des mitaines ? Je ne vois rien d'extraordinaire à ce qu'on achète des gants pour ces hommes.

M. J. E. REID : Je ferai observer à l'honorable ministre...

M. STOCKTON.

M. PATERSON : Voudra-t-on me permettre de dire un mot avant que l'honorable député prenne la parole ? Je veux relever certaines observations que vient de faire l'honorable député de Grenville (M. J. D. Reid) au sujet du département des Douanes. On a déclaré trois ou quatre fois en cette enceinte que le département des Douanes fait telle et telle chose et l'honorable député a fait cette déclaration de manière à donner à penser aux membres du comité, aux journalistes et au public que ce ministère ne faisait pas son devoir. Or, je ne prétends pas que ce ministère soit parfait à tous égards ; mais si nous prêtons le flanc à la critique, j'aimerais à savoir sous quel rapport, afin que nous nous efforcions de nous corriger. Pour ma part, je ne vois pas en quoi nous sommes blâmables. L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett), toutes les fois qu'il se produit une discussion personnelle entre lui et quelque député de la droite au sujet de l'acquéreur d'une drague ou du nom qui figure au registre, semble regarder comme admis que j'ai vérifié l'inscription et que, par conséquent, il a raison. Autrement, je le contredirais, étant donné que je dois être un peu prévenu—c'est une erreur bien entendu—en faveur du libéral, dans toutes les controverses qui se produisent entre libéral et conservateur. Mais je dois dire que je n'avais jamais vérifié l'inscription ; je n'avais pas le droit de le faire ; car même si j'avais constaté que l'honorable député se trompait, je n'aurais pas eu le droit de le dire. La loi relative au département des Douanes a été formulée par le Parlement, et le département est tenu de s'y conformer. Or, cette loi déclare que nous ne révèlerons pas les noms des individus qui figurent dans nos livres, la raison bien simple étant qu'en les faisant connaître nous mettrions au jour les affaires privées des gens qui font affaire avec nous, ce qui serait décidément regrettable. La loi décrète donc que les factures ne seront mises au jour, ou que des copies de ces factures ne seront fournies, que sur un ordre de la cour. Or, l'honorable député de Grenville a mentionné des cas dans lesquels, si je comprends bien, des marchandises ont été achetées par quelqu'un pour le Gouvernement. Dans ces circonstances, nonobstant les prescriptions de la loi dont je viens de parler, j'ai parfaitement le droit de soumettre à la Chambre tous les renseignements que nous pouvons avoir en main au sujet d'importations faites par l'Etat ou en son nom ; et je m'efforcerai de les fournir si l'honorable député veut me mettre en mesure de les retrouver. Il déclare que je pourrais accorder des détaxes, et il a parlé comme s'il y avait eu collusion entre le département des Douanes et quelqu'autre département qui se trouvait en faute. Nous ne gagnerons rien de cette manière. La loi adoptée par le Parlement déclare que lorsque les marchandises sont importées par un

département ou pour son usage, elles seront admises en franchise ; et dès lors si un département importe des marchandises—et il est convenu que ces marchandises passent en franchise à la douane—le sous-ministre de ce département, quel qu'il soit, doit nous présenter une réquisition dans laquelle il déclare que ces marchandises sont pour l'usage de son département et dans laquelle il demande, en conséquence, qu'elles soient admises en franchise comme le prescrit la loi. Du moment que cette réquisition nous est fournie, nous n'avons pas le droit d'en demander davantage ; elle est acceptée par les fonctionnaires du département qui en l'acceptant, se conforment simplement à la loi. Ainsi, si j'ai bien compris l'honorable député, il prétend que des marchandises ont pu être importées par des particuliers pour le Gouvernement, que les droits ont été perçus sur des marchandises, et que, plus tard, il a été accordé une détaxe.

M. J. D. REID : Non, les particuliers qui vendent ces marchandises au Gouvernement les importent en franchise.

M. R. L. BORDEN : Si le ministre veut bien se reporter à la page 12 des procès-verbaux, il y trouvera exactement les renseignements qu'il cherche. L'honorable député de Grenville a inscrit une motion sur le feuilleton ; mais le premier ministre ayant réservé les lundis pour les affaires du Gouvernement, cette motion ne pourra être délibérée dans le cours de la présente session. Mais si le ministre veut déposer les renseignements demandés dans cette motion, nous aurons tout ce qu'il nous faut.

M. PATERSON : Je m'en souviens.

M. R. L. BORDEN : Je ne sache pas que personne cherche à critiquer la conduite de l'honorable ministre.

M. PATERSON : Assurément on trouve à redire à la manière de faire du département.

M. R. L. BORDEN : Pas du tout. Voici la critique qu'on a faite : Certains marchands, qui ne font pas beaucoup d'affaires en dehors de celles-là, importent des marchandises qu'ils revendent au Gouvernement à un prix aussi élevé, même plus élevé que s'ils avaient payé les droits de douane ; puis, après s'être assuré un bénéfice très appréciable, ils évitent de payer des droits de douane, ce qui leur permet de grossir leurs bénéfices déjà considérables de toute la somme que représentent ces droits de douane. C'est de cela qu'on s'est plaint, si j'ai bien compris.

M. PATERSON : J'en étais à expliquer que la loi du tarif qui existe depuis nombre d'années prescrit que les marchandises importées par un département de l'administration ou pour son compte devront être admises en franchise. Comme je l'ai déclaré, lorsqu'un département a besoin de quelque chose, il nous faut, en premier lieu, une réquisition du sous-ministre du département qui a acheté les marchandises, nous priant d'admettre ces articles en franchise. Bien entendu, nous acceptons cette réquisition telle quelle ; nous ne sommes pas autorisés à nous enquérir des circonstances; car la loi déclare que ces marchandises devront être admises sans payer de droits si elles ont été ordonnées par le Gouvernement ou pour son usage. Si jamais il nous était arrivé d'admettre de ces articles en franchise sans exiger cette réquisition, nous aurions manqué à notre devoir. Il arrive parfois, que les importateurs ayant payé ces droits, nous leur accordions par la suite une détaxe; et comme l'honorable chef de l'opposition peut le constater, la motion demande un état non seulement des cas dans lesquels les marchandises ont été admises sans payer de droits, mais un état de ceux dans lesquels il a été accordé de ces détaxes.

M. R. L. BORDEN : Sans doute ; nous voulons savoir quelles sont ces détaxes qui ont été accordées.

M. PATERSON : S'il a été accordé des détaxes,—et les fonctionnaires du département sont d'avis qu'il en a été accordé très peu, s'il en a été accordé une seule,—c'est que nous aurions obtenu au préalable un certificat ou une demande de la part du département qui avait importé ces marchandises. Nous n'exigeons pas davantage. Nous nous conformons aux prescriptions d'un acte du Parlement. La loi nous ordonne de ne pas dévoiler les opérations du département des Douanes, et la raison en est claire. Nous savons qu'aucun membre du Parlement ne voudrait violer la loi même du Parlement. Qui vous dit que la personne mécontente qui prie son député de demander le dépôt d'une facture ou d'une inscription de la douane, ne le fait pas dans le but de découvrir les secrets de son concurrent ? Je suis persuadé qu'aucun député ne voudrait se prêter à une telle manœuvre. Néanmoins, je considère que dans le cas actuel, nous sommes parfaitement libres de fournir les renseignements que demande l'honorable député ; car ces marchandises ayant été importées pour l'usage du Gouvernement, en fournissant ces renseignements, nous ne violons pas le secret, nous ne violons pas la loi, et l'honorable député a parfaitement le droit d'obtenir ces informations. Mais il se présente une difficulté, et je l'aurais fait connaître à l'honorable député s'il avait présenté la motion. Bien entendu, si l'honorable député présente cette motion et si la Chambre l'agrée, nous devrons agir en conséquence ; mais cette demande nous imposerait une telle somme de travail que, d'après ce que me disent les fonctionnaires de mon département, nous serions hors d'état d'y satisfaire dans le cours de la pré-

sente session, en supposant même qu'elle durerait beaucoup plus longtemps que nous ne nous y attendons.

D'après le calcul du commissaire, si nous nommions six employés pour faire cet ouvrage, il s'écoulerait un mois avant qu'il fût terminé. Le comptable et quelques autres fonctionnaires du département sont d'avis qu'il faudrait même plus de temps. Quant à moi, je suis d'avis qu'il nous faudrait jusqu'à la session de l'automne prochain pour en voir la fin. Or, il est probable que l'honorable député n'exige pas que nous nous imposions une telle besogne. Je ne suis pas très sûr du chiffre exact, mais il me semble que c'est un million et demi d'inscriptions qu'il nous faudrait compulser pour nous rendre à son désir ; un million et demi d'inscriptions réparties sur une période de trois ans. Si vous vous reportez au rapport de l'auditeur général pour l'année 1904, vous verrez qu'il s'y trouve quarante-huit colonnes de détaxes, avec les noms de ceux pour le bénéfice de qui elles ont été accordées ; et je crois que chaque colonne renferme soixante noms.

M. R. L. BORDEN : La motion à laquelle l'honorable ministre fait allusion comprend les détaxes pour toute cause quelconque.

M. PATERSON : Oui, c'est là la difficulté.

M. R. L. BORDEN : Et vous ne classifiez pas à part les inscriptions d'articles importés en franchise, ou à l'occasion desquels il a été accordé une détaxe, vu qu'ils étaient destinés à l'Etat ?

M. PATERSON : Il existe une classification distincte. Vous verrez au rapport de l'auditeur général un état de " marchandises importées par l'Etat ou quelqu'un de ses départements ou pour leur usage ". Ces item forment un montant de $1,400,000 ou à peu près. Ils sont indiqués en gros dans le rapport de l'auditeur général ; mais si vous voulez savoir qui a importé ces marchandises, il vous faut compulser toutes les inscriptions faites dans chaque cas. En ce qui regarde les détaxes, vous trouverez dans le rapport de l'auditeur général les noms de tous ceux en faveur de qui il en a été accordé. J'en ai fait le compte pour l'année 1904, afin d'être en mesure d'indiquer à l'honorable député les difficultés que nous rencontrons. Il s'en trouve quarante-huit colonnes comprenant chacune soixante noms. Pour trois ans, cela fait 10,000 inscriptions qu'il faut compulser. Si l'honorable député pouvait nous donner quelque indice, nous indiquer le mois, par exemple, nous pourrions y arriver plus facilement. Il a évidemment quelque chose dans l'esprit. Il pense que certaines négociations sont...

M. R. L. BORDEN : D'un caractère douteux.

M. PATERSON : Devraient être examinées. Il doit avoir à l'esprit celles qu'il tient en suspicion. Il a nommé un particulier du nom de Merwin, ou de Brooks. S'il pouvait restreindre son enquête à cela, et me donner une idée du mois durant lequel cette inscription a été faite ; alors il nous suffirait de compulser les papiers pour le mois en question. Je me demande même si l'honorable député ne trouverait pas l'énumération de ces détaxes dans le rapport de l'auditeur général. Je ne m'en suis pas assuré. S'il veut parcourir cette longue liste de détaxes, il constatera si le nom de Merwin s'y trouve ou non. Puis, s'il se trouve d'autres particuliers qu'il soupçonne et dont il ne veut pas révéler les noms, qu'il m'indique le mois, les mois, ou quelque autre période durant laquelle l'affaire a eu lieu. Enfin, qu'il me donne une idée du renseignement qu'il veut obtenir, et je le lui procurerai. Je me rends compte que je ne m'expose pas dans le cas actuel à enfreindre les prescriptions de la loi relative au secret, puisqu'il s'agit simplement d'importations faites pour le compte du Gouvernement et dans lesquelles l'Etat est seul intéressé. Dès lors, si l'honorable député veut me donner les indications nécessaires, je serai très heureux de le renseigner. Si le département des douanes s'est montré négligent, s'il a enfreint la loi, s'il a mal interprété le statut à tel ou tel égard, je tiens à le savoir tout autant qu'aucun autre membre de cette assemblée.

M. J. D. REID : L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a déclaré que j'avais fait allusion au comité des comptes publics. Il me paraît avoir manqué de parole à cet égard. Il a commencé par affirmer que l'accusation lancée par moi, l'autre jour, en cette Chambre, relativement au steamer "Arctic" avait été démontrée fausse devant le comité des comptes publics.

L'honorable ministre a fait allusion à un comité qui n'a réellement pas décidé cette question. J'ai déclaré en cette Chambre, l'autre soir, qu'à mon avis il n'était pas possible de mettre ces marchandises à bord du steamer " Arctic ". Il est possible que ce navire puisse contenir toute cette quantité; mais en portant cette accusation l'autre jour, je me figurais bien qu'on ne placerait pas ailleurs que dans la cale la cargaison de ce navire à destination des mers septentrionales. L'honorable ministre est-il en mesure de prouver qu'il était possible de loger ces marchandises dans la cale du navire ? Si j'ai bien compris ce qui s'est passé au comité, on y a établi que les marchandises avaient été entassées sur le pont jusqu'à mi-hauteur des mâts. En ce qui regarde les autres accusations que j'ai portées, il a déclaré que je m'étais borné à faire des insinuations, et qu'il m'avait donné toute latitude d'en établir la vérité devant le comité des comptes publics. Ici le ministre s'est montré injuste. N'est-il pas vrai que durant des jours et des jours le comité des comptes publics s'est efforcé d'arriver au

témoignage de Merwin et d'autres, mais qu'il a été impossible d'y parvenir, le comité ayant d'autre besogne importante à expédier? C'est la raison pour laquelle ces questions n'ont pas été élucidées jusqu'ici. Ma prétention c'est que le Gouvernement a payé à Merwin des prix plus élevés pour certaines marchandises que je n'aurais, ou qu'aucun autre particulier n'aurait été appelé à payer ; et j'ai dit que c'était là un coup d'écumoir. J'ai ajouté que le Gouvernement avait autorisé l'admission en franchise de ces articles, ce qui, naturellement, avait grossi les bénéfices. Le ministre a été à même de contrôler la déclaration que le Gouvernement avait payé à Merwin plus que les prix courants, et s'il veut s'engager à démissionner dans le cas où je prouverai la vérité de mon accusation, je m'engage de mon côté à démissionner, dans le cas où je ne réussirais pas à faire cette preuve.

M. R. L. BORDEN : Je désire obtenir du ministre certains renseignements au sujet des navires de l'Etat ; s'il n'a pas ces renseignements sur lui, je ne veux pas que le débat en soit interrompu, pourvu qu'il s'engage à nous les fournir sous un délai raisonnable. Je désire savoir en ce qui regarde chacun des navires de l'Etat dont les comptes sont exposés au rapport de l'auditeur général, pendant combien de temps exactement chacun d'eux a été en service dans le cours du dernier exercice financier ; aussi quel était l'effectif total (officiers et matelots) de chacun de ces navires durant cette période ; et si l'effectif a varié, quelle a été sa moyenne ; aussi, quelle a été la somme dépensée pour provisions et aliments dans chacun de ces navires ; si ces marchandises ont été dans certains cas achetées par soumission ou par voie d'adjudication publique, et dans l'affirmative, combien ; pour quelle somme de réparations il a été effectué sur chacun de ces navires dans le cours de l'exercice financier, et quelle proportion de ces réparations, s'il en est, à été effectuée par voie d'adjudications publiques ; enfin quelle proportion de ces réparations. dans chaque cas, a été nécessitée par suite d'accidents et quelle proportion par suite de l'usure ordinaire ?

M. BRODEUR : J'ai déjà promis de faire préparer un état du nombre de jours de service de chaque navire. Voici quel était l'équipage de chacun d'eux : " Minto ", 42 ; " Stanley ", 40 ; " Lady Laurier ", 44 ; " Landsdowne ", 33 ; " Druid ", 30 ; " Montcalm ", 62 ; " Quadra ", 24 ; " Aberdeen ", 37 ; " Brant ", 33 ; " Champlain ", 22 ; " Arctic ", 34. Voici quelle a été la somme des réparations à chacun de ces navires : " Aberdeen ", $22,711.58 ; " Druid ", $14,943.41 ; " Landsdowne ", (y compris une chaudière du prix de $7,172.99), $9,208.41.

M. J. D. REID : Cette chaudière a-t-elle coûté $7,000 ?

M. BRODEUR : Oui.

M. J. D. REID : De qui a-t-elle été achetée ?

M. BRODEUR : Je ne puis dire le nom ; c'est une chaudière marine, bien entendu.

M. J. D. REID : C'est un prix énorme pour une chaudière que $7,000.

M. BRODEUR : Il se trouve des chaudières marines à un prix beaucoup plus élevé. " Lady Laurier ", $29,531.74 ; " Quadra ", $31,918.45 ; " Stanley ", $14,860.72 ; " Minto ", $6,997.84 ; " Pétrel ", $17,000 ; " Gulnare ", $1,911.19 ; " Brant ", $630.95 ; il n'a pas été effectué de réparations aux autres.

M. J. D. REID : Le ministre voudra-t-il déposer un état indiquant de qui il a acheté cette chaudière de $7,000 ?

M. BRODEUR : Oui.

M. J. D. REID : J'ai lu dans un journal l'autre jour que le steamer " I'll See " avait été acheté pour le service des pêcheries sur les lacs d'en haut.

M. BRODEUR : Le Gouvernement fédéral n'a pas fait d'achat de cette nature ; mais je crois que le gouvernement d'Ontario en a acheté un.

M. R. L. BORDEN : Il est une ou deux autres questions que j'aimerais à poser au ministre. Je vois qu'il a été effectué pour $26,511.85 de réparations au " Quadra " dans le cours du dernier exercice financier. Ces réparations ont été nécessitées à la suite d'un accident, n'est-ce pas ?

M. BRODEUR : Je n'en sais rien. J'ai vu le " Quadra " en carénage à la suite d'un accident survenu l'année dernière. Ce navire a subi deux accidents.

M. R. L. BORDEN : Il s'est produit deux accidents, l'un en 1904, dans le détroit de Seymour.

M. BRODEUR : Je sais qu'il s'en est produit l'année dernière lors de la visite du colonel Anderson sur la côte occidentale de l'île de Vancouver ; et il en était arrivé un autre l'année précédente. L'accident qui a nécessité la dépense indiquée ci-dessus s'est produit en l'année 1904.

M. R. L. BORDEN : Est-ce l'accident de 1904 qui a rendu ces réparations nécessaires ?

M. BRODEUR : Oui.

M. R. L. BORDEN : Je crois qu'elles ont coûté environ $26,501.85. Ne nous a-t-on pas encore soumis un état des réparations à faire par suite de l'accident survenu en second lieu et auquel le ministre a fait allusion?

M. BRODEUR : Elles seront payées à même le crédit voté pour cette année. Je crois qu'elles sont comprises dans les cré-

dits supplémentaires maintenant en discussion

M. R. L. BORDEN : Monsieur le ministre voudrait-il nous dire approximativement quel en est le coût?

M. BRODEUR : $12,000.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre sait-il si les entreprises relatives aux réparations ou à une partie quelconque d'icelles ont été adjugées sur soumissions dans chaque cas?

M. BRODEUR : Non, elles ne l'ont pas été.

M. R. L. BORDEN : Je crois que cette travaux ont été exécutés par la British Columbia Marine Company dans les deux cas.

M. BRODEUR : Oui, je comprends . ..

M. R. L. BORDEN : Je crois que cette compagnie a une forme à radoub ou plutôt un chemin de fer de marine à Esquimault.

M. BRODEUR : Peut-être a-t-elle un chemin de fer de marine, mais la forme à radoub où était le " Quadra " quand je l'ai vu, appartient au gouvernement.

M. R. L. BORDEN : C'était après l'accident de 1905. L'honorable ministre sait-il pourquoi ce steamer n'a pas été envoyé à la forme à radoub du gouvernement en 1904, ou s'il l'a été?

M. BRODEUR : Je suis informé que ce steamer a été dans la cale de radoub de la compagnie.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi dans un cas, l'a-t-on envoyé au chemin de fer de marine, et dans l'autre, à la forme à radoub du gouvernement? Il me semble, que dans les deux cas, on aurait dû l'envoyer à la forme à radoub du gouvernement, qui est l'objet d'une subvention considérable.

M. BRODEUR : Peut-être ne pouvait-on pas l'utiliser et que c'est pour cette raison qu'on l'a envoyé à l'autre.

M. R. L. BORDEN : C'est fort possible et je ne nie pas qu'il ait pu en être ainsi, mais je suis informé que la forme à radoub du gouvernement était libre en 1904, à l'époque où ce steamer fut placé sur le chemin de fer de marine.

L'honorable ministre n'a-t-il pas obtenu de renseignements à ce sujet, et n'aurait-il pas la bonté de demander à son fonctionnaire de dresser un mémoire et d'établir si les renseignements qu'on m'a donnés à moi sont exacts? N'y avait-il pas lieu de demander des soumissions dans ces deux cas?

M. BRODEUR : Parfois, c'est presque impossible, pour cette raison . .

M. R. L. BORDEN : Oui, parfois ; mais je parle de ce cas en particulier.

M. BRODEUR : Pour ce qui est du dernier cas, je puis communiquer les renseignements que j'ai reçus du capitaine quand j'ai vu le navire dans la cale de radoub. L'accident est survenu à une faible distance de Victoria ; le vaisseau fut amené au bassin et y fut introduit sans que l'on sût quelles réparations il y aurait à faire, ce dont on n'a pu se rendre compte qu'après l'introduction du vaisseau dans le bassin. L'honorable député le sait, il nous faut payer tant par jour pour laisser un vaisseau dans un bassin de radoub. Prenons, par exemple, le bassin de Lévis, où il entre beaucoup de navires ; je crois que l'introduction seule d'un navire dans ce bassin nous coûte $300, à quoi il faut ajouter parfois $65 par jour, selon la grosseur du navire, à titre de droit de dock. On ne peut se rendre compte du travail à faire avant que le vaisseau soit rendu dans le bassin, et alors il est presque impossible de demander des soumissions. Il nous faudrait peut-être quinze jours ou trois semaines pour en demander, et dans l'intervalle nous serions obligés de payer la somme exigée d'ordinaire à titre de droit de dock. Dans ces circonstances, il serait tout à fait impossible de demander des soumissions, et par conséquent on ne peut connaître à l'avance, d'une façon absolument exacte, combien coûteront les réparations. Il est impossible de faire des spécifications absolument précises sans envoyer à cette fin, des fonctionnaires du département sur les lieux. Tout cela prendrait beaucoup de temps et coûterait fort cher au département.

M. R. L. BORDEN : Lorsque, dans ces deux circonstances, le " Quadra " fut désemparé, qu'a fait le gouvernement pour le remplacer?

M. BRODEUR : Il a été remplacé, dans les deux cas, par le " Kestrel," du service des Pêcheries.

M. R. L. BORDEN : J'ai appris, de source peut-être incertaine, que le remorqueur " Oscar " a été employé, dans un cas, à faire une partie du service qu'avait fait le " Quadra ". Suis-je dans l'erreur ?

M. BRODEUR : A qui appartient ce remorqueur ?

M. R. L. BORDEN : A un nommé Fell, je crois. Il en est propriétaire ou il y a certains intérêts. Cependant, son nom n'apparaît pas au sujet de cette affaire.

M. BRODEUR : Les fonctionnaires me disent qu'ils ne se rappellent pas avoir vu ce remorqueur-là ni en avoir entendu parler.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre voudra-t-il faire noter ce point par ses fonctionnaires, et, si je ne me trompe au sujet du louage du remorqueur, leur en faire donner les dimensions, la valeur, leur faire spécifier combien de temps il a été employé, à quel prix pour chaque jour et si l'on avait

suggéré auparavant quelque autre arrangement. Je voudrais savoir si l'on n'a pas cherché à se procurer un remorqueur appelé le " Trader ", qu'on aurait obtenu à bien meilleur compte et qui est de beaucoup préférable à l'autre, à ce qu'on me dit. Je voudrais aussi savoir si le Gouvernement n'a pas nolisé sur la côte du Pacifique, un steamer appelé le " Maude ", dans un but quelconque, depuis deux ou trois ans ?

M. BRODEUR : Je suis informé par M. Fraser qu'on a loué ce petit bateau pendant qu'on travaillait aux réparations du " Quadra ".

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre pourrait-il me dire pour combien de temps le " Maude " a été nolisé, de qui il l'a été, quelles en sont les dimensions et la valeur, à qui il appartient et quel service il a fait ? L'honorable ministre voudrait-il aussi me dire si l'on a acheté une goélette pour l'employer comme bateau-phare aux pointes de sable Fraser ?

M. BRODEUR : Oui.

M. R. L. BORDEN : Combien l'a-t-on payé ?

M. BRODEUR : Je ne suis pas en état de le dire à présent ; mais je me procurerai les renseignements et les fournirai.

M. R. L. BORDEN : Je voudrais savoir aussi quelles sont les dimensions de la goélette, de qui on l'a achetée, depuis quand elle était construite et dans quel état elle se trouvait à l'époque de l'achat ; si le Gouvernement l'a fait réparer, combien ont coûté les réparations, qui les a faites, si l'on a demandé des soumissions, et en général tous les détails se rattachant à l'achat de la goélette, à ses réparations et au service qu'on lui a fait faire dans la suite.

Un autre point. Au cours des débats de cette session, on a mentionné la goélette " Salvor ". L'honorable ministre voudrait-il nous dire s'il a été fait par écrit un contrat en vertu duquel on a payé aux propriétaires de cette goélette une subvention annuelle de $10,000 ?

M. BRODEUR : Il s'est passé un contrat en janvier dernier. Je le déposerai.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre voudrait-il nous dire si, d'après ce contrat, le vaisseau en question doit se tenir prêt à porter secours en tout temps aux navires en détresse ou s'il lui est permis de longues absences dans l'intérêt particulier de ses propriétaires ?

M. BRODEUR : Je comprends que le contrat l'oblige à porter secours à tout navire en détresse. Je déposerai ce contrat-là sur le bureau de la Chambre.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre voudrait- nous dire également si le " Salvor " est ce navire qui portait autrefois le nom de " Danube " et qui fut employé durant un certain temps, par le Pacifique-Canadien, au transport des passagers ? Voudrait-il aussi nous dire s'il sait combien son propriétaire actuel l'a payé, quelles réparations on y a faites pour le rendre propre au service actuel, et quels en sont les propriétaires à l'heure qu'il est ?

M. BRODEUR : Sur la plainte faite il y a quelque temps par mon honorable ami au sujet du " Salvor ", j'ai envoyé le colonel Anderson faire une enquête qui devra être suivie d'un rapport spécial. Il sera de retour dans quelques jours et je serai heureux de déposer son rapport sur le bureau de la Chambre.

M. R. L. BORDEN : Je voudrais aussi que l'honorable ministre me fournît certains détails concernant la mise à exécution de ce contrat en vertu duquel on verse une subvention aux propriétaires du " Salvor " ; je voudrais qu'il fournît ces renseignements-là et donnât les dates où il a demandé des soumissions, le temps qu'il a accordé pour leur présentation, et spécialement la date où la spécification qui devait servir de base aux soumissions, est arrivée à la Colombie-Anglaise afin d'être examinée par ceux qui se proposaient de faire des soumissions.

Je voudrais savoir également si le "Salvor" a toujours été prêt à faire le service depuis qu'on a passé le contrat en question avec ses propriétaires ? J'ai appris—peut-être ce renseignement est-il tout à fait inexact—que le premier naufrage au sujet duquel on l'a employé, c'est celui du "Pass of Melfort", survenu à un endroit appelé Uclulet ; qu'il n'avait pas d'équipage ; qu'il a fallu en recruter un, et si melangé que, pas un de ses hommes, à part le capitaine et le second, n'en connaissait assez pour pouvoir aider à la manœuvre. Je ne saurais garantir l'exactitude de ce renseignement, mais je l'ai obtenu d'une personne digne de foi.

M. BRODEUR : Je crois que l'accident dont parle mon honorable ami est survenu avant la date du contrat.

M. R. L. BORDEN: Peut-être. Mais je tiens à faire saisir à l'honorable ministre le sens de ma question.

M. BRODEUR : Le contrat s'est passé en janvier ou février dernier.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre voudra bien me fournir les détails plus tard.

J'apprends aussi que ce steamer a quitté Victoria vers le 6 mars pour se rendre dans l'Alaska, près de Juneau, et y renflouer un navire allemand pour le compte d'une maison américaine en vertu d'un contrat lui allouant environ $37,000, en cas de succès et ne lui allouant rien du tout en cas d'insuccès, et qu'il n'est pas retourné à Victoria avant le 15 mai.

Je ne me figure pas que ce renseignement est exact dans tous ses détails, je sais trop bien que l'exagération va de compagnie avec la rumeur ; mais je cite les faits tels qu'on me les a représentés, et je désire que l'honorable ministre nous donne sa propre version aussitôt que possible.

M. BRODEUR : Il a été dressé un mémoire de toutes ces questions-là et je pense que le rapport du colonel Anderson contiendra une réponse à presque toutes les interrogations que l'on a faites.

Je fournirai volontiers les renseignements qui manqueraient.

M. BLAIN : Le ministre a eu l'obligeance d'établir une comparaison entre le régime pervers des conservateurs et son excellente administration. A mon tour, je fournirai à la Chambre, principalement au ministre, des données relatives aux quatre steamers fédéraux "Aberdeen", "Druid", "Stanley" et "Quadra", utilisés sous le régime conservateur et sous la présente administration. Je mettrai en regard, sans commentaire, les frais d'entretien de ces steamers pendant la dernière année du régime conservateur et en 1905, dernière année sur laquelle nous possédons des renseignements.

" Aberdeen "—

En 1905..	$61,180 67
En 1896..	53,299 36

M. BRODEUR : Ce bateau n'a pas été mis en commission pendant toute l'année 1896.

M. BLAIN : Lorsque j'aura fini, je serai bien aise d'entendre le ministre nous expliquer ces augmentations. Ces chiffres accusent une augmentation de $7,881.31 dans les dépenses relatives au steamer "Aberdeen".

" Druid "—

En 1905..	$44,730 08
En 1896..	18,740 76
Augmentation..	$34,151 65

M. BRODEUR : J'apprendrai à l'honorable député. . .

M. BLAIN : Que le ministre (M. Brodeur) soit assez bon d'attendre que j'aie soumis ces chiffres au comité pour donner ses explications.

M. BRODEUR : Ce n'est pas le même bateau.

M. BLAIN (lisant) :

" Stanley "—

En 1905..	$59,085 00
En 1896..	28,301 92
Augmentation..	$30,784 08

" Quadra "—

En 1905..	$64,919 31
En 1906..	18,740 76
Augmentation..	$46,178 55

L'augmentation totale pour ces quatre steamers se chiffre par $118,995.59. Je sais qu'ils ont subi de menues réparations. Cependant, le comité, j'en suis certain, désire vivement connaître la raison de cette forte augmentation des dépenses depuis la dernière année du régime conservateur.

M. BRODEUR: Je l'ai déjà expliquée plusieurs fois, mais je ne refuse pas de me répéter. Quant au steamer " Aberdeen ", l'augmentation s'explique par le fait qu'il a été en commission pendant toute l'année 1905, pour ainsi dire, et ne l'a pas été pendant l'année entière, en 1896. Le " Druid " n'est pas le même bateau qui portait ce nom en 1896. Ce dernier était de 239 tonneaux tandis que le port de l'autre est de 503 tonneaux. Quant au " Quadra ", l'honorable député dit que les dépenses ont été de $18,740, en 1896. D'après les renseignements que je possède, elles se sont élevées à $28,365.18.

M. BLAIN : Le ministre trouvera ces chiffres dans le rapport de l'auditeur général où je les ai puisés.

M. BRODEUR : Je tiens mes renseignements des employés du département qui m'ont remis ce relevé. La même remarque s'applique au " Stanley ". D'après les chiffres que j'ai ici, les dépenses ont été de $36,297.13, en 1896.

M. BLAIN : J'entends le ministre dire que le steamer " Aberdeen " n'a pas été utilisé pendant l'année entière, en 1896 et que le " Druid " n'est pas le même bateau que celui qui portait ce nom, en 1896. Et le " Stanley " ?

M. BRODEUR : En 1896, on a dépensé $36,379.13 pour le " Stanley ". L'an dernier, si l'on défalque le coût des réparations, la dépense s'est élevée à $44,224.28, à cause du renchérissement de tous les articles achetés pour ce bateau. De plus, les salaires de l'équipage sont plus élevés.

M. J. D. REID : Quelle a été la dépense totale pour le " Vigilant " et à quel endroit s'est-on servi de ce steamer ? Quel est le nombre des membres de l'équipage ?

M. BRODEUR : Le crédit en discussion ne sert pas à faire face aux dépenses du " Vigilant ", qui émarge au budget des Pêcheries. L'honorable député (M. J. D. Reid) sait que ce steamer est employé à la garde des pêcheries du lac Erié.

M. W. JACKSON (Elgin-ouest) : Je voudrais obtenir des explications au sujet de l'achat des approvisionnements du " Minto ". Quels sont ceux qui font les emplettes ?

M. BRODEUR : Les agents du département à Charlottetown et à Pictou.

M. W. JACKSON : Quels ordres ont-ils reçus ?

M. BRODEUR : L'ordre d'acheter aux plus bas prix.

M. W. JACKSON : Leur donne-t-on une liste des fournisseurs ?

M. BRODEUR : Je le crois. C'est l'usage en pareil cas de fournir aux acheteurs le nom des maisons dignes de confiance où ils sont censés faire leurs achats.

M. W. JACKSON : Pendant combien de temps le " Minto " est-il en commission chaque année ?

M. BRODEUR : L'an dernier, il l'a été presque constamment, car, après avoir navigué d'un côté à l'autre du détroit de Northumberland pendant l'hiver, il servit aux constructeurs du télégraphe sans fil.

M. W. JACKSON : Je m'aperçois que le beurre coûte à peu près le même prix, 25 cents la livre, pendant la saison entière. On doit en acheter de temps à autre et, bien que j'admette qu'il soit raisonnable de le payer 25 cents la livre à une certaine époque de l'année, ce prix est un peu élevé en d'autres circonstances.

M. BRODEUR : Je ne connais pas exactement le prix du beurre à Pictou et à Charlottetown. Je crois que cet article se vend plus cher que cela dans le moment.

M. W. JACKSON : Comment achète-on la viande de bœuf nécessaire à l'équipage?

M. BRODEUR : On l'achète des bouchèrs de l'endroit.

M. W. JACKSON : Au quartier ?

M. BRODEUR : Au quartier.

M. WM JACKSON : Eh bien, il y a une demi-heure que j'examine ces comptes et je m'aperçois qu'on paie ces viandes 50 pour 100 trop cher. Je prétends que dix cents la livre est un prix excessif. Voici des item " viandes de bœuf " et " saucisses " et ailleurs " viandes ". Qu'est-ce que cela signifie? Je parle des comptes du " Minto ", à la page 21 du rapport de l'auditeur général où il y a une inscription de 2,055 livres de viande à 10 cents la livre.

M. BRODEUR : L'honorable député trouve-t-il ce prix excessif ?

M. WM JACKSON : Achetée au quartier, cette viande coûte certainement 25 pour 100 de trop.

M. BRODEUR : J'ignore à quel prix elle se vend à l'endroit où l'honorable député a son domicile mais, à Montréal ou même ici, à Ottawa, il pourrait difficilement s'en procurer à ce prix-là.

M. WM JACKSON : Je dois dire au ministre que je suis au courant des prix, ayant été dans cette partie pendant plusieurs années. Un autre exemple, le lait. A la même page du rapport de l'auditeur général, on voit l'inscription " 150 gallons à 30 cents le gallon ". Qu'est-ce qu'en dit le ministre ?

M. FINLAYSON : Ce lait a été acheté à North-Sydney. Le prix est juste et raisonnable.

M. WM JACKSON : Le rapport de l'auditeur général ne mentionne pas l'endroit où il a été acheté, mais il renferme une inscription relative à du lait acheté à Georgetown. Le lait est-il aussi cher à cet endroit? L'honorable député dit que c'est un juste prix que 30 cents le gallon. Si le lait vaut 30 cents le gallon, comment peut-on vendre le beurre 25 cents la livre ?

M. BRODEUR : L'honorable député dit qu'on a constamment payé 25 cents pour le beurre. C'est une erreur, car s'il se réfère à la facture de Gates et compagnie, de Charlottetown, il verra 200 livres de beurre à 25 cents, 214 livres à 24 cents, 20 livres à 23 cents, 126 livres à 22 cents, 126 livres à 20 cents et 40 livres à 18 cents. Il commet donc une grande erreur en fixant à 25 cents le prix moyen. Il doit savoir que le prix de cet article varie.

M. WM JACKSON : J'ai dit que le prix moyen du beurre consommé sur ce bateau était de 25 cents la livre et, en examinant les comptes, on s'apercevra que j'étais bien près de la vérité.

Je disais donc que si le lait coûte 30 cents le gallon dans les Provinces maritimes, on y vend le beurre trop bon marché.

M. R. L. BORDEN : Le représentant de Richmond, (N.-E.) dit-il que le lait se vend 30 cents le gallon en Nouvelle-Ecosse ?

M. FINLAYSON : A certains endroits ?

M. R. L. BORDEN : A quels endroits ?

M. FINLAYSON : A North-Sydney, lorsqu'on le vend à la pinte.

M. BRODEUR : Ce lait est acheté en hiver, alors qu'il coûte plus cher qu'en été. Le " Minto " se rend à Pictou en hiver, et on y a acheté 469 gallons de lait à 30 cents le gallon.

M. WM JACKSON : Quatre inscriptions se rapportent au lait. Certes, on n'a pas dû acheter tout ce lait en hiver. Il arrive qu'en hiver le lait se vend 6 cents la pinte, au détail ; mais je n'ai jamais entendu parler d'une prix aussi excessif pour de grandes quantités de lait et, pourtant, j'ai été cultivateur toute ma vie. Plus de 1,000 gallons sont mentionnés et on n'a pas dû acheter tout ce lait en hiver.

M. BRODEUR : Nous payons parfois plus cher que cela à Montréal.

M. WM JACKSON : Je ne crains pas de dire que, l'un portant l'autre, vous payez tous ces articles 25 pour 100 trop cher.

M. ZIMMERMAN : Vous ne l'avez pas prouvé.

M. WM JACKSON : L'honorable député d'Hamilton sait fort bien que je dis la vérité. J'affirme sans crainte qu'il n'a jamais entendu dire que, dans la ville d'Hamilton, du lait se soit vendu au gallon pour la moitié de ce prix-là.

M. ZIMMERMAN : A l'heure qu'il est, les laitiers le vendent 24 cents le gallon.

M. WM JACKSON : Je parle du prix moyen du lait fourni à ce bateau. J'affirme que les laitiers qui approvisionnent la population d'Hamilton ne reçoivent pas 15 cents par gallon de lait.

M. ZIMMERMAN : Si l'honorable député habitait une ville, il connaîtrait mieux le prix du lait. Nulle part au Canada il ne paierait le lait moins de 15 cents le gallon.

M. R. L. BORDEN : Dans le compte, c'est 30 cents le gallon.

M. ZIMMERMAN : L'honorable député dit aussi que 10 cents la livre est un prix trop élevé pour la viande de bœuf. Je sais que l'hôtel " King-Edward ", de Toronto, paie le bœuf sur pied 15 cents la livre.

M. WM JACKSON : Nourrit-on les hôtes de cet hôtel comme l'équipage du " Minto ?

M. LAW : J'ai été surpris d'entendre l'honorable député (M. Wm Jackson) dire qu'il était au courant du prix de ces articles et qu'il en a vendu pendant quelques années. J'ai fait le commerce d'épicerie pendant un grand nombre d'années et je déclare que l'honorable député avance une chose qu'il ne peut pas prouver lorsqu'il dit que le département de la Marine et des Pêcheries a payé ces articles un quart trop cher. Cette assertion va de pair avec d'autres affirmations faites par des députés de la gauche. L'honorable député dit que le beurre est trop cher à 25 cents. L'an dernier, nous avons vendu du beurre à Yarmouth au prix de 32 cents la livre, en gros. Si les steamers fédéraux paient le beurre 25 cents, en moyenne, ils se le procurent à un prix raisonnable. Quant à la viande de bœuf, l'honorable député commet probablement la même erreur. Je sais que c'est généralement les quartiers de derrière qu'on achète pour ces steamers. Or, je mets n'importe qui au défi d'acheter à Yarmouth ou dans tout autre port de la Nouvelle-Ecosse des quartiers de derrière à moins de 10 cents la livre. Puisque l'honorable député affirme gratuitement que le département paie tous ces articles 25 pour 100 trop cher, je lui dirai, sans vouloir le blesser, que son assertion est absurde.

M. Wm. JACKSON: Du meilleur ou d'aussi bon bœuf que celui qu'on a fourni à ce bateau, ou du bœuf de la qualité mentionnée par l'honorable député, se vend en Angleterre deux cents la livre moins que le prix exigé par ces fournisseurs.

M. ZIMMERMAN.

M. LAW : Croyez-vous que la Nouvelle-Ecosse soit située en Angleterre.

M. W. JACKSON : On en a vendu, pour l'exportation, au Canada et aux Etats-Unis. J'aimerais entendre le député d'Hamilton répéter ce qu'il a dit de l'achat de la viande de bœuf par l'hôtel " King-Edward ".

M. ZIMMERMAN : Cet hôtel a passé un marché avec la Ferme Modèle de Guelph pour l'achat du bœuf à 15 cents la livre, sur pied.

M. WM. JACKSON : Cela veut dire 30 cents la livre après l'abatage. J'accepte cette déclaration pour ce qu'elle vaut. En feuilletant le rapport de l'auditeur général, j'ai trouvé des pages entières d'articles semblables que l'on a payés 25 pour 100 de plus que le prix du détail. J'ai assisté à toutes les séances, j'ai prêté aux débats autant d'attention que qui que ce soit et, chaque fois qu'un membre de la gauche a porté des accusations contre le Gouvernement, on a voulu le reprendre, on lui a répondu : Vous êtes en quête de scandales. Que n'a pas dit le ministre de l'Agriculture : Vos cerveaux sont malades ; vous ne sauriez penser juste. Je demande aux députés de Brockville (M. Derbyshire) et de Renfrew (M. A. A. Wright) s'ils croient que certains prix que j'ai cités sont raisonnables ou excessifs. Pourtant, nos adversaires gardent le silence. Ils ont la conscience large—je ne dirai pas le cerveau malade—puisqu'ils refusent de nous venir en aide lorsque nous entreprenons de purifier l'administration.

M. TAYLOR : A l'appui des déclarations du député d'Elgin-ouest, qui reproche au Gouvernement de payer le quart de plus que le prix que paierait n'importe quel député pour les mêmes articles, je demanderai au ministre d'ouvrir le rapport de l'auditeur général. Il y verra que le Gouvernement a acheté 75 gallons de pétrole à 35 cents le gallon.

M. LENNOX : Où ?

M. TAYLOR: A Sorel. A la page P—194, on voit que le Gouvernement a acheté 15 barils de pétrole à $10 le baril, soit 25 cents le gallon, au baril. Le premier venu peut en acheter une pinte au prix de 5 cents.

M. BRODEUR : L'honorable député ne devrait pas oublier que le pétrole mentionné à la page P—194 a été acheté pour l'expédition du " Neptune ". On sait qu'il a fallu le mettre dans des colis spéciaux pour cette expédition.

M. LENNOX : Celui-là a coûté 25 cents mais que dire de celui que vous avez payé 35 cents le gallon?

M. ELSON : Pendant que nous en sommes au chapitre des approvisionnements du " Minto," je voudrais savoir pourquoi on a payé un prix si exorbitant pour 80 boisseaux ½ de pommes de terre. On a acheté

quatre-vingts boisseaux et demi de pommes de terre à $91.40, soit $1.14 environ par boisseau. Les fournisseurs sont J. H Merrick et compagnie. C'est un prix énorme pour cet article dans la partie du pays où j'habite et, si l'on en juge par les achats subséquents pour le compte du même bateau, on verra que le prix de ces 80 boisseaux ½ est exorbitant. A la page P—25, on voit que 105 sacs de pommes de terre ont coûté 70 cents chacun. Ce prix est juste et raisonnable. Il y a aussi 49 sacs à 65 cents chacun. Comment se fait-il que le Gouvernement ait payé $91.40 pour 80 boisseaux ½ de pommes de terres, ou environ $1.14 par boisseau. On dit qu'on a payé le quart de plus que la valeur des marchandises, c'est 125 pour 100 de plus qu'il faudrait dire.

M. BRODEUR : Je ne suis pas en état de fournir à la Chambre des renseignements certains sur le prix de ces pommes de terre. Toutefois, il ne faut pas oublier que ces bateaux naviguent en hiver lorsque ces tubercules sont parfois très rares. Dans la partie du pays où l'honorable député (M. Elson) habite, le prix des pommes de terre peut ne pas varier beaucoup d'une année à l'autre mais, ailleurs, il y a de grandes fluctuations et il n'y a pas lieu de s'étonner que le prix semble élevé.

M. ELSON : On m'apprend que les pommes de terre valent 28 à 30 cents le boisseau à l'endroit où on les a achetées Ici, nous avons $1.14 le boisseau. Quelle est l'explication de cet écart? On ne saurait l'attribuer à la date de l'achat. Pendant l'hiver, les pommes de terres sont loin d'atteindre ce prix-là. Si c'est ainsi que le Gouvernement fait ses emplettes, le fournisseur doit réaliser un profit énorme tandis que l'acheteur fait preuve de beaucoup d'incurie.

M. DERBYSHIRE : L'honorable député (M. Elson) sait qu'en les achetant à l'automne, au temps de la récolte, on peut se les procurer pour 65 cents la poche, mais qu'elles sont parfois très rares au printemps et je suppose que c'était le cas dans cette circonstance. Par conséquent, le département a dû payer le prix courant à la date de l'achat. Nous avons souvent payé un dollar le boisseau de pommes de terre, à Brockville, au printemps, à cause de la rareté de cet article.

M. LEFURGEY : L'honorable député n'est pas au courant du prix des pommes de terre dans l'île du Prince-Edouard car, autrement, il saurait qu'elles ne rapportent jamais un dollar par boisseau.

M. BRODEUR : Pour abréger la discussion, je dirai qu'une grave accusation pèse sur un fonctionnaire, M. Lord. Nous ouvrirons une enquête afin de découvrir pourquoi M. Lord a payé ces prix excessifs. Nous avons peut-être eu tort d'avoir trop de confiance en lui.

M. LEFURGEY : M. Lord n'a rien à y voir.

M. BRODEUR : M. Lord est un ancien employé et doit connaître son devoir. S'il a payé des prix excessifs et s'il y a lieu de sévir, nous sévirons.

M. A. A. McLEAN (Queen) : Le ministre accuse-t-il M. Lord d'avoir commandé ces pommes de terre ?

M. BRODEUR : L'agent du département doit s'enquérir du prix des marchandises. Notre devoir est de découvrir s'il s'est rendu coupable de ce dont le député de Middlesex l'accuse. Le département ne veut pas être responsable de la conduite de ces anciens fonctionnaires.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. A. A. McLEAN : C'est une honte pour un ministre de la couronne d'accuser devant la Chambre un fonctionnaire d'une faute dont il n'est pas responsable. M. Lord n'a jamais commandé ces pommes de terre et le ministre ne peut pas prouver le contraire.

M. BRODEUR : M. Lord devait approuver ce compte et nous avons confiance en lui, bien qu'il ait été nommé par le gouvernement conservateur. Le député de Middlesex accuse le département d'avoir payé des prix exorbitants. Naturellement, le département n'est pas au fait des achats des fonctionnaires. Je ne souffrirai pas qu'on l'accuse de gaspillage, lorsque les coupables sont des fonctionnaires qui ne demandent peut-être pas mieux que de mettre le Gouvernement dans l'embarras.

M. TAYLOR : Si le ministre veut congédier des fonctionnaires qui ont approuvé des factures, qu'il se présente n'importe quel jour au comité des comptes publics et nous lui signalerons des employés qu'il devrait remercier. J'ai vu un item de $300 que deux fonctionnaires du département avaient approuvé et que l'auditeur général a réduit à $200. Pourtant, le ministre n'a rien à nous dire à ce sujet. Qu'il aille à Sorel congédier celui qui a approuvé le paiement à F. N. Chagnon de 35 cents par gallon pour 75 gallons de pétrole. Un employé, conservateur ou libéral, qui a approuvé un pareil compte, l'an dernier, mérite d'être remercié, puisqu'il ne prend pas mieux soin des deniers publics. Le Gouvernement a donné à des amis politiques 35 cents par gallon de pétrole, lorsque ce produit s'est vendu de 18 à 25 cents, au plus, chez tous les détailleurs du pays, l'an dernier. Que le ministre congédie ceux qui ont fait ces achats plutôt que de vieux employés conservateurs qui n'ont pas commis de faute.

M. BRODEUR : S'ils ne s'acquittent pas convenablement de leurs devoirs, nous devrons intervenir.

M TAYLOR : Congédiez le fonctionnaire que vous avez nommé vous-mêmes et dont vous refusez de rechercher la conduite. Le ministre sait qu'il a approuvé l'achat d'une chaudière à vapeur au prix de $975 tandis que le juste prix était de $600, mais il ne veut pas ouvrir une enquête. Il n'y a que des scandales du commencement à la fin. Qu'un brave commerçant canadien examine les prix que l'Etat paie dans le rapport de l'auditeur général et il constatera qu'on a exigé de 25 à 50 pour 100 de trop sur plusieurs fournitures, même sur le lait et les pommes de terre. Le député de Brockville (M. Derbyshire) sait qu'il est ridicule de payer le lait 30 cents le gallon. Il n'ignore pas qu'au printemps on peut faire venir de l'île du Prince-Edouard des wagons de pommes de terre et les vendre à raison de 75 cents le sac, à Brockville. Cependant, le Gouvernement paie le double du prix à ses amis politiques sur les lieux mêmes où se récolte cette denrée alimentaire. Pour toute excuse, le ministre menace de casser aux gages quelque vieil employé conservateur qui n'est aucunement responsable.

M. BARR: Cette menace ne doit pas nous effrayer car 99 sur 100 employés conservateurs ont déjà été congédiés et il n'y a que ceux qui ont changé leur allégéance politique qui conservent leur emploi. Il est certain que le Gouvernement guette l'occasion et qu'il fait des victimes lorsqu'il peut rejeter le blâme sur de vieux fonctionnaires conservateurs. C'est ce qu'il n'a cessé de faire depuis dix ans. Au train dont vont les choses, il n'y aura guère d'employés conservateurs dans trois ans. Qu'on compare cette conduite à celle des autorités de l'Ontario qui retiennent à leur service tous les bons fonctionnaires à quelque parti qu'ils appartiennent. On sait comment avaient lieu les achats pour les asiles du temps du ministère Ross; aujourd'hui, ces pratiques ont été supprimées et on paie les prix courants pour les approvisionnements destinés aux institutions publiques de l'Ontario.

M. LEFURGEY : J'ai remarqué plusieurs fois, lorsque des questions intéressant l'île du Prince-Edouard étaient en délibération, que le ministre de la Marine et des Pêcheries cherchait à étouffer la discussion en rejetant la responsabilité sur M. Lord et en menaçant de le révoquer de ses fonctions. Il n'a pas agi de la même manière envers d'autres fonctionnaires qu'il a pris sous son aile, bien qu'ils eussent été accusés nuit et jour en cette enceinte. Il ne prend pas la parole d'un ton courroucé pour dire qu'il fera tomber leur tête.

Nous avons demandé une enquête, mais on l'a restreinte dans de si étroites limites que nous n'avons pas pu atteindre ces fonctionnaires trop portés envers le Gouvernement. Si le ministre est irrité contre M. Lord, c'est probablement parce que les conservateurs l'ont nommé. Eh bien, les députés conservateurs ne désirent pas défendre les coupables. Toutefois, je suis d'avis que le ministre s'apercevra que M. Lord est un fonctionnaire aussi fidèle et aussi capable que d'autres. Lorsque les membres de la gauche signalent des irrégularités qu'atteste le rapport de l'auditeur général, ce n'est pas leur répondre que de menacer de faire tomber la tête de quelque vieux fonctionnaire conservateur. Pourquoi le ministre ne nous permet-il pas de rechercher la conduite de ceux que le présent Gouvernement a nommés, au lieu de vouloir protéger les coupables !

M. GANONG : J'ai une proposition à faire au ministre de la Marine, mais auparavant, je désire féliciter le ministre des Douanes qui nous a déclaré ce soir que les marchandises fournies par M. Merwin ont été importées en franchise, conformément à la loi. On semblait revenir au libre-échange continental, autrefois si cher au premier ministre et à quelques-uns de ses collègues. Cependant, il a détrompé le public et j'espère que ses paroles seront reproduites dans les journaux. Tous les citoyens du Canada seront bien aises d'apprendre que le Gouvernement n'a pas cherché à nous imposer ce régime.

C'était un plaisir de contempler la figure réjouie du ministre de la Marine et des Pêcheries lorsqu'il s'est écrié : Voyez le beau scandale, en parlant de l'item mentionné par le représentant de Grenville (M. J. D. Reid). Je ne suis pas surpris qu'il faille peu de choses pour les mettre en liesse, car ils ont eu la figure longue depuis quelques semaines, à cause des scandales dans lesquels ont été compris, non seulement des gens du dehors mais des membres de cette Chambre. Le ministre dit que ce n'est pas un scandale. Je prétends que c'en est un et que la population canadienne reconnaîtra que c'est un scandale de la part du Gouvernement d'avoir permis à des exploiteurs yankees de se servir d'un homme de paille nommé Merwin, qui n'est même pas électeur, pour lui vendre des centaines de mille dollars de marchandises. Libre au ministre de croire que ce n'est pas un scandale, mais ces articles ont été fournis par une maison de commerce, ou un particulier, qui a si peu de crédit que l'Etat a dû se porter garant de ses obligations. Voilà le genre d'affaires que fait ce groupe de fortes têtes qui composent le cabinet. On se sert au Canada d'une marque en forme de fer à cheval portant en exergue les mots " Fabriqué au Canada ". Si le ministre soumet cet écusson à l'exécutif et le fait placer au-dessus de la porte de chaque ministère, ce sera un grand avantage, mais il devra écrire " plus d'extorsions " au-dessous du fer à cheval et de la devise " Fabriqué au Canada ".

M. BENNETT : Le ministre déposera-t-il sur le bureau la correspondance relative aux comptes qui figurent au bas de la page

P—105 du rapport de l'auditeur général et qui se rapportent à la compagnie de touage de Midland et à la compagnie des remorqueurs du Sault Sainte-Marie ?

M. R. L. BORDEN : Quelle est l'explication de ce crédit ?

M. BRODEUR : Autrefois c'était le ministère du Commerce qui payait cette subvention. Vers le 1er juillet, elle a été mise au compte de mon département qui a payé la somme que la compagnie avait gagnée l'an dernier. En réalité, c'est un crédit du ministère du Commerce.

M. R. L. BORDEN : Il n'est pas augmenté ?

M. BRODEUR : Non.

Somme additionnelle requise pour enquête sur les naufrages, $3,500.

M. BRODEUR : La plupart des dépenses ont été faites lors de l'enquête sur le naufrage du steamer " Bavarian ".

Somme additionnelle requise pour la construction d'un bateau-patrouille pour la gendarmerie à cheval dans la baie d'Hudson, $15,000.

M. BRODEUR : Ce bateau, construit par le département de la Marine et des Pêcheries servira à la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest pour faire la patrouille entre les postes de la gendarmerie, dans les eaux septentrionales de la baie d'Hudson.

M. LENNOX : Cette somme suffira-t-elle?

M. BRODEUR : Le bateau coûte $40,000. Ces $15,000 compléteront le paiement. Le bateau est déjà construit.

M. LENNOX : Où l'a-t-on construit et a-t-on demandé des soumissions ?

M. BRODEUR : Il a été construit par l'Etat aux chantiers maritimes de Sorel.

M. LENNOX : En régie?

M. BRODEUR : Oui, dans nos propres chantiers.

Somme additionnelle requise pour l'entretien et les réparations des phares, $30,000.

M. R. L. BORDEN : Lorsqu'il s'agira d'un crédit additionnel, le ministre voudra-t-il nous dire pourquoi ?

M. BRODEUR : On a besoin de cette somme de $30,000 pour payer des approvisionnements destinés aux phares, à l'ouverture de la navigation, au printemps.

M. DANIEL : Combien le département a-t-il de bateaux-feu sous sa surveillance ?

M. BRODEUR : Environ six. Cependant, on se propose de les remplacer à brève échéance par de grandes bouées.

M. DANIEL : Est-on satisfait du bateau-feu Lurcher ? J'apprends que ses soutes à charbon ne sont pas assez grandes pour un vaisseau placé dans un endroit aussi périlleux et que, par conséquent, il doit retourner au port trop fréquemment.

M. BRODEUR : On me dit qu'il est très utile.

M. LEFURGEY : A-t-on demandé au département de poser une bouée près de Summerside ?

M. BRODEUR : Cette demande a eu lieu. La commission des phares s'en occupe et rendra probablement une désicion favorable.

Somme additionnelle requise pour les réparations des phares, $22,000.

M. BRODEUR : Les phares de l'île Rouge et de l'île Blanche près des côtes d'Anticosti ont besoin de certaines réparations. L'inspecteur des bateaux-feu et des sifflets de brume a été envoyé sur les lieux pour estimer le coût des réparations. Afin de permettre au département de faire face à cette dépense, l'exécutif a demandé au Gouverneur général d'émettre un mandat. Cette somme est destinée au remboursement de ce mandat.

Pour payer l'indemnité, fixée par compromis, aux familles des victimes de l'explosion des bouées à gaz, à Kingston, le 18 avril 1905, et couvrir les pertes matérielles causées par cet accident, $40,000.

M. BRODEUR : Un accident a eu lieu l'an dernier pendant qu'on chargeait des bouées et il y a eu des pertes de vie. Après enquête, les fonctionnaires du département tirèrent la conclusion que l'Etat serait probablement tenu responsable du dommage. Des pourparlers furent entamés et on calcule que cette somme sera nécessaire.

M. R. L. BORDEN : Quelles sont les pertes totales de toutes sortes ?

M. BRODEUR : Cette somme couvrira tout.

M. TAYLOR : Excepté le steamer qui a sauté et la bouée à gaz pour laquelle vous avez payé si cher à Merwin.

M. BRODEUR : Les pertes totales seront de $60,000 y compris ces $40,000.

M. R. L. BORDEN : Pour le bateau et tous les autres dégâts ?

M. BRODEUR : Oui.

M. R. L. BORDEN : Quelle a été la cause de l'explosion ?

M. BRODEUR : C'est difficile à dire. Ces bouées sont ce qu'on appelle des bouées à haute pression et on s'en servait depuis plusieurs années—sept ou huit environ.

M. MONK : Depuis moins longtemps que cela.

M. BRODEUR : Non ; ce mode de charger les bouées est connu depuis une vingtaine d'années.

M. MONK : Pas avec du gaz acétylène.

M. BRODEUR : Non, mais avec ces bouées on peut utiliser le gaz d'huile ainsi que le gaz acétylène.

M. MONK : L'accident n'a eu lieu que lorsqu'on a chargé les bouées de gaz acétylène ?

M. BRODEUR : Oui ; le gaz acétylène n'est pas en usage depuis un grand nombre d'années. Il y a peu de différence entre le gaz acétylène et le gaz d'huile.

M. MONK : Il y a une grande différence sous le rapport des accidents. Le gaz acétylène en a causé trois.

M. BRODEUR : Il n'y a pas de différence en ce qui concerne la quantité. Ces bouées peuvent contenir environ 150 pieds de gaz.

M. R. L. BORDEN : S'y prend-on de la même manière pour les charger ?

M. BRODEUR : Oui. Le gaz d'huile ou le gaz acétylène se fabrique sur le rivage. Puis, des embarcations l'apportent aux bouées. Les bouées en usage dans cette circonstance sont du même modèle que celles dont on se servait il y a vingt ans. On peut les charger à environ 150 pieds cubes ou à dix atmosphères. On les charge de la même manière de gaz d'huile ou de gaz acétylène. Tout dépend de la pression. Heureusement, on a breveté, l'an dernier, de nouvelles bouées à gaz qui, au lieu d'être chargées à 150 pieds cubes, ne nécessitent qu'une pression de quatre ou cinq livres. On les appelle bouées à gaz automatiques. Cela préviendra les accidents qui pouvaient avoir lieu avec l'ancien système.

M. MONK : Combien y a-t-il eu d'accidents ?

M. BRODEUR : Deux.

M. MONK : Trois. Il y eu a eu un à Halifax.

M. BRODEUR : En effet ; il y a eu un accident de peu d'importance à Halifax ; personne n'a été tué. Les deux seuls accidents ayant causé des pertes de vie ont eu lieu à Kingston et à Parry-Sound. A ce dernier endroit, je crois que l'entrepreneur, qui fut l'une des victimes, était à blâmer. Il avait obtenu l'entreprise de l'enlèvement des bouées à l'automne mais, l'an dernier, au lieu de les transporter dans l'île, il les laissa à l'eau et l'accident s'est produit lorsqu'il a voulu les charger.

M. MONK : Quels sont ceux qui recevront ces $40,000?

M. BRODEUR : Le département a reçu le compte des pertes causées à Kingston qui s'élèvent à $5,179.79 ; des réclamations des hommes qui montaient l'allège pour la perte de leurs habits, $843 ; divers comptes, $266.50 ; frais d'expertise, $500 ; réclamations des ayants-droit des quatre victimes, $39,000.

M. MONK : Quelles étaient les victimes?

M. BRODEUR : W. H. Allison, F. Mullen, A. Couillard et E. Gillard.

M. MONK : Quels étaient les représentants des héritiers?

M. BRODEUR : MM. Chrysler et Bethune étaient les avocats des héritiers d'Allison ; M. W. M. German, représentait les héritiers de Mullen ; M. Bourassa, M.P., ceux de Couillard et M. Irvine Hilliard ceux de Gilliard.

M. BENNETT : Quels sont les deux derniers noms?

M. BRODEUR : M. Bourassa et M. Hilliard.

M. BOURASSA : J'ai conseillé à la famille Couillard de ne pas retenir les services d'un avocat car je croyais qu'il valait mieux ne pas faire cette dépense. J'ai apporté la réclamation au département, je me suis entretenu avec les fonctionnaires et j'ai réussi, non seulement, à obtenir une indemnité mais à faire règler toutes les réclamations sans procès.

M. BENNETT : M. W. M. German dont le nom a été mentionné est-il le député de Welland?

M. BRODEUR : Oui.

M. SPROULE : Le ministre parle tantôt de charger les bouées de gaz et, tantôt, d'huile.

M. BRODEUR : De gaz d'huile. Je dois m'être mal exprimé.

M. SPROULE : Il semble y avoir de la confusion dans l'esprit du ministre. Naturellement, le gaz se comprime mais l'huile ne se comprime pas.

M. BRODEUR : Il y a deux espèces de gaz : le gaz d'huile et le gaz acétylène. Il n'y a pas de différence entre eux sous le rapport de la compression.

M. SPROULE : Le gaz acétylène est le produit d'une réaction chimique, tandis que l'huile c'est de l'huile tout simplement. Peut-on se servir des mêmes bouées qu'il y a vingt ans, bien qu'on ait remplacé l'huile par le gaz acétylène? Faut-il de nouveaux appareils afin de se servir de gaz acétylène au lieu de gaz d'huile?

M. BRODEUR : La bouée est absolument la même. Nous pouvons la charger de gaz d'huile—qu'on appelle parfois gaz de Pintsch—ou de gaz acétylène.

M. SPROULE : A quelle pression est...

M. BRODEUR : Absolument la même dans les deux cas—10 atmosphères.

M. SPROULE : Ce qui représente 150 livres au pouce carré. Vous chargez la

bouée soit avec du gaz acétylène, soit avec du pétrole.

M. BRODEUR : Oui.

M. SPROULE : Je croyais que le ministre considérait le gaz acétylène comme étant de beaucoup supérieur à l'autre, tellement supérieur que le département proposait de s'en servir pour éclairer toutes les bouées et tous les phares du Canada. Déjà ce changement s'est produit dans quelques cas, surtout sur la route du Saint-Laurent, mais il reste encore beaucoup de lumières à changer. J'avais compris—je parle d'après ce que je me rappelle—qu'il faudrait dépenser $2,000,000 pour changer ces installations. Si les bouées dont on se sert sont en tout semblables à celles qu'on veut leur substituer, pourquoi s'engager dans les frais de ce changement ?

M. BRODEUR : La puissance lumineuse du gaz Pintsch n'est pas aussi grande, et c'est là une des raisons pour lesquelles le ministère a fait ce changement. Aux endroits où il y a des bouées dont les feux doivent être aperçus de très loin, nous remplaçons généralement le pétrole par le gaz acétylène. Mais dans les chenaux étroits, dans les petites rivières—je ne parle pas du Saint-Laurent—nous croyons qu'on peut continuer le système actuellement en usage.

Depuis qu'on a commencé ce changement, une nouvelle bouée à gaz a été brevetée ; cette bouée, au lieu d'être éclairée par le gaz comprimé, fonctionne d'après ce qu'on a appelé le système automatique. C'est-à-dire qu'au lieu d'avoir une installation sur le rivage pour manufacturer le gaz, et des vaisseaux pour transporter celui-ci aux bouées, dans des bidons spéciaux, nous chargeons simplement le carbure à bord de ces vaisseaux et nous le déposons dans les bouées.

M. SPROULE : Avec de l'eau ?

M. BRODEUR : Il se dissout dans celle-ci au fond de la bouée et c'est ce qui forme le gaz.

M. SPROULE : C'est précisément le système que vous trouverez dans toutes les petites installations à gaz acétylène par tout le pays.

En introduisant le carbure dans la bouée et en permettant à l'eau de pénétrer dans la bouée grâce à un tube qui s'approvisionne lui-même, le gaz se trouve amoncelé au sommet de la bouée. J'ignore si ce système est supérieur à l'autre, mais nous savons que les bouées auxquelles on l'applique font souvent explosion.

M. BRODEUR : Vous ne parlez pas des bouées automatiques ?

M. SPROULE : Oui. Je pourrais rappeler à l'honorable ministre au moins une demi-douzaine d'explosions de ce genre. Je me souviens qu'au Nord-Ouest toute la partie supérieure d'un édifice a été mise en pièces à la suite d'un accident survenu à l'une de ces installations de gaz automatique. Plusieurs autres accidents de même nature se sont produits dans différentes parties de l'Ontario. J'avoue, cependant, que ces installations présentent une cause de danger qui n'existe pas quand il s'agit d'une bouée à gaz. Quelques-unes de ces explosions ont été causées par des fuites de gaz qui s'est amassé dans les caves et qui a fait explosion au contact d'une lumière. Un autre détail qui m'intéresse, c'est de savoir si nous aurions raison de contracter ces dépenses onéreuses qu'il nous faudrait faire, nous a-t-on dit, pour opérer ce changement, si nous n'en sommes encore qu'à tenter des expériences et si les avantages du nouveau système n'ont pas été suffisamment démontrés pour nous engager à consacrer à ces changements un montant aussi énorme.

L'an dernier, ou à la session précédente, on nous a dit de la façon la plus formelle que ce système était tellement supérieur à l'autre, qu'on s'en servirait pour toutes les bouées du Canada. Aujourd'hui, l'expérience semble avoir démontré à l'honorable ministre qu'il est préférable de ne pas opérer un changement général. Le ministre estime que dans les rivières étroites l'ancienne bouée est celle qui rend le plus de service.

M. BRODEUR : Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai déclaré que, dans les petites rivières, il n'était pas nécessaire d'avoir des feux aussi puissants et que, par conséquent, il n'était pas absolument nécessaire de changer les bouées actuelles.

M. SPROULE : L'an dernier, on estimait que l'intérêt de la navigation exigeait que toutes les bouées fussent changées par tout le pays. Il est un autre détail : combien a-t-on acheté de tonnes de carbure, l'an dernier ; qui a fourni cet article et quel prix a été payé ?

M. BRODEUR : Nous n'en avons acheté que 160 tonnes en tout et c'est la compagnie de carbure d'Ottawa qui nous a vendu cet article à $65 la tonne.

M. TAYLOR : Quels sont les membres de cette compagnie ?

M. BRODEUR : Je l'ignore.

M. SPROULE : A-t-on demandé des soumissions et provoqué la concurrence ?

M. BRODEUR : L'autre jour, j'ai demandé des soumissions pour l'approvisionnement de cette année, et j'ai reçu des soumissions de trois compagnies établies, l'une à Ottawa, la deuxième à Trois-Rivières et la troisième à Sainte-Catherine (Ontario).

M. SPROULE : L'honorable ministre sait-il que ces trois compagnies n'en constituent réellement qu'une seule ?

M. BRODEUR : Non, j'ignore cela, mais j'ai toute raison de croire que ce n'est pas ce qui existe, si j'en juge d'après les efforts que chacune de ces trois compagnies a tentés pour obtenir cette entreprise.

M. SPROULE : Il faut qu'il y ait eu un changement tout récemment, car des personnes dignes de foi m'ont informé que ces différentes compagnies, si elles ne sont pas composées des mêmes personnes dans tous les cas, n'en sont pas moins sous la direction d'un même bureau. Ce sont les seules manufactures de carbure au Canada.

M. BENNETT : C'est un attrape-niais.

M. BUREAU : Non, car, je connais certains faits se rapportant à ces fabriques et je n'ignore pas les efforts de la compagnie de carbure de Shawinigan pour obtenir une commande du ministère pour l'approvisionnement des bouées sur la route du Saint-Laurent, entre Montréal et Québec. Je sais parfaitement que cette compagnie n'est pas composée de personnes qui se trouvent intéressées dans la compagnie de carbure d'Ottawa ou dans celle de Sainte-Catherine (Ontario). M. Wilson qui possède le brevet pour la fabrication du carbure, se trouve intéressé dans cette compagnie, mais il n'a pas la haute main sur la majorité des actions.

M. SPROULE : Il a des intérêts dans les trois compagnies ?

M. BUREAU : Ces dernières doivent lui payer une certaine indemnité, c'est lui qui possède le brevet pour la fabrication de son carbure, et au lieu de lui payer telle ou telle somme, les compagnies donnent un certain nombre d'actions. Mais ses intérêts ne sont pas assez considérables pour lui permettre de tenir sous sa dépendance la compagnie de Shawinigan. Dans ce dernier cas il s'agit d'une compagnie parfaitement indépendante des autres. J'ai eu l'occasion de représenter ses intérêts, en ma qualité d'avocat, et je sais que ceux qui la composent ne sont ni actionnaires, ni directeurs des compagnies d'Ottawa et de Sainte-Catherine respectivement.

M. SPROULE : Il n'importe aucunement au propriétaire du brevet que telle ou telle compagnie reçoive une commande du ministère, puisque c'est lui qui a servi d'intermédiaire dans la formation des autres compagnies.

M. BUREAU : Ce n'est pas lui qui a fondé la compagnie de Shawinigan, puisqu'elle a été organisée par des capitalistes de la Pennsylvanie. Mais M. Wilson est le propriétaire de ce brevet et on lui paie un certain droit ; on en agit ainsi à l'égard des personnes qui se trouvent dans le même cas.

M. SPROULE : Ne possède-t-il pas des actions dans les trois compagnies ?

M. BUREAU : Dans une.

M. SPROULE : Et dans les autres ?

M. BUREAU : Il en possède, mais pour un montant limité, dans la compagnie de carbure de Shawinigan. Si l'honorable député connaissait la concurrence que se font ces trois compagnies quand il s'agit d'obtenir une entreprise du Gouvernement, il ne dirait pas qu'il existe une combinaison d'intérêts entre elles.

M. SPROULE : Je connais la cause de cette concurrence. Certaines gens qui possèdent des actions dans une de ces compagnies, n'en ont pas dans les deux autres, et il est de leur intérêt d'obtenir autant que possible des commandes pour leur propre compagnie, parce qu'ils se trouvent à retirer des bénéfices de ce chef. Mais il y a d'autres personnes qui possèdent d'autres actions dans ces compagnies et à qui il n'importe aucunement que ce soit celui-ci ou celui-là qui possède le brevet d'invention. Le propriétaire de ce dernier possède des actions dans les trois compagnies. Ce produit n'est pas importé et conséquement il n'y a pas de concurrence possible.

M. BRODEUR : J'ai demandé des soumissions par la voie des journaux. Tous, étrangers comme citoyens du Canada, avaient le droit de soumissionner.

M. TAYLOR : Est-ce la première fois qu'on demandait des soumissions publiques ?

M. BRODEUR : Non ; il en a été ainsi l'an dernier.

M. WALSH : Quels étaient les soumissionnaires cette année ?

M. BRODEUR : Les trois compagnies dont j'ai parlé.

M. WALSH : Et les années précédentes ?

M. BRODEUR : Je pense qu'on a demandé à ces trois compagnies de faire connaître les prix qu'elles exigeaient pour la fourniture de cet article. Cette année, j'ai été plus loin : j'ai encouragé la concurrence publique. Cela n'était pas nécessaire, mais afin de ne donner prise au moindre soupçon, j'ai donné l'ordre de faire publier dans les journaux un avis demandant des soumissions. Nous avons reçu trois soumissions et l'entreprise a été adjugée au plus bas soumissionnaire.

M. SPROULE : Quelle était la différence dans le prix mentionné dans ces trois soumissions ?

M. BRODEUR : De $5 par tonne, d'après ce qu'on me dit.

M. SPROULE : Alors vous payez le même prix qu'il y a trois ans, c'est-à-dire $65 par tonne.

M. BRODEUR : Mon honorable ami se trompe. L'an dernier, nous avons payé $65 plus les frais de transport, tandis que cette année nous payons $65 frais de transport acquittés.

M. SPROULE : A la dernière session et l'année précédente je me suis enquis de ces détails. On m'a répondu que le prix de $65 représentait le coût d'une tonne de cet article, il n'a pas été question de frais de transport.

Le ministre d'alors m'a dit que nous étions obligés de payer ce prix-là parce qu'on ne pouvait acheter ailleurs cet article. Ce n'est pas la première fois qu'on voit deux ou trois compagnies ou particuliers soumissionner d'une façon qui, ostensiblement, semblent agir honnêtement, mais qui, en réalité s'entendent pour ne pas se faire de concurrence, parce qu'ils vendent tous le même produit et que le plus bas soumissionnaire partage avec eux les profits qu'il a réalisés sur son entreprise.

M. BRODEUR : Je ne puis comprendre comment un homme qui occupe la position de mon honorable ami, soit capable de blâmer le ministère à propos de l'attitude que ce dernier a prise sur cette question. Nous avons demandé des soumissions en nous servant de la publicité des journaux. Qu'aurions-nous pu faire de plus ? L'honorable député peut-il nous indiquer un moyen meilleur que celui-là ?

M. SPROULE : A mon avis, vous auriez dû vous assurer que vous pouviez acheter de plusieurs compagnies avant de changer ces installations. C'était là un fait connu avant que le département entreprît de changer son installation ; tout le monde savait que vous ne pouviez acheter du carbure que d'une seule personne, M. Wilson, le propriétaire du brevet d'invention, et qu'aucun soumissionnaire ne se présenterait à l'exception des compagnies sur lesquelles il avait la haute main.

M. BRODEUR : Je ne puis partager l'opinion de mon honorable ami. Voici une invention brevetée qui nous permet de donner à nos feux de bouées une puissance lumineuse cinq fois plus considérable ; la fédération des armateurs, le commerce maritime insistent pour que nous prenions les mesures nécessaires afin d'améliorer la navigation, et, cependant, l'honorable député demande que nous ne nous servions pas de cette invention.

M. SPROULE : J'ai dit qu'on aurait dû tenter et poursuivre une expérience concluante, afin de connaître lequel de ces deux systèmes l'emportait sur l'autre, avant de se lancer du coup dans des changements qui occasionnent une dépense d'environ un million de dollars pour ce qui n'est après tout qu'un essai, et alors qu'on ne sait pas même si ce système nouveau est bien tel qu'on nous le représente.

M. BRODEUR : Est-il vrai que le gaz acétylène développe une lumière cinq fois plus forte que l'autre gaz ?

M. SPROULE : Je l'ignore.

M. BRODEUR : C'est un fait que personne ne peut mettre en doute. Le Canadien-Pacifique suit notre exemple et l'on ne viendra pas dire que les directeurs de cette compagnie ne connaissent pas ce qui leur est le plus avantageux. Quand il s'agit des aides à la navigation, ne sommes-nous pas tenus à faire tout ce qu'il est possible d'accomplir pour fournir au commerce maritime canadien tous les avantages désirables ?

M. SPROULE : Oui.

M. BRODEUR : L'intérêt du pays n'exige-t-il pas que le ministère utilise tous les perfectionnements apportés à tous ces auxiliaires de la navigation ? Nous nous sommes servi du gaz Pintsch. Nous avons constaté ensuite que le gaz acétylène développait une lumière plus forte. N'avons-nous pas eu raison d'opérer ce changement? Aurions-nous dû refuser au commerce maritime de fournir de meilleurs avantages de transport ? Si c'est là ce que veut l'honorable député, cette politique n'est pas la mienne. J'avouerai franchement que je suis prêt à aller plus loin et que si l'on trouve des moyens d'améliorer encore notre navigation, je m'efforcerai d'en faire profiter le pays en les appliquant. Voilà ce qu'on a fait dans le cas qui nous occupe. Nous nous servions du gaz Pintsch, nous employons maintenant le gaz acétylène parce qu'il fournit une lumière plus brillante.

M. MONK : Qui a constaté cela ? L'honorable ministre a-t-il jamais reçu un rapport en bonne et due forme sur ce sujet ?

M. BRODEUR : Certainement.

M. MONK : Ce rapport se trouve-t-il au département ?

M. BRODEUR : Oui.

M. MONK : Pouvons-nous en prendre connaissance ?

M. BUREAU : On a publié en faveur de l'emploi du gaz acétylène un rapport signé par cinq ou six experts. Tous ces derniers déclarent que ce gaz donne une lumière de 7 pour 100 plus brillante que celle fournie par l'autre gaz.

M. MONK : Nous savons que ce produit a été beaucoup annoncé dans les journaux.

M. BENNETT : La décision du département n'a-t-elle pas été influencée par le rapport de M. Frank Creelman, ingénieur maritime, que le département a employé en qualité d'ingénieur consultant et à qui on a payé certains appointements, tel qu'il appert à la page P—100 du rapport de l'auditeur général ?

M. BRODEUR : Non. Je comprends que ce rapport n'a influencé en rien la politique du département.

M. BENNETT : Le ministère lui a payé $1,200 pour un rapport sur le système de l'éclairage au gaz.

M. BRODEUR : Oui.

M. BENNETT : A-t-on considéré que ce rapport avait une valeur quelconque ?

M. BRODEUR : Si je ne me trompe, il s'agissait non pas d'un rapport mais de certains plans.

M. BENNETT : Je suppose que l'honorable ministre sait que M. Creelman est l'employé de la compagnie de fabrication du carbure d'Ottawa.

M. BRODEUR : On m'assure le contraire.

M. BENNETT : L'a-t-il déjà été ou l'est-il encore ?

M. BRODEUR : M. le commissaire des feux m'informe qu'il a été au service de cette compagnie.

M. BENNETT : Quand il a fait ce rapport, était-il ou est-il encore un des employés de cette compagnie ?

M. BRODEUR : Non.

M. BENNETT : Pas aujourd'hui ?

M. BRODEUR : Non. M. le commissaire des feux me dit que M. Creelman n'est plus au service de cette compagnie.

M. MONK : Nous avons le droit de prendre connaissance de ce rapport. L'honorable ministre devrait, il me semble, le déposer sur le bureau de la Chambre. J'aimerais savoir si le Gouvernement a reçu un rapport, qui a préparé ce travail, si le ministre s'est appuyé sur ce rapport pour opérer les changements en question. Mon honorable ami a dit que la fédération des armateurs avait présenté une demande formelle en faveur de ce changement dans l'éclairage des bouées.

Dois-je comprendre qu'il a voulu parler d'une requête duement redigée et soumise ?

M. BRODEUR : Le département a reçu une requête demandant que ce système d'éclairage fût amélioré.

M. MONK : Dans ce cas il s'agit de cette requête que la fédération des armateurs a adressée à toute la députation. On nous l'envoie tous les ans depuis trois ou quatre années, la formule de cette demande ne varie pas. Mais jamais la fédération des armateurs n'a demandé qu'on adoptât le système de l'éclairage des bouées à l'acétylène. Le département a peut-être reçu le rapport d'un expert. S'il en était ainsi, j'aimerais bien à lire ce document. A-t-on distribué ces $40,000 destinés à acquitter des dommages-intérêts ?

M. BRODEUR : Non, parceque le crédit nécessaire n'est par voté.

M. MONK : Ne fais-je pas erreur en comprenant que le Gouvernement va payer $10,000 à la famille de chacune des quatre victimes ?

M. BRODEUR : La question n'est pas encore réglée d'une façon définitive. Dans le partage de cette indemnité, nous tiendrons compte des appointements payés à chacun de ces quatre fonctionnaires. La mort du capitaine Allison a rendu veuve une femme et orphelins cinq enfants ; Mullen laisse une veuve et deux enfants ; Couillard avait une femme et cinq enfants et Gillard laisse une famille aussi nombreuse.

M. MONK : A-t-on fait une enquête sur cet accident de Kingston ?

M. BRODEUR : Oui.

M. MONK : Le rapport écrit de cette enquête a-t-il été soumis au Gouvernement ?

M. BRODEUR : Il se trouve compris dans le rapport général du ministère de la Marine et des Pêcheries pour cette année.

M. MONK : Puis-je demander à l'honorable ministre, vu que je n'ai pas ce rapport sous la main, si celui qui a été chargé de faire une enquête sur la cause de ce désastre a conseillé de changer la méthode de chargement des bouées ?

M. BRODEUR : Oui. Il recommande qu'au lieu de charger ces bouées à une pression de 10 atmosphères, on devrait se contenter de 5 ou de 6 atmosphères.

M. MONK : A-t-on suivi cet avis ?

M. BRODEUR : Oui.

M. MONK : Quelle est l'opinion de l'honorable ministre sur l'accident survenu à Parry-Sound et sur celui qui s'est produit à Halifax ?

M. BRODEUR : J'ai le regret de dire que l'entrepreneur n'a pas observé les instructions qu'il avait reçues du ministère. Un des fonctionnaires du département se rendit sur les lieux et constata qu'une autre bouée qui se trouvait assez rapprochée de celle qui avait été la cause de l'accident, contenait une charge de 100 tonnes de gaz de trop.

M. MONK : Je demanderais à mon honorable ami si le ministère de la Marine n'a pas reçu une demande en réclamation de dommages-intérêts à propos de l'accident de Parry-Sound.

M. BRODEUR : Non, pas jusqu'à présent.

M. MONK : Aucune réclamation n'a été présentée dans ce cas ?

M. BRODEUR : Non.

M. MONK: Ni pour l'accident d'Halifax?

M. BRODEUR : Non.

M. MONK : Il n'existe pas de correspondance qui permettrait aux intéressés de réclamer des dommages-intérêts du ministère?

M. BRODEUR : Non, le département n'a reçu aucune réclamation, et il n'y a pas eu, à ma connaissance, échange de correspondance entre le ministère et les familles de ceux qui ont perdu la vie dans ces accidents.

M. MONK : J'insiste un peu sur ce point, parce que j'ai reçu des renseignements qui ont une portée tout autre.

M. BRODEUR : A propos de l'accident de Parry-Sound?

M. MONK : Oui. On m'a dit qu'on avait réclamé des dommages-intérêts, sinon par lettre du moins verbalement.

M. BRODEUR : Je ne connais rien de tout cela. Jusqu'à présent je n'ai personnellement reçu aucune réclamation. Les ingénieurs se trouvent dans le même cas.

M. MONK : Le ministère a fait preuve d'une hâte extraordinaire ; il a agi avant d'avoir provoqué l'avis d'un expert dans le chargement de ces bouées. Longtemps avant que se produisît cet accident, quelqu'un m'a dit, non pas un grand chimiste, mais un homme qui connaissait un peu ce qu'est l'acétylène, que nul ne songerait à charger un bouée semblable à une pression plus forte que celle développée par sept ou huit atmosphères, car autrement un accident se produirait. La méthode adoptée pour le chargement de ces bouées cause inévitablement des accidents. Voilà pourquoi nous devons payer aujourd'hui $40,000. On a inventé la bouée à gaz automatique. Allons-nous être exposés à des accidents semblables ? Devrons-nous continuer à payer des dommages-intérêts aussi élevés ? Le Gouvernement se décidera-t-il enfin à suivre l'avis d'un expert qui connait le travail qu'il doit faire ? Je demande à l'honorable ministre de déposer le rapport de l'expert qui a conseillé de remplacer le gaz Pintsch par le gaz acétylène.

M. BRODEUR : Certainement et je déposerai aussi le rapport qui conseille d'abaisser la pression.

M. COCKSHUTT : Avait-on acheté de M. Merwin la bouée à gaz qui a fait explosion à Kingston ?

M. BRODEUR : Non.

M. MONK : L'honorable ministre a-t-il reçu un rapport du ministre de la Justice concluant au paiement de ces réclamations?

M. BRODEUR : Oui.

M. TAYLOR : Où avait été construite la bouée qui a fait explosion à Kingston ?

M. BRODEUR : En Allemagne. Elles nous ont été remises par le ministère des Chemins de fer et des Canaux. Le département de la Marine ne les avait pas achetées.

M. TAYLOR : L'honorable ministre estime-t-il que le gas acétylème donne une lumière plus brillante que celle produite par le prétrole, dont on se servait auparavant ?

M. BRODEUR : Il produit des feux plus lumineux.

M. TAYLOR : Des navigateurs me disent que l'ancien système d'éclairage à pétrole l'emporte sur celui à l'acétylène. Si j'en crois ma propre expérience, cela est vrai.

M. BRODEUR : Pas un expert ne pent dire cela.

M. TAYLOR : Je ne m'occupe pas des experts ; je m'en rapporte à ce que disent les capitaines des navires.

M. BRODEUR : Les pilotes ne chanteront pas sur ce ton.

M. TAYLOR : Oui, les équipages de tous les navires qui font escale à Gananoque rapportent que les bouées à gaz acétylène ne sont pas aussi bonnes que celles à pétrole.

M. BRODEUR : Je ne crois pas qu'un capitaine de navire puisse faire un rapport semblable.

M. LENNOX : Les demandes de soumissions pour la fourniture de ce carbure n'étaient-elles adressées qu'aux manufacturiers canadiens ?

M. BRODEUR : Les annonces ne spécifiaient pas que les soumissionnaires devaient être des Canadiens.

M. LENNOX : Dans quel délai devaient être produites ces soumissions ?

M. BRODEUR : Nous avons demandé ces soumissions le 16 mars, et elles devaient être produites le 5 avril.

M. LENNOX : Je suppose que vous avez annoncé ces demandes de soumissions en Allemagne et aux Etats-Unis, afin d'encourager la concurrence.

M. BRODEUR : Non.

M. LENNOX : L'honorable ministre ne conçoit-il pas parfaitement bien que le délai accordé aux soumissionnaires avait été limité de façon à favoriser ceux qui ont obtenu cette entreprise, puisque ordre a été donné le 16 mars de demander des soumissions qui devaient être produites le ou avant le 5 avril ?

M. BRODEUR : Nous avons annoncé dans les journaux, et n'importe qui avait le droit de soumissionner. Je ne vois pas le

mal qu'il y aurait si cette annonce n'eût été connue que par les manufacturiers canadiens. Je suis réellement surpris d'entendre mon honorable ami suggérer que nous aurions dû chercher à acheter ces articles à l'étranger.

M. LENNOX : Vous ne serez pas si surpris dans un instant.

M. BRODEUR : J'avais toujours cru que la devise de l'honorable député était le Canada aux Canadiens.

M. LENNOX: Je ne crois pas qu'on doive pallier des escroqueries en se servant du nom du Canada. Je n'entretiens pas de fausses idées à ce sujet. Quand nous constatons que cette demande de soumissions est datée du 16 mars et qu'elle n'a été publiée, probablement, que quelques jours plus tard, et que ces soumissions devaient être reçues au département le plus tard le 5 avril, nous devons estimer qu'il est ridicule de parler de soumissions publiques. Au reste, le ministre comprend cela parfaitement bien.

Il s'est vanté d'avoir perfectionné le système qui existait l'an dernier, mais il n'a rien fait d'utile à ce point de vue. Il a fait publier un certain nombre d'annonces dans les journaux sur l'influence desquels il compte, mais en n'accordant pas plus de temps aux intéressés pour préparer et envoyer leurs soumissions, il ne suit pas une meilleure méthode que celle adoptée l'an dernier et qui consistait à envoyer un avis à ces trois compagnies qui, en vérité, n'en forment qu'une, ainsi que le ministre le sait fort bien.

M. BRODEUR : Cela est complètement inexact, puisque le ministre sait que ces trois compagnies n'ont aucun intérêt commun. En insinuant cela, l'honorable député se trouve à suivre l'attitude prise par l'opposition depuis quelque temps et qui consiste à laisser soupçonner toutes sortes de choses, sans être capable de trouver la moindre preuve de toutes ces insinuations répétées. Ces compagnies se sont fait concurrence les unes aux autres. Si je tiens compte de la position qu'occupe ici l'honorable député, j'ai raison de m'étonner en l'entendant avancer des choses semblables.

M. LENNOX : J'ajouterai quelque chose de plus précis. Je ne fais pas d'enquête ; je me contente simplement d'établir un fait dont l'évidence est démontrée par l'aveu même de l'honorable ministre. Il y a à peine une demi-heure, il nous disait qu'il ne connaissait rien de ce qui concernait cette compagnie de carbure d'Ottawa et qu'il ne savait pas que M. Wilson en fît partie. Je suppose qu'il n'est pas mieux renseigné maintenant sous ce rapport. D'après sa propre déclaration, il ignore donc que ces compagnies sont complètement distinctes les unes des autres et, par conséquent, il peut ne pas savoir qu'elles sont surtout composées toutes trois des mêmes actionnaires. Mais un fait qu'il ne devrait pas ignorer, s'il se tient au courant de ce qui se dit ici, c'est que M. Wilson est l'âme de ces trois compagnies ; que c'est lui qui est le propriétaire de ce brevet d'invention pour l'usage duquel il retire une certaine rémunération et qu'il est actionnaire dans chacune de ces compagnies. Le ministre sait de plus que M. Wilson retire la plus grande partie des bénéfices, que l'entreprise soit accordée à la compagnie de Shawinigan, ou à celle d'Ottawa, ou bien encore à celle de Sainte-Catherine (Ontario).

M. BRODEUR : Non, j'ignore tout cela et j'espère que l'honorable député retirera ce qu'il vient d'avancer.

M. LENNOX : Je ne rétracterai rien. Il est parfaitement ridicule de parler d'annonces pour soumissions faites dans les circonstances qu'a rappelées l'honorable ministre et je n'ai pas besoin de chercher ailleur des preuves, puisque le ministre me les fournit lui-même en parlant comme il le fait.

M. BENNETT : L'honorable ministre ne devrait pas dire que les membres de la gauche expriment certains doutes; il devrait plutôt tenir compte de ce qu'ont insinué ses propres amis. C'est ainsi, par exemple, que le département a reçu pour certains ouvrages exécutés à Port-Arthur et à Fort-William, une soumission d'une compagnie connue sous le nom de la compagnie de dragage des Grands lacs qui se compose du gendre de l'honorable représentant de la circonscription de Rainy-River (M. Commee) et d'une autre personne qui porte le nom de Bowman. Cette compagnie a adressé une soumission demandant 9 cents pour chaque pied de terre enlevée, tandis que M. Bowman, un des membres de cette compagnie, envoyait une soumission demandant 18 cents pour le même ouvrage dans l'espoir que s'il n'y avait pas d'autres soumissionnaires, le Gouvernement rejetterait la plus basse soumission pour accepter la plus haute. L'honorable ministre parle de certaines insinuations que feraient les membres de la gauche, quand ces derniers constatent que certains de ses amis politiques organisent des projets semblables. Heureusement pour le pays, une autre soumission fut reçue, celle de l'Empire Construction Company composée de capitalistes belges. On avait dit à ces derniers qu'ils devaient se lier d'amitié avec les membres du Gouvernement; c'est ce qu'ils firent en s'alliant à un membre du gouvernement de la province de Québec, puis en se rendant à Toronto pour se concilier les bonnes grâces des amis du gouvernement de cette province. Il n'y avait parmi eux qu'un seul entrepreneur qui exploitait une petite fonderie dans l'Ontario, mais qui se trouvait être le président de l'association libérale

d'York-nord. Ce monsieur doit avoir affirmé aux représentants de cette compagnie qu'il avait tellement d'influence auprès du ministre de la Justice et, par conséquent, auprès du Gouvernement, qu'il pourrait leur obtenir cette entreprise. L'honorable ministre n'a donc pas raison de parler d'insinuation quand ses propres amis proclament partout qu'on peut exploiter le Gouvernement de cette façon-là.

M. AMES : En demandant des soumissions pour la fourniture de ce carbure à différents endroits, a-t-on tenu compte des frais de transport ?

M. BRODEUR : Oui. L'annonce est ainsi libellée :

Des soumissions cachetées adressées au soussigné à Ottawa et portant sur l'enveloppe les mots " soumission pour carbure et calcium " seront reçues à ce bureau jusqu'au cinq avril prochain, pour la fourniture de 280 tonnes—plus ou moins—de carbure et de calcium destinés aux bouées et aux lumières à gaz acétylène, lesquelles devront être livrées aux endroits suivants : Prescott, Québec, Dartmouth, Charlottetown et Saint-Jean (N.-B.)

J'ai considéré que la question du transport pouvait avoir son importance et c'est pour cela que j'ai fait stipuler dans les avis que ces articles devraient être livrés à ces différents endroits.

M. AMES : C'est ce que j'ai fait remarquer au cours du débat qui s'est développé ici, l'an dernier, sur le même sujet ; je suis heureux de constater qu'on a tenu compte de mes observations.

M. J. D. REID : Je voudrais obtenir certains renseignements sur M. Frank Creelman, ingénieur consultant dans cette question des améliorations du système de l'éclairage au gaz. Si je ne me trompe, l'honorable ministre a dit que M. Creelman était un fonctionnaire public.

M. BRODEUR : Non.

M. J. D. REID : Il est ingénieur pour M. Wilson. Il n'a jamais été au service de l'Etat, mais ne l'est-il pas maintenant ? M. Wilson a reçu $192,500 pour des bouées, etc., vendus au ministère de la Marine, et cependant, ce dernier emploie l'ingénieur qui est au service de Wilson et lui paie $1,200 simplement pour s'être enquis de cette transaction et pour avoir examiné si ce système pouvait fonctionner. L'honorable ministre ne dira pas que M. Creelman était un des fonctionnaires de son département.

M. BRODEUR : Je dis qu'il remplit la fonction d'ingénieur consultant.

M. J. D. REID : Il est l'employé de M. Wilson, du fournisseur du département. Il a toujours été au service de Wilson et je ne puis comprendre pourquoi le ministère paierait $1,200 à l'ingénieur de M. Wilson.

M. BRODEUR : On m'informe que M. Creelman a préparé certains plans se rapportant au changement qu'on a opéré dans ce système et que la somme mentionnée lui a été payée pour ce travail.

M. J. D. REID : Le ministère avait décidé de changer tout l'ancien système et d'adopter l'éclairage au gaz acétylène. Il lui fallait un ingénieur consultant, d'après ce que dit le ministre, pour décider lequel des différents systèmes était préférable.

M. BRODEUR : Il s'agit des plans.

M. J. D. REID : Parfait ; dans ce cas-là, le département avait donc décidé qu'il valait mieux employer le carbure, et c'est alors qu'il s'est adressé à M. Creelman, employé de M. Wilson, qui toujours a été comme il l'est encore...

M. DERBYSHIRE : Non.

M. J. D. REID : On l'a employé et on lui a payé des appointements.

M. BRODEUR : Après que le système fut changé, le ministère a fait certains essais d'après l'avis de la commission des phares. On a installé une bouée lumineuse quelque part dans la baie de Fundy, et c'est après qu'on eut constaté que ce système était bon, qu'il a fallu préparer des plans pour l'exécution du travail nécessaire et c'est M. Creelman qui a fait ces plans.

M. J. D. REID : Le ministère a-t-il jamais calculé le coût probable des dépenses s'il avait adopté le système d'éclairage au gaz Pintsch au lieu de l'éclairage à l'acétylène ?

M. BRODEUR : Oui. Si je ne me trompe, le gaz Pintsch coûterait beaucoup plus cher, tout en ne fournissant pas une lumière aussi brillante que celle développée par le gaz acétylène.

M. J. D. REID : Il est reconnu que les lumières à gaz Pintsch employées pour les bouées qui se trouvent sur la rive américaine du Saint-Laurent ne laissent rien à désirer et cela depuis des années, et que le gouvernement américain n'a pas l'intention de changer ce système.

M. BRODEUR : Ces bouées sont-elles plus brillantes que celles qui se trouvent du côté canadien ?

M. J. D. REID : Je reconnais que peut-être la bouée à gaz acétylène donne une lumière plus brillante, mais les bouées sont assez rapprochées les unes des autres et on peut toujours les voir. Nos voisins sont satisfaits des bouées à gaz Pintsch installées le long de la route du Saint-Laurent et dans les eaux américaines. De plus, ce gaz peut être conservé trois mois sans danger de fuite, tandis que le gaz acétylène ne peut être conservé que durant deux semaines tout au plus. Nous avons eu l'accident du " Bavarian " dans le golfe, accident qui est dû à l'explosion d'une de ces bouées.

M. BRODEUR : Où mon honorable ami a-t-il pris ces renseignements ?

M. J. D. REID : Dans les journaux.

M. BRODEUR : La cour d'amirauté à fait sur tout cela une enquête complète dont le résultat n'est pas celui indiqué par mon honorable ami.

M. MONK : Cette enquête a démontré que l'accident était dû à l'extinction des feux.

M. BRODEUR : C'est tout le contraire qui est vrai. La cour a blâmé le pilote.

M. BUREAU : Il y avait à cet endroit une bouée qui aurait dû ne pas s'y trouver.

M. J. D. REID : Il y avait au moment de l'accident une bouée dont la lumière se trouvait éteinte.

L'éclairage au gaz acétylène n'est pas sûr, tandis que le gaz Pintsch dure trois mois et qu'il ne présente aucun danger d'explosion semblable à celle qui s'est produite à bord du " Scout ".

M. BRODEUR : Mon honorable ami se trompe, puisqu'il s'agit de deux choses absolument semblables. Nous chargeons nos bouées de pétrole, de gaz Pintsch ou de gaz acétylène à dix atmosphères et, dans chaque cas, des accidents semblables peuvent se produire.

M. J. D. REID : Non, car la bouée à gaz acétylène diffère entièrement de la bouée à gaz Pintsch ; cette dernière est une bouée rivée, tandis que la bouée à gaz acétylène doit être soudée, de sorte que dans le cas de la bouée à gaz Pintsch, s'il se produit une fuite, il n'y a pas de danger d'explosion. C'est tout le contraire quand il s'agit de la bouée à gaz acétylène. L'honorable ministre n'a-t-il jamais entendu dire qu'une bouée à gaz Pintsch avait fait explosion ?

M. BRODEUR : Je ne veux pas me poser en expert sur ce point, mais on m'informe que les bouées à gaz soudées sont préférables aux bouées à rivets. On utilise le gaz Pintsch dans les deux espèces de bouées. Une bouée à gaz soudée n'offre aucun danger de fuite de gaz, mais il n'en est pas ainsi des bouées rivées. Ce fut là une des causes de l'accident survenu à Parry-Sound.

M. J. D. REID : Dans ce cas-ci il s'agissait d'une bouée à gaz acétylène.

M. BRODEUR : Cela importe peu. Il s'agit simplement de la pression. On met dix atmosphères dans une bouée et qu'on charge celle-ci d'air, de pétrole ou d'acétylène, la pression reste toujours la même.

M. J. D. REID : Non, parceque la chaleur augmente la pression dans le cas du gaz acétylène, ce qu'elle ne fait pas pour le gaz Pintsch.

M. BRODEUR : Ce n'est pas là le renseignement qu'on me fournit. On m'a toujours dit que les bouées soudées étaient préférables.

M. J. D. REID : Ces bouées à gaz acétylène ne pourraient servir si on voulait remplacer ce dernier par le gaz Pintsch, parce qu'elles sont construites d'une façon toute différente.

M. BRODEUR : Elles sont faites de la même façon.

M. J. D. REID : Si je ne me trompe, les bouées à gaz acétylène sont doublées en bois, contrairement aux bouées à gaz Pintsch.

M. BRODEUR : Mon honorable ami se trompe. Il pense aux bouées à gaz automatiques qui contiennent une partie séparée à l'intérieur. Mais les bouées à gaz ordinaire telles qu'elles existent dans le Saint-Laurent et qui ne sont pas automatiques, sont toutes pareilles.

M. J. D. REID : D'après ce que j'en connais, elles sont entièrement différentes, mais nous aurons une autre occasion de discuter ce sujet, sinon à cette session, du moins à la session prochaine. Quel a été le montant des pertes occasionnées par l'accident survenu au " Scout ".

M. BRODEUR : $50,000.

M. J. D. REID : Combien a coûté la reconstruction du " Scout ".

M. BRODEUR : Nous avons payé $20,000, l'an dernier, et ce crédit de $40,000 acquittera le coût des dépenses occasionnées par cet accident.

M. J. D. REID : Il n'y a pas d'autres pertes ?

M. BRODEUR : C'est tout ce que nous avons constaté jusqu'à présent.

J. D. REID : Mais quand on ne put se servir du " Scout ", l'a-t-on remplacé par un autre navire ?

M. BRODEUR : Il nous a fallu noliser un autre navire.

M. J. D. REID : Au coût de ?

M. BRODEUR : D'une somme un peu plus élevée que celle représentant les frais d'entretien du " Scout " lui-même.

M. J. D. REID : Ces dépenses s'élèvent à $20,000 ou à $30,000.

M. BRODEUR : Je ne crois pas.

M. J. D. REID : Si je comprends bien, le ministre a décidé que toutes les bouées et que tous les phares seront éclairés au gaz acétylène.

M. BRODEUR : Pas les phares.

M. J. D. REID : Ils sont éclairés au gaz acétylène.

M. BRODEUR : Entre Montréal et Kingston.

M. J. D. REID : Et par tout le Canada ?

M. BRODEUR : Non.

M. J. D. REID : Comment ? Vous avez payé certains montants à M. Merwin pour l'installation d'autres phares en outre de ceux qui se trouvent entre Montréal et Kingston.

M. BRODEUR : Il s'agit de bouées à gaz.

M. J. D. REID : Je vois qu'à d'autres endroits, on a installé des bouées à gaz acétylène, comme à Montréal et à Kingston. Il y a quelques années paraît-il, l'éclairage entre Kingston et Montréal coûtait $7,000. Il y a probablement 30 bouées à gaz de plus sur cette route, aujourd'hui. Les frais d'éclairage, entre Kingston et Montréal, dépassent de $26,000 la somme dépensée il y a quelques années. Voici la réponse apportée, il y a quelques jours par le ministre au député de Leeds (M. Taylor) : le chiffre actuel de la dépense est de $33,000, de $7,000 qu'il était autrefois, soit une augmentation de $26,000. Le ministre n'a pas fait figurer dans cet état les frais d'entretien, le coût des travaux de réparation, etc., pour tous les steamers qui font le service de surveillance entre Montréal et Kingston, service qui n'était pas nécessaire sous l'ancien système. Le ministre devrait continuer à appliquer entre Montréal et Kingston le système d'éclairage en vogue autrefois, au Canada, et qui est encore usité chez les Américains. Le député de Brockville (M. Derbyshire), connaît cette partie du fleuve. Il a souvent fait le trajet entre Brockville et Alexandria-Bay et je lui pose en ce moment la question, à titre d'homme d'honneur et de représentant de Brockville. Il connaît le système d'éclairage en vogue chez nos voisins, le phare vis-à-vis de la lumière opposée, la lumière-sœur, et les bouées installées du côté américain. Pourrait-on désirer un meilleur système d'éclairage pour les besoins de la navigation du fleuve ? Ce système ne répond-il pas parfaitement à tous les besoins de la navigation et ne conviendrait-il pas également aux besoins de la navigation entre Montréal et Kingston ? Le coût de l'éclairage serait, au moins, de moitié inférieur à celui du système actuel.

M. BUREAU : Pourquoi la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a-t-elle substitué le gaz acétylène au système Pintsch ?

M. MONK : Cette compagnie conserve encore le système Pintsch.

M. BUREAU : Non, c'est le gaz acétylène qu'elle emploie sur tout son réseau, de Halifax à Vancouver.

M. J. D. REID : Je voyage assez souvent, à bord d'un petit vapeur, sur le fleuve, le député de Brockville le sait, et je connais parfaitement ces feux, je les utilise ; or, je le déclare, l'éclairage, du côté américain, ne laisse absolument rien à désirer. Il est vrai que le pouvoir éclairant du gaz acétylène est plus grand ; cependant, l'éclairage fourni par les autres lumières est parfait. Si le coût était le même ou à peu près similaire. . . .

M. DERBYSHIRE : L'honorable député (M. J. D. Reid), préférerait sans doute, le système d'éclairage en vogue de ce côté-ci, si le coût était similaire?

M. J. D. REID : Oui, ou même si le coût n'était que de dix à quinze pour cent supérieur à celui de l'autre système. J'en suis convaincu, l'éclairage à l'acétylène coûte deux ou même trois fois autant que les lumières Pintsch utilisées de l'autre côté sur le chenal américain.

M. DERBYSHIRE : Vous me coupez toujours la parole, docteur.

M. J. D. REID : Il y a une autre observation à faire ici. Ces lumières au gaz acétylène s'éteignent assez facilement. Elles s'éteignent au bout de deux semaines ou d'un mois, tandis les autres durent bien plus longtemps. Maintenant, je cède la parole à l'honorable député (M. Derbyshire).

M. DERBYSHIRE : C'est parfait, adoptons cet item.

Des VOIX : Pas encore.

M. DERBYSHIRE : Eh bien ! je vais apporter la réponse voulue. Sans vouloir poser à l'expert en matière d'éclairage, je ferai observer qu'au cours du trajet entre Brockville et Montréal, j'ai appris, à bord des bateaux et sur le parcours de la ligne, que notre système d'éclairage l'emporte de beaucoup sur celui en vogue du côté américain et que surtout, les deux ou trois années dernières, on a beaucoup amélioré l'éclairage.

M. J. D. REID : La chose ne saurait faire doute.

M. DERBYSHIRE : Nous voulons que le chenal entre Montréal et Québec offre tout autant de sécurité que la rue Sparks, à Ottawa. Nous tenons à obtenir le meilleur système qui existe, car nous voulons que nos transports de marchandises s'effectuent avec toute la sécurité possible. Le système inauguré, ces années dernières, est vraiment excellent. Je ne saurais me prononcer positivement à l'égard du coût ; seulement nous agirions sagement en adoptant ces item et en réintégrant nos domiciles le plus tôt possible, ce soir, car il se fait tard. A quoi bon nous attarder ici à discuter ces quelques articles?

M. SPROULE : L'honorable député de Brockville (M. Derbyshire), est bien libre de se retirer et de gagner son gîte.

M. DERBYSHIRE : Non, je tiens d'abord à l'adoption de cet article. Votons donc l'adoption de cet article.

M. SPROULE : Nous excuserons volontiers l'honorable député de Brockville et il peut se retirer, mais je tiens à obtenir quelques renseignements sur ce système d'éclairage. Qui a proposé l'adoption du système actuel? La question a été posée, mais personne n'y a encore apporté de réponse.

M. BRODEUR : L'auteur de cette proposition, c'est le commissaire du service d'éclairage.

M. SPROULE : Qui est-il ?

M. BRODEUR : M. Fraser.

M. SPROULE : Son rapport est-il à notre disposition?

M. BRODEUR : Certainement.

M. SPROULE : Ce rapport est-il ici ?

M. BRODEUR : Je ne l'ai pas sous les yeux ; il est annexé à la liasse, je me ferai un plaisir de le communiquer à la Chambre.

M. SPROULE : Le ministre pourrait en faire le dépôt, demain même?

M. BRODEUR : Oui.

M. SPROULE : Existe-t-il d'autres rapports à cet égard?

M. BRODEUR : Non.

M. SPROULE : Sans doute, le rapport indique l'époque où l'on a étudié la question ? Est-ce que d'autres experts ont coopéré à ce rapport?

M. LENNOX : M. Creelman.

M. SPROULE : Si je ne me trompe, M. Creelman a préparé un rapport.

M. BRODEUR : Non, il a dressé quelques plans.

M. SPROULE : Il n'existe donc qu'un seul rapport et il nous sera présenté demain. Je tiendrais aussi à savoir la quantité de carbure de calcium qu'on a achetée, chaque année, depuis trois ans, ainsi que les noms des maisons de commerce où on l'a achetée, la quantité obtenue de chaque maison ainsi que la liste des prix. Je voudrais savoir aussi le chiffre de la dépense effectuée jusqu'aujourd'hui pour ce remaniement et la substitution de l'ancien système au nouveau.

M. DERBYSHIRE : Transmettez-nous la note, docteur.

M. SPROULE : Le député de Brockville (M. Derbyshire) est du tempérament nervoso-sanguin. S'il s'agite trop, il me faudra lui administrer un médicament sédatif. Le ministre peut-il nous renseigner sur le chiffre de la dépense effectuée pour ce remaniement de système ?

M. BRODEUR : S'agit-il du coût des phares et des boucés à gaz, ou seulement de ces dernières ?

M. SPROULE : Je veux obtenir le chiffre de la dépense effectuée pour tous les remaniements.

M. BRODEUR : Je tâcherai de procurer ce renseignement ; j'ignore s'il me sera possible de fournir tous ces détails.

M. SPROULE : Si je ne me trompe, l'année dernière, on nous a fourni une partie de ces renseignements. Je tiens à savoir le nombre de lumières qu'on a changées, combien de temps il faudra pour effectuer tous ces remaniements, ainsi que le coût de ces travaux, d'après les estimations du ministère. En outre, je désire savoir le coût du nouveau système d'éclairage comparé à l'ancien. Le ministre pourrait-il nous donner ce renseignement, demain même ?

M. BRODEUR : J'ignore s'il me sera possible de fournir ces renseignements, demain; je tâcherai de le faire, avant l'adoption de ces articles en épreuve définitive.

M. SPROULE : Si le ministre ne peut nous communiquer ces renseignements, avant l'adoption des item en dernière épreuve, ils ne nous seront d'aucune utilité ; car alors, le ministre le sait, la Chambre ne se soucierait guère d'aborder leur discussion. Nous voulons ces renseignements, assez tôt pour pouvoir les étudier, avant d'aborder la discussion d'articles similaires portés au budget supplémentaire qui, paraît-il doit nous être présenté.

M. BRODEUR : Je comuniquerai ces renseignements à la Chambre, avant le dépôt de ce budget supplémentaire.

M. R. L. BORDEN : Je désirerais savoir pourquoi le Gouvernement paye cette somme de $40,000. Sans doute, la théorie qu'il invoque, c'est qu'il y a eu négligence de la part de quelque fonctionnaire du Gouvernement. N'est-ce pas à titre de gratification ou de secours qu'on accorde cette somme ?

M. BRODEUR : Le Gouvernement n'a jamais reconnu qu'il fût tenu de faire ce paiement.

M. R. L. BORDEN : Sans doute, le Gouvernement ne reconnaîtra pas sa responsabilité, au cours même des poursuites.

M. BRODEUR : En réalité, je n'ai jamais voulu inscrire au budget de crédit affecté au paiement de cette somme, avant de m'être convaincu que ces individus accepteraient la somme que nous leur offrions ; et c'est plutôt à titre de gratification qu'à titre de dommages-intérêts.

M. R. L. BORDEN : Je ne demande pas au ministre de faire d'aveu préjudiciable au service public; seulement je lui ferai observer que si on accorde une indemnité aussi

libérale à tous ceux qui présenteront une réclamation, cela nous autorise à obtenir quelque renseignement qui nous mette en mesure de parer à pareils accidents, à l'avenir. Si le Gouvernement est responsable de cet accident, cela tient, sans doute, à quelque défectuosité, soit dans la construction des bouées, soit dans la composition du gaz utilisé pour ces bouées soit dans le mode ou le procédé dont on s'est servi pour les charger. Quelle est la théorie du ministre à cet égard ? Je cherche à m'éclairer sur la cause de cet accident. Le ministre voudrait-il nous dire quelles précautions il est en train d'adopter pour éviter la répétition de pareils accidents, à l'avenir ? Si je ne me trompe, trois accidents de ce genre, bien que de moindre gravité que celui-ci, se sont succédé à bref délai. Cela nous donne lieu de croire qu'il se produira, à l'avenir, d'autres accidents de même nature. Je ne sache pas qu'il se soit produit d'accidents sous l'ancien régime. Des accidents entraînant une dépenses de $100,000 ne peuvent aboutir qu'au désordre financier, dans une administration. Vous proposez-vous de remanier le système tout entier, en ce qui concerne les bouées ?

M. BRODEUR : Notre intention est de ne plus nous servir de ce que je puis appeler les bouées à gaz à haute pression. Cette décision du ministère est basée sur un rapport officiel et à l'avenir, c'est notre intention de ne pas charger ces bouées à gaz à haute pression de plus de cinq atmosphères. On suppose que l'accident a résulté de ce qu'on avait donné à ces bouées à gaz une pression de dix atmosphères, alors qu'il eût fallu ne leur en donner que cinq, voilà la cause de l'accident, s'il faut en juger d'après ce qui est arrivé l'autre jour à Depot-Harbour. Cela tient peut-être aussi à la négligence de l'employé qui aurait laissé dans l'eau la bouée à gaz, au lieu de la placer sur l'île, comme c'était son devoir. Il l'a laissée dans l'eau et au printemps lorsqu'il est venu la charger de gaz, il s'est produit une explosion. L'accident tient peut-être à ce que cette bouée était trop chargée; car, nous avons constaté qu'à proximité de cet endroit il se trouvait une autre bouée à gaz à laquelle l'individu en question avait donné une pression de plus de dix atmosphères. Nous avons pris les précautions nécessaires, et cette année, il ne s'est pas produit d'accidents, dans l'exécution de nos propres travaux. L'explosion qui s'est produite à Parry-Sound tient à ce qu'on avait donné une trop haute pression à la bouée.

M. R. L. BORDEN : L'observation du ministre vient à l'appui de l'observation formulée par le député de Jacques-Cartier (M. Monk). Un individu au courant de la construction de ces bouées sans toutefois poser à l'expert, lui aurait dit, avant même que l'accident se produisît, que si on donnait une haute pression à ces bouées, il se produirait fatalement quelque explosion.

M. BRODEUR : Sur le chemin de fer canadien du Pacifique on se sert de gaz acétylène pour l'éclairage des wagons et on donne aux récipients, me dit-on, une pression de plus de dix atmosphères.

M. R. L. BORDEN : Le ministre le comprend, on pourrait donner à des récipients plus solides une pression de dix atmosphères, sans risque d'explosion, tandis que la même sécurité n'existe pas pour ces bouées.

A tout événement, voilà la prédiction faite par l'ami du député de Jacques-Cartier, prédiction qui semble s'être réalisée. Le ministre affirme-t-il qu'à l'avenir, la pression ne sera pas supérieure à cinq atmosphères ?

M. BRODEUR : Oui.

M. R. L. BORDEN : Avant l'installation de ce système, quelles précautions avez-vous prises pour parer à tout danger d'explosions ? Le ministre affirme que ce système a été adopté sur la proposition de M. Fraser. Mes critiques s'adressent non pas à M. Fraser, mais au ministère et voici ce que je demande: M. Fraser avait-il quelques connaissances techniques en pareille matière, avant de dresser ce rapport ?

M. BRODEUR : M. Fraser est sorti du collège militaire et lorsque la question s'est présentée, il fit une soigneuse étude de ce système, qui était appliqué aux Etats-Unis et dans quelques autres pays. Après avoir fait les recherches voulues, il proposa l'adoption de ce système.

M. R. L. BORDEN : Je ne saurais me prononcer sur les aptitudes ou sur les connaissances techniques de M. Frarser. Je cherche simplement à me renseigner sur les précautions prises par le ministère.

Il est possible que tout en ayant suivi les cours du collège militaire, M. Fraser ne soit pas expert en pareille matière et qu'il ne possède pas les connaissances techniques voulues chez un fonctionnaire chargé d'un service de ce genre. Apparemment on fait aujourd'hui un remaniement qui aurait dû s'effectuer en premier lieu. A-t-on chargé quelque autre fonctionnaire ministériel de faire des études ou de dresser un rapport sur ce système, ou bien M. Fraser est-il le seul qui se soit occupé de la chose ?

M. BRODEUR : M. Fraser, à titre de commissaire du service de l'éclairage et d'officier technique, a dressé le rapport en question.

M. R. L. BORDEN : Il ne s'agit ni de la situation ni des aptitudes de M. Fraser. Voici ce que je demande : a-t-on chargé quelque autre fonctionnaire du ministère de dresser un rapport sur le système qu'on a, éventuellement, adopté ?

M. BRODEUR : Non, M. Fraser est le seul qui ait présenté un rapport.

M. R. L. BORDEN : Nul autre n'a été chargé de confectionner un rapport ?

M. BRODEUR : Non.

M. J. D. REID : Si je ne me trompe, le ministère a voulu réduire la pression de dix à cinq atmosphères, ce qui implique une augmentation de frais, pour l'entretien du service. Je crois savoir qu'une pression de dix atmosprères durerait dix semaines, tandis qu'une pression de cinq atmosphères durerait cinq semaines, et ainsi toutes les cinq semaines, les steamers devront faire leur tournée, pour recharger les bouées ?

M. BRODEUR : C'est parfaitement exact.

M. J. D. REID : Sans doute, les dix atmosphères représentent une pression supplémentaire ?

M. BRODEUR : Eu égard à ce fait, ces bouées à haute pression sont devenues beaucoup plus dispendieuses que les nouvelles bouées que nous utilisons aujourd'hui dans ce service et qui contiennent de plus grandes quantités de gaz.

M. J. D. REID : Quelques-unes de ces bouées ont explosionné.

M. BRODEUR : Trois seulement ont fait explosion.

M. J. D. REID : Sans doute les autres sont similaires et sujettes à faire explosion. La pression de ces bouées, paraît-il, a été limitée à 80 livres, mais on leur a donné une pression de 150 livres et voilà la cause de l'explosion.

M. BRODEUR : On leur avait donné une pression de 150 livres et elles ont bien fonctionné pendant quelques années. J'ignore s'il faut tenir compte de la question de durée, mais en vue de l'accident, nous avons cru préférable de diminuer la pression.

M. J. D. REID : L'honorable ministre pourrait-il nous dire pourquoi on a acheté ces bouées chez Merwin ?

M. BRODEUR : Je ne sache pas qu'on en ait acheté chez Merwin.

M. J. D. REID : On en a acheté une certaine quantité chez Merwin.

M. BRODEUR : C'est qu'à cette époque, la compagnie représentée par M. Merwin était la seule qui fabriquât ces bouées. Ces bouées se fabriquent en Allemagne. Il y a vingt ans, elles furent introduites au pays par le député de Toronto-nord, qui était à cette époque ministre de la Marine et des Pêcheries. On en acheta quelques-unes à cette époque et depuis, nous avons continué à en acheter de la même maison.

M. J. D. REID : Précisément. La seule différence, c'est que, par le passé, et avant l'entrée en scène de Merwin, on achetait directement ces bouées de la compagnie de gaz Pintsch, en Allemagne.

M. BRODEUR : Le ministère n'a jamais acheté ces bouées de la compagnie de gaz Pintsch, en Allemagne; c'est de l'agent de la compagnie, M. Rielly, que le ministère les a achetées. Quant M. Rielly démissionna, c'est M. Merwin qui lui succéda.

M. J. D. REID : Le ministre affirme-t-il que le Gouvernement n'a jamais acheté directement ces bouées de la compagnie de gaz Pintsch, en Allemagne ?

M. BRODEUR : Le ministère n'a jamais fait d'achats directement de cette compagnie. Elle aurait refusé de traiter avec le Gouvernement. Elle cède à son agent à New-York la direction de toutes ses affaires en Amérique.

M. J. D. REID : Connaissez-vous le vocable de la compagnie ?

M. BRODEUR : Le voici : compagnie de chauffage et d'éclairage des wagons " safety ".

M. J. D. REID : Si je pose cette question, c'est que j'ai lu dans le rapport de l'auditeur général—peut-être est-ce le rapport de l'année dernière—que le Gouvernement avait acheté directement ces bouées de la compagnie en question. Comme le ministre affirme que le Gouvernement n'a jamais acheté de bouées de cette compagnie, j'ajoute foi à sa parole, en attendant que j'aille aux renseignements.

M. BRODEUR : Il est possible que les deniers aient été directement versés à la compagnie.

M. J. D. REID : Non, le ministère ne saurait avoir versé directement ces deniers à la compagnie, à moins d'avoir adressé ses commandes à la compagnie même. Il est possible que cette compagnie ait eu, en Amérique, un représentant, et en pareilles circonstances, cet agent transmettrait les commandes, et les versements se feraient directement entre les mains de la compagnie. Il en va tout autrement lorsqu'on achète des articles de quelqu'un qui facture les marchandises au pays même. Voilà pourquoi tous les prix des articles que Merwin achète de la compagnie de gaz Pintsch, figurant ici, sont similaires à ceux des articles fournis par Wilson. Merwin les facture aux mêmes prix, et cependant, il obtient le dégrèvement en douane des marchandises importées d'Allemagne. Voici précisément la tactique de Merwin. Il achète ces articles en Allemagne, les importe au pays et les facture à des prix quelque peu supérieurs à ceux de Wilson et il bénéficie du dégrèvement de ces articles en douane et des autres profits.

M. BRODEUR : L'honorable député fait une affirmation absolument inexacte. A

l'époque où nous avons acheté ces bouées de Merwin, Wilson ne fabriquait pas encore de bouées. C'est en août 1904 que Wilson obtint son brevet, et il en commença l'exploitation, l'année suivante. L'année dernière, il a fait quelques ventes au ministère. Depuis que le ministère a décidé de se servir de ces bouées à gaz automatiques, nous n'avons plus acheté de ces bouées à gaz à haute pression.

M. J. D. REID : Les bouées fournies par Merwin ne sont pas des bouées à gaz automatiques ?

M. BRODEUR : Non, ce sont des bouées à haute pression.

M. J. D. REID : Elles ne sont pas brevetées. Tout industriel au pays peut fabriquer ces bouées, tout aussi bien qu'on le fait en Allemagne.

M. BRODEUR : Nous serions bien aises qu'on les fabriquât au pays : mais, malheureusement, personne ici ne veut le faire.

M. J. D. REID : Précisément ; cela tient à ce que vous ne demandez pas de soumissions.

M. BRODEUR : L'honorable député fait erreur. Jusqu'à l'an dernier, il n'existait pas de fabriques de bouées à gaz, au Canada, et c'est alors que commença la fabrication des bouées à gaz automatiques. Autrefois, il ne s'en fabriquait pas ici, et la plupart des matériaux qui rentrent dans la confection des bouées fabriquées au pays viennent de l'étranger.

M. J. D. REID : Le ministre affirme que le Gouvernement ne pourrait acheter directement ces bouées de la compagnie de gaz Pintsch, en Allemagne, et qu'il n'a jamais rien acheté de cette compagnie. Si je réussis à établir le contraire, j'aurai prouvé que le Gouvernement aurait pu acheter directement ces articles de la compagnie de gaz Pintsch, en Allemagne, et que Merwin a exigé du Gouvernement le prix versé à cette compagnie, outre le droit de douane et le profit réalisé plus tard sur cette vente.

Je tiendrais à obtenir ce renseignement, si la chose est possible. Toutefois la chose n'est guère possible ; car le ministre, sans doute, ne permettrait pas à Merwin d'étaler devant le comité des comptes publics la facture qu'il a obtenue de la compagnie de gaz Pintsch. Mais s'il le veut bien, il sera prouvé que Merwin a réalisé un profit de 35 pour 100. Le Gouvernement aurait pu économiser cette somme, s'il eût acheté ces articles de la compagnie de gaz Pintsch. A coup sûr, le ministre n'entend pas créer ici l'impression que le Gouvernement ne saurait acheter de bouées à gaz de la compagnie Pintsch en Allemagne. Tout le monde peut le faire. La compagnie n'a pas accordé à Merwin l'unique direction de ses affaires, sur tout le continent. La chose ne saurait faire de doute, Merwin a réalisé de jolis profits de cette transaction. Il a obtenu ce 35 pour 100 et en outre, un extra.

M. ZIMMERMAN : Devant le comité des comptes publics, M. Merwin a déclaré, sous la foi du serment, qu'il touche un salaire et qu'il vend ces bouées à gaz au Canada. Il affirme qu'il est le représentant de la compagnie de chauffage et d'éclairage des wagons " Safety ", de New-York, la seule compagnie en Amérique qui vende ces bouées à gaz, et je le répète, Merwin affirme catégoriquement qu'il reçoit un salaire et qu'il ne touche aucune commission.

M. R. L. BORDEN : Si ces bouées réussissent à faire explosion, à l'avenir, comme elles l'ont fait par le passé, Merwin sera en mesure d'en vendre un bon nombre parmi les anarchistes. Il est facile de faire étalage de savoir, après coup ; mais si le Gouvernement eût dépensé la dixième partie des $100,000 que nous a coûté cet accident, pour s'assurer les services d'un expert bien au courant de ce système, cela nous aurait épargné bien des embarras.

Les feux à gaz acétylène, dit-on, s'éteignent facilement, et un de ces feux se serait éteint, à proximité de l'endroit où le " Bavarian " a fait naufrage. Qu'en pense le ministre ?

M. BRODEUR : Dans son rapport sur l'affaire du " Bavarian " le juge fait retomber toute la responsabilité de ce naufrage sur le pilote. Le feu qui s'est éteint n'est pas destiné à éclairer la marche des steamers, mais il est affecté à la station de la quarantaine. L'explosion qui s'est produite à la bouée à gaz est tout à fait étrangère au naufrage.

M. R. L. BORDEN : Il s'agit donc d'une bouée à gaz d'un autre genre ?

M. BRODEUR : Non, c'était une bouée à gaz acétylène.

M. R. L. BORDEN : Ce feu était-il similaire à ceux installés par l'Etat sur la route entre Montréal et Kingston ?

M. BRODEUR : J'irai aux renseignements à cet égard.

M. TAYLOR : Si M. Merwin a vendu ces articles à titre d'unique agent pour l'Amérique, le député de Hamilton (M. Zimmerman) voudrait-il bien nous dire pourquoi M. Merwin les a facturés en son propre nom, au lieu de les facturer au nom de la maison commerciale qu'il représente ?

M. ZIMMERMAN : Je m'en tiens au témoignage rendu par M. Mervin devant le comité, et il affirme, sous la foi du serment, que relativement aux bouées à gaz, il a rempli le rôle d'agent de la compagnie au Canada. Il est d'autres articles qu'il a achetés lui-même et vendus au Gouvernement.

M. TAYLOR : Il a facturé ces articles au nom de Brooks et Cie et quant aux articles dont il avait l'unique agence, il les a facturés en son propre nom, au lieu de se servir du nom de la compagnie, et c'est ici qu'il a réalisé ses profits.

M. LENNOX : Avec quelle compagnie a-t-on passé le marché administratif pour la fourniture du carbure, pour le présent exercice ?

M. BRODEUR : La compagnie de carbure d'Ottawa.

M. LENNOX : Le ministre voudrait-il bien déposer la liste des journaux où cette annonce a figuré ?

M. BRODEUR : Oui.

M. LENNOX : Il existe, me dit-on, un rapport spécial dressé par un fonctionnaire du ministère contre le remaniement du système des feux.

M. BRODEUR : Je ne le crois pas.

M. LENNOX : Le colonel Anderson, ingénieur du ministère a dressé, me dit-on, un rapport où il se prononce contre ce système.

M. BRODEUR : La chose me semble impossible ; car voilà nombre d'années que ce système de bouées à gaz existe et le colonel Anderson était chargé à cette époque de la direction de ce service.

M. LENNOX : Entendons-nous bien, le colonel Anderson paraît-il, a adressé au ministère un rapport où il se prononce cortre l'adoption du gaz acétylène comme système d'éclairage ; mais je ne saurais dire s'il s'agit des phares ou des bouées dans ce rapport.

M. BRODEUR : M. Fraser, le commissaire du service de l'éclairage, dit qu'il est étonné d'apprendre que le colonel Anderson a dressé un rapport défavorable à ce système, parce qu'il a lu, il y a quelques années une lettre du colonel Anderson affirmant qu'à brève échéance, le gaz acétylène serait substitué au gaz Pintsch.

M. LENNOX : Si le ministre affirme que le colonel Anderson n'a pas dressé pareil rapport, je dois m'incliner.

M. BRODEUR : D'après mon auteur, le colonel Anderson n'a jamais dressé de rapport défavorable à ce système.

M. SPROULE : Lui a-t-on jamais demandé de faire rapport sur ce système ?

M. BRODEUR : Le colonel Anderson est chargé de la construction des phares et de la surveillance des feux, et tout ce qui intéresse ce service à d'autres égards est sous la direction du commissaire de l'éclairage.

M. BENNETT : N'existe-t-il pas un conseil des phares dont le colonel Anderson est membre ?

M. ZIMMERMAN.

M. BRODEUR : Oui et le système nouvellement adopté a été appliqué au phare construit, l'année dernière ou l'année précédente.

M. BENNETT : Quels sont les membres de ce conseil?

M. BRODEUR : L'ingénieur en chef, le commissaire des phares, le sous-ministre, le commandant du service de la marine et M. Hugh Allan.

M. LENNOX : Si je ne me trompe, le commissaire des phares a été nommé à peu près à l'époque même où s'est effectué ce remaniement de système.

M. BRODEUR : J'ignore à quelle époque ce remaniement a eu lieu, mais à une certaine époque, le colonel Anderson était chargé à la fois et de la construction et du fonctionnement.

M. LENNOX : Qui était ministre à cette époque ?

M. BRODEUR: M. Fraser a été nommé sous l'administration de sir Charles Tupper.

M. LENNOX : A titre de commissaire du service des lumières ?

M. BRODEUR : En novembre 1903, sous l'administration de M. Préfontaine.

M. BENNETT : A-t-on installé le système du gaz acétylène quelque part dans la baie Georgienne ?

M. BRODEUR : Oui, dans huit phares.

M. R. L. BORDEN : Quelle situation M. Fraser détenait-il au ministère, avant de devenir commissaire du service des feux ?

M. BRODEUR : Il était l'ingénieur chargé de la surveillance des aides de la navigation entre Montréal et Kingston.

M. ALCORN : Ce remaniement a consisté à substituer le gaz acétylène au gaz d'huile. Il semble avoir entraîné une énorme dépense, près de $2,000,000 et cependant, il ne s'est effectué que de légères modifications dans les phares. En outre, le ministre affirme qu'on peut utiliser les mêmes bouées, pendant nombre d'années, avec l'un ou l'autre système. Quelle est la cause de cette énorme dépense ?

M. BRODEUR : Nous sommes en train d'installer un grand nombre de bouées à gaz, dans certains endroits où il n'en n'existait pas auparavant.

M. ALCORN : Alors, ce serait une extension du système et non pas un remaniement.

M. BRODEUR : Effectivement. Lorsque l'honorable député mentionne une dépense de $2,000,000 il fait erreur.

M. ALCORN: Cette dépense additionnelle est entraînée par l'achat de nouvelles bouées.

M. BRODEUR : Oui, nous avons amélioré l'éclairage du chenal du Saint-Laurent. L'autre jour, étant à Montréal, j'ai vu arriver un steamer, dans le port, au milieu de la nuit.

M. ALCORN: C'est tout simplement une extension.

M. BRODEUR : Nous avons remplacé le gaz Pintsch par l'acétylène et maintenant nous substituons aux bouées à haute pression des bouées à basse pression.

M. ALCORN : Vous utilisez les mêmes bouées pour l'un ou l'autre système ?

M. BRODEUR : Le système à faible pression a nécessité l'achat de nouvelles bouées.

M. J. D. REID : Le ministre affirme qu'il faut acheter ces bouées en Allemagne. Sait-il qu'il existe à Montréal une compagnie qui vend ces articles?

M. BRODEUR : Non, j'en suis convaincu, il ne s'en fabrique pas à Montréal.

M. J. D. REID : Je vois ici " la compagnie d'éclairage du brevet Pintsch, à responsabilité limitée, Montréal." En 1902 elle a fourni une bouée à gaz. Cette compagnie existe-t-elle encore?

M. BRODEUR : Cette maison de commerce avait son siège d'affaires en Angleterre et ces bouées ont été importées d'Allemagne.

Crédit supplémentaire affecté au ministère des Travaux Publics, et se rattachant aux travaux d'aqueduc, à l'île aux Perdrix, $4,000.

M. DANIEL : Ce crédit suffira-t-il pour le parachèvement de cet ouvrage?

M. BRODEUR : Oui.

Montant supplémentaire affecté à l'entretien des navires employés à croiser dans les eaux de la partie nord du Canada ; aussi pour l'établissement et l'entretien des postes de police et de douane sur la terre ferme ou les îles, ainsi qu'il sera jugé nécessaire en temps et lieu, $15,000.

M. BRODEUR : Ces travaux ont été autorisés par décret du conseil, en date du 19 décembre 1905 ; ce crédit est affecté au paiement des réparations subies par le " Neptune " à son retour de la baie d'Hudson et aux frais d'un affrètement additionnel, au cours des travaux réparateurs.

M. J. D. REID : De quel genre de travaux de réparation s'agit-il ?

M. BRODEUR : De réfections ordinaires.

Ministère de la Marine et des Pêcheries—Pour pourvoir au transfert de René A. Wiallard, secrétaire particulier, du ministère du Revenu de l'Intérieur à celui de la Marine et des Pêcheries à titre de commis de première classe, depuis le 6 février jusqu'au 30 juin 1906, $602.70.

M. SPROULE : De quoi s'agit-il?

M. BRODEUR : M. Wiallard était mon secrétaire, au ministère du Revenu de l'intérieur et commis de deuxième classe. Il me suivit au ministère de la Marine et des Pêcheries et fut nommé commis de première classe, ses fonctions étant devenues plus onéreuses. Le ministère du Revenu de l'intérieur refusa de lui payer ses appointements, lorsqu'il fut transféré à mon ministère et ce montant est affecté au paiement de cet arriéré d'appointements, à dater du 6 février, date de son transfert. Le secrétaire actuel du ministre du Revenu de l'intérieur a succédé à M. Wiallard.

M. SPROULE : Est-ce une nouvelle nomination?

M. TEMPLEMAN : Oui. Le successeur de M. Wiallard vient de la Colombie-Anglaise.

(Il est fait rapport des résolutions adoptées.)

M. R. L. BORDEN : Quelle est la tâche de la Chambre pour demain?

Sir WILFRID LAURIER : Nous étudierons d'abord le budget du ministère de la Marine et des Pêcheries ; puis les crédits affectés à la gendarmerie à cheval, enfin le budget du ministère du Commerce.

(La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à une heure et quinze minutes vendredi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 8 juin 1906.

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

1re LECTURE

D'un projet de loi (n° 187), déposé par M. Guthrie, relatif à la Citizens Bank of Canada.

ADOPTION DU BILL RELATIF AUX CONCESSIONS DE TERRE OCTROYEES AUX VOLONTAIRES DE LA CAMPAGNE DU NORD-OUEST.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) propose la 3e lecture du

projet de loi (n° 177) édictant de nouvelles dispositions relatives aux concessions de terre octroyées aux membres de la milice qui ont fait du service actif dans le Nord-Ouest.

M. R. L. BORDEN : Il me semble que certains renseignements devraient nous être fournis à propos de ce bill.

M. OLIVER : On m'a demandé hier des renseignements que je suis heureux de pouvoir donner.

On m'a demandé le nombre de mandats de primes émis, le nombre de ceux qui ont été remboursés, le nombre de ceux qui sont encore en circulation et le nombre de demandes qui attendent la décision du département, 1,307 mandats ont été émis ; il en reste 44 en circulation ; les personnes suivantes s'adressent actuellement au département, pour avoir des terrains en échange de ces mandats : MM. Wm Knox, Prince-Albert, George Proctor, Prince-Albert ; S. Elliott, Midland. Nous ignorons par qui sont détenus les autres 41 mandats donnant droit à des terrains. On me dit que des demandes ont été faites, en différents temps, depuis que les délais sont expirés, mais comme nous ne pouvions rien faire, il n'a pas été conservé de registre de ces demandes.

L'honorable M. JOHN HAGGART (Lenark-sud) : Combien des certificats qui sont devant le département, appartiennent encore aux concessionnaires ?

M. OLIVER : Tous, je crois; mais je n'ai pas pris d'information spéciale sur ce point.

M. J. D. REID : Que fait-on du rapport que j'ai demandé le 18 avril ?

M. OLIVER : Il a été déposé sur le bureau de la Chambre il y a quelques jours.

(Le projet de loi est lu une 3e fois et adopté.)

COMPARAISON ENTRE LE TARIF AMERICAIN ET LE TARIF CANADIEN, QUANT AUX PRODUITS AGRICOLES.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose à la Chambre de passer à la suite de la discussion des subsides.

M. W. S. CLEMENTS : (Kent-ouest) : Monsieur l'Orateur, avant que cette motion soit adoptée, je réclame quelques instants pour discuter une question que je me proposais de traiter lorsque l'honorable ministre des Finances a prononcé son exposé budgétaire, mais que j'ai remise à plus tard, vu l'heure avancée. Avant d'attaquer la question que je me propose de traiter, je dois dire qu'il est regrettable qu'on n'ait pas consacré plus de temps à la discussion de cet exposé budgétaire. Le budget et le tarif sont les deux questions les plus importantes dont le Parlement canadien ait à s'occuper, et les membres des deux côtés de la Chambre auraient dû y consacrer plus de temps. Il serait préférable de s'abstenir de discuter une foule d'autres questions et consacrer ce temps à ces sujets vitaux.

L'honorable ministre des Finances m'a reproché, ainsi qu'à l'honorable député de Lambton-est (M. Armstrong) mon attitude sur la résolution de mon honorable ami, relative à notre commerce d'exportation avec l'Allemagne. Si j'ai bien compris cette résolution elle déclarait qu'il est du devoir du gouvernement de faire tout en son pouvoir pour assurer au Canada une partie du trafic considérable en produits naturels que les autres pays font avec l'Allemagne. Je ne crois pas que l'honorable député (M. Armstrong) ait eu l'intention de blâmer la surtaxe et ce n'est certainement pas le but que je me proposais en prenant part à ce débat. L'honorable ministre des Finances s'est donc mépris sur mes intentions.

J'approuve la surtaxe sur les produits allemands. Les représailles sont le seul remède dans les cas de ce genre. Je suis assez Anglo-saxon et assez Canadien pour approuver cette attitude du Gouvernement.

Je me propose de borner mes remarques à un rapport que j'ai demandé et qui a été déposé le 3 mai, et dont voici le titre :

Réponse à un ordre de la Chambre, et date du 25 avril 1906, pour le dépôt d'un état indiquant les importations et les exportations entre les Etats-Unis et le Canada pendant la dernière année financière concernant les produits agricoles ci-dessous énumérés, le chiffre des droits perçus en Canada et aux Etats-Unis, et les articles qui pourraient être admis en franchise par les Etats-Unis et le Canada : tabac, maïs, pommes de terre, orge, fèves, avoine, foin, œufs, volailles, beurre, lard, viande de boucherie, légumes, pommes, laines bestiaux, porcs, moutons, chevaux, légumes en conserves, pommes tapées et séchées, saindoux, peaux et fromage.

J'analyserai ce rapport aussi rapidement que possible, car je tiens à ce qu'il soit publié dans les Débats. Je donnerai d'abord les importations des Etats-Unis au Canada, puis les exportations du Canada aux Etats-Unis pour les produits agricoles.

ETAT indiquant la quantité et la valeur des produits ci-dessous, importés des Etats-Unis au Canada, pour la consommation, ainsi que le taux des droits perçus sur ces importations durant l'exercice ; indiquant aussi la quantité et la valeur des mêmes produits (indigènes) exportés du Canana aux Etats-Unis durant la même période.

Articles.	Import. pour la consommation.		Produits indigènes exportés.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
		$		$
Tabac, feuille brute ..... Livres.	13,671,597	2,329,026	41,094	2,063
Maïs, non dénommé ..... Boisseaux	10,376,556	5,517,225	2,344	1,306
Maïs pour la distillation ..... "	1,150,688	634,636	.....	.....
Pommes de terre ..... "	513.735	228,152	34,870	18,301
Orge ..... "	1,083	1,077	101,111	46,225
Haricots ..... "	13,978	28,216	22,015	31,243
Avoine ..... "	507,767	175,362	78,533	28,220
Foin ..... Tonneaux	8,665	145,618	46,359	338,991
Œufs ..... Douzaines	267,229	65,424	100,548	22,702
Volailles et gibier	.....	33,567	.....	18,074
Poules	.....	.....	.....	38,411
Beurre ..... Livres.	230,763	58,555	378,959	70,580
Lard ..... "	4,957,453	337,865	136,021	17.099
Bœuf ..... "	1,152,569	50,727	204,483	19,302
Légumes, non dénommés	.....	404,328	.....	191,663
Pommes, au naturel ..... Barils.	23,168	77,429	16,784	31,438
Laine ..... Livres.	1,431,524	252,802	1,556,691	356,090
Bestiaux ..... Nombre.	19,616	272,785	3,696	152,084
Porcs ..... Livres.	50,182	2,833	2,457	39,127
Moutons ..... Nombre.	84,817	210,131	167,513	664,437
Chevaux ..... "	11,303	512,455	1,867	368,639
Légumes en conserves ..... Livres.	3,469,058	120,526	.....	1,699
Fruits en conserves ..... "	542,369	33,673	.....	17,011
Pommes, tapées et séchées ..... "	165,505	7,639	304,679	14,037
Saindoux ..... "	1,219,254	102,370	58,861	4,500
Peaux	.....	1,896,174	.....	2,612,290
Fromages ..... Livres.	173,075	28,965	110,756	14,182

J'arrive maintenant au taux des droits prélevés, et ce que je tiens surtout à faire remarquer, c'est la différence entre les droits des deux pays sur des produits à l'égard desquels les conditions climatériques sont les mêmes au Canada et aux Etats-Unis.

Sur le tabac, le Canada prélève un droit de 10 cents par livre, et les Américains exigent de nous de 35 cents à $2.50 par livre. Nous admettons le maïs en franchise, mais les Etats-Unis le frappent d'un droit de 15 cents par boisseau. Sur le maïs importé pour la distillation notre droit est de 7 cents ½ par boisseau, mais nous n'en importons qu'une très faible quantité. Sur l'orge, notre droit est de 12 cents par boisseau, et le leur, de 30 cents. Les haricots sont soumis à un droit de 15 cents par boisseau au Canada, et de 45 cents aux Etats-Unis. Le droit canadien sur l'avoine, 10 cents; le droit américain, 15 cents. Sur le foin, le droit canadien, $2 par tonne ; le droit américain, $4. Sur les œufs, le droit canadien, 3 cents par douzaine; le droit américain, 5 cents. Sur le beurre, le droit canadien, 4 cents ; le droit américain, 6 cents. Sur le lard, le droit canadien, 2 cents par livre ; sur le lard, le jambon, le bacon, le droit américain, 5 cents par livre. Sur les pommes au naturel, le droit canadien, 40 cents par baril ; le droit américain, 25 cents par boisseau. La laine est admise au Canada en franchise, le droit américain est de 4 cents à 36 cents par livre—soit un droit moyen de 22 à 23 cents par livre. Sur les animaux de boucherie, d'une valeur de $40, le droit canadien, $8 ; le droit américain, $11. Sur les chevaux, le droit canadien est de 20 pour 100, quand ils sont évalués à $100 et au-dessous, et de 25 pour 100, au-dessus de $100 ; le droit américain est de $30, même si la valeur du cheval n'est que de $25 ou $30. Sur les moutons, le droit canadien, 20 pour 100 ; le droit américain, $1.50 par tête pour les moutons d'un an. Sur les légumes, le droit canadien, ½ cent par livre ; le droit américain, 40 pour 100. Sur les fruits en conserve, le droit canadien, 2 cents ½ par livre ; le droit américain, de 40 pour 100 et plus. Sur les pommes tapées et séchées, le droit canadien, 25 pour 100 ; le droit américain, 2 cents par livre. Sur le saindoux, le droit canadien, 2 cents par livre; le droit américain, 2 cents par livre. Sur le fromage, le droit canadien, 3 cents par livre; le droit américain, 6 cents par livre.

J'établirai maintenant une autre comparaison, pour démontrer les avantages du cultivateur américain, sur le cultivateur ca-

nadien, sur nos marchés. Pour le tabac, les Américains ont sur nous un avantage de 13,630,503 livres ; sur le maïs, de 10,374,212 boisseaux. Ces chiffres indiquent les quantités que nous importons des Etats-Unis en plus de ce que nous exportons dans ce pays. Pour le maïs destiné à la distillation, leur avantage est de 1,150,688 boisseaux. Pour les pommes de terre, de 478,865 boisseaux. Pour l'orge, nous avons sur eux un avantage de 100,028 boisseaux. Pour les haricots, notre avantage est de 8,037. Pour l'avoine, nos exportations dépassent nos importations de 439,234 boisseaux. Pour le foin, l'avantage est du côté des Américains, jusqu'à concurrence de 37,694 tonnes. Pour les œufs, l'avantage des Américains est de 166,681 douzaines ; pour les volailles, de $15,673 ; pour le beurre, nous leur en vendons 148,196 livres de plus qu'ils ne nous en vendent. Ils exportent au Canada 4,821,432 livres de lard, et 948,086 livres de plus que le Canada n'en exporte aux Etats-Unis. Pour les légumes, ils ont sur nous un avantage de $212,665 ; pour les pommes, de 6,384 barils. L'excédent de nos exportations en laines est de 125,167 livres. Pour les bestiaux, ils ont sur nous un avantage de 16,220 têtes ; pour les porcs, de 47,725 têtes ; pour les moutons, l'avantage est de notre côté, jusqu'à concurrence de 82,690 têtes. Pour les chevaux, ils ont un avantage de 9,436 têtes ; pour les légumes, de $118,827 ; pour les fruits en conserves, de $16,662 ; pour le saindoux, de 1,160,393 livres ; pour le fromage, de 62,319 livres.

Il suffit de jeter un coup d'œil sur ce rapport que je viens de lire, pour se convaincre qu'il y a un vice radical dans notre tarif, appliqué aux produits agricoles. J'ai toujours demandé et je demande encore qu'on impose sur les produits agricoles des Etats-Unis et des autres pays les mêmes droits que ces pays imposent sur les nôtres. Je veux que le marché canadien soit pour le cultivateur canadien. C'est tout ce qu'il demande.

Je veux la protection pour nos industries, mais je la veux aussi pour l'agriculture ; je suis Canadien avant tout, et je tiens à ce que toutes les classes de la société soient protégées. Tous les membres de cette Chambre doivent admettre que la classe agricole n'est pas traitée comme elle devrait l'être, et la faute en est au Gouvernement actuel. On ne peut pas s'en prendre au gouvernement précédent, car sous le régime conservateur, nous avions le protectionisme, et quiconque consultera le tarif de cette époque, constatera qu'il accordait aux produits agricoles une protection égale à celle qu'il donnait aux prouits industriels.

Quand le tarif McKinley fut mis en vigueur aux Etats-Unis, tous nos produits agricoles se trouvèrent frappés d'un droit d'environ 50 pour 100, et c'est de ce moment

que date notre infériorité en matière de produits agricoles. Je reproche au Gouvernement de n'avoir pas usé de représailles, en imposant aux produits américains des droits égaux à ceux qui frappaient les nôtres à leur entrée dans ce pays. La ligne de conduite tenue par le gouvernement canadien n'a pas le sens commun. Le Canada est un pays agricole, nous exportons des produits agricoles et pourquoi admettrions-nous sur nos marchés ces énormes quantités de produits agricoles que les Américains nous envoient ? Leur tarif nous empêche de leur rendre la pareille et d'envoyer nos produits agricoles sur leurs marchés. Nos cultivateurs ne peuvent pas écouler leurs produits aux Etats-Unis, et c'est pour cette raison que j'espère que le Gouvernement se décidera à élever le tarif canadien sur les produits agricoles à la hauteur du tarif américain sur les mêmes produits, et permettra ainsi à nos cultivateurs de lutter sur un pied d'égalité. Partout où j'ai été appelé à adresser la parole dans la division électorale que j'ai l'honneur de représenter, je me suis toujours prononcé dans ce sens, et j'ai toujours protesté contre les règlements qui étaient en vigueur jusqu'à ces derniers mois.

Mais je ne crois pas qu'il y ait lieu de féliciter l'honorable ministre de l'Agriculture d'avoir interdit l'importation en entrepot, des porcs américains. Il y a longtemps que la classe agricole protestait contre cette faveur accordée à nos voisins. Pour ma part, je n'ai jamais perdu une occasion de protester. L'honorable ministre a enfin compris qu'il n'était que juste d'abolir ce privilège et d'empêcher le lard américain d'être vendu au Canada. Sur ce point, le cultivateur obtient enfin justice. A l'heure qu'il est le marché canadien est à lui.

L'honorable ministre de l'Agriculture a été porté aux nues pour avoir agi si généreusement à l'égard des cultivateurs canadiens. Si cette politique a donné d'aussi beaux résultats dans un cas, pourquoi ne l'applique-t-on pas à tous les autres produits, pour arriver au mêmes résultats sur toute la ligne ?

J'aimerais à discuter séparément chacun des articles énumérés dans ce rapport, mais je me bornerai à un ou deux, car je sais que nous désirons tous finir la session le plus tôt possible. Cependant, je ne me crois pas tenu de m'excuser de ma conduite de ce soir, car on ne peut pas me reprocher de perdre le temps en discussions inutiles.

Je considère que l'encouragement à donner à la culture du tabac est une des questions qui intéressent le plus les cultivateurs canadiens, à l'heure qu'il est. Je n'ai ni éloges ni blâmes à décerner à l'honorable ministre du Revenu de l'Intérieur (M. Templeman), mais j'espère qu'il étudiera sérieusement cette question du tabac. J'ai regretté le départ de ce ministère du ministre

précédent (M. Brodeur), car je crois qu'il y portait un vif intérêt. Au cours d'une récente visite dans l'ouest d'Ontario, et plus particulièrement dans Essex et dans Kent, il a pu se rendre compte des résultats acquis dans la culture du tabac et sans me faire de promesse directe, il m'a laissé entendre que les intérêts des producteurs de tabac ne seraient pas négligés. J'ai prouvé par le rapport que l'an dernier nous avons importé 14,000,000 de livres de tabac brût, cultivé par des cultivateurs américains.

Les comtés d'Essex et de Kent pourraient à eux seuls produire ces 14,000,000 de livres de tabac que nous importons des Etats-Unis, sans parler de la province de Québec, du territoire compris entre Essex et le Niagara et les autres régions où l'on cultive le tabac. Je ne crois pas qu'il y ait entre Windsor et la région de Niagara un seul acre de terrain qui ne soit pas propice à la culture du tabac.

Mais il faudrait modifier le tarif. Donnons au cultivateur canadien l'avantage d'un droit direct sur le tabac importé. Pour ma part, je suis d'avis que le tabac en feuille américain devrait être frappé d'un droit de 25 cents par livre, pour fournir aux cultivateurs canadiens l'avantage de produire ces 14,000,000 de livres que nous importons. Nous pouvons cultiver un tabac d'aussi bonne qualité que le tabac américain. Le comté que je représente produit plusieurs variétés de tabac à fumer d'excellente qualité. Les grands industriels du pays, comme sir William Macdonald et autres, n'auraient qu'à habituer la population à fumer et à chiquer du tabac canadien, et s'ils faisaient cela, je suis convaincu que les canadiens consommeraient un produit supérieur à celui qu'ils concomment actuellement.

Je ne crois pas pouvoir trop insister sur l'importance de cette question. Sans une protection suffisante le cultivateur canadien ne peut pas prudemment encourir les fortes dépenses nécessaires pour produire un tabac de qualité supérieure, approprié au commerce de ce pays. Dans mon comté, il n'y a pas un seul cultivateur qui ne cultiverait pas au moins dix acres en tabac, s'il était certain de recevoir une protection suffisante, et partant, d'obtenir un prix raisonnable pour ses produits. Pour la culture et la préparation de dix acres de tabac de première qualité, un cultivateur est obligé de dépenser de $1,200 à $1,500 en constructions diverses, sans compter une foule d'autres dépenses incidentes. Jusqu'à présent, il n'a pas été suffisamment protégé et n'a pas pu courir le risque de construire les locaux nécessaires à la préparation des tabacs de qualité supérieure. J'espère que l'honorable ministre du Revenu de l'Intérieur partage la manière de voir de son prédécesseur sur cette question, et s'il en est ainsi, je suis convaincu que des mesures seront prises qui auront pour résultat de faire de la production du tabac une des plus importantes cultures du pays.

Je suis informé que plusieurs députations sont venues demander au Gouvernement d'augmenter les droits sur les tuyaux en fer à emboîtement dont on importe de grandes quantités depuis quelques années. On me dit qu'on ne fabrique pas ce genre de tuyaux au Canada, actuellement. Du moment que les industriels canadiens pourront fournir la preuve au Gouvernement qu'ils sont en état de répondre à toutes les demandes de tuyaux à emboîtement, je serai en faveur d'une élévation du droit. Le droit sur les tuyaux à emboîtement, d'un diamètre de 2 pouces ½ et plus, est de 15 pour 100 et les fabricants demandent qu'il soit porté à 30 pour 100. Ce serait une grande erreur de consentir à cette augmentation, avant d'avoir l'assurance que les industriels canadiens peuvent répondre à la demande. Ils fabriquent des tuyaux à emboîtement qui n'ont pas grande utilité pour les cultivateurs qui achètent de grandes quantités de tuyaux. Dans mon comté, le terrain est très plat et les trois quarts des cultivateurs sont obligés de faire des forages dont la profondeur varie entre 140 et 210 pieds, de sorte qu'ils sont obligés d'acheter de 140 à 210 pieds de tuyaux d'un diamètre de 4 pouces, et c'est pour eux une dépense considérable. Les tuyaux à emboîtement peuvent être enfoncés dans le sable ou le roc sans se fendre, et on ne trouve pas d'eau en quantité suffisante après un premier forage, on retire les tuyaux pour les employer ailleurs. Mais six fois sur dix les tuyaux à aboutement se fendent lorsqu'on les enfonce dans le roc ; comme ils ne peuvent pas être enlevés, c'est littéralement une perte sèche pour le cultivateur, s'il ne trouve pas d'eau au premier forage. Le ministre des Douanes nous a dit que les tuyaux en fer de 2 pouces ½ et plus de diamètre, les mêmes à peu près que ceux dont se servent les cultivateurs de mon comté, sont admis en franchise, lorsqu'ils sont importés par des mineurs.

S'il est une classe de la population qui mérite de pouvoir se procurer ces tuyaux à bon marché, ce sont surtout les pauvres cultivateurs qui manquent d'eau pour leurs animaux. Sous ce rapport, le cultivateur a encore plus de titres que le mineur à la sollicitude du Gouvernement, et j'espère que l'honorable ministre des Douanes ne l'oubliera pas.

Je ferai maintenant quelques remarques concernant les clôtures en fil métallique. Je sais que mes paroles seront rapportées dans les "Débats", mais je n'hésite pas à dire que j'ai toujours été opposé à l'admission en franchise de la ficelle d'engerbage et du fil métallique et chaque fois que l'occasion s'en présentera je serai prêt à démontrer que l'importation en franchise de ces deux articles n'est pas à l'avantage du

cultivateur canadien. J'ai souvent acheté de la ficelle d'engerbage pour mon propre usage et je sais par expérience que depuis que les droits ont été abolis sur cet article, nous n'avons jamais pu l'acheter à aussi bas prix qu'auparavant, et la même remarque s'applique au fil métallique.

Je demande que le Gouvernement établisse une inspection du fil métallique à clôture importé et qu'il interdise l'entrée du pays à ce fil de pacotille qui nous vient des pays étrangers ; de cette manière le cultivateur qui a besoin de fil métallique pour ses clôtures saura ce qu'il achète et ce qu'il paie. Je connais des clôtures en fil métallique canadien qui sont encore très bonnes après 18 ou 20 ans et je pourrais en faire voir en fil métallique importé qui ne valent plus rien après deux ou trois ans. Le Gouvernement devrait établir une sévère inspection de tout le fil métallique importé au Canada. Les clôtures en fil deviennent une des plus fortes causes de dépenses du cultivateur de l'Ouest. Le bois est devenu rare et sur les petites fermes de la partie du pays où j'habite, contrairement à ce qui a lieu dans l'Ouest, on est obligé de clôturer chaque champ de 10 acres, et pour une terre de 100 ou 200 acres, la dépense est considérable. Si les cultivateurs continuent à être trompés en achetant du fil métallique de qualité inférieure, ils seront bientôt ruinés.

Je ne crains pas d'affirmer qu'il n'y a pas une partie du pays comparable à la division ouest du comté de Kent et le territoire environnant, au point de vue agricole. Nous avons dans cette région les plus beaux comtés et les meilleurs agriculteurs du Canada. Cependant, ces cultivateurs ne réalisent pas, en moyenne, 3 pour 100 sur leur mise de fonds. Je sais parfaitement ce que je dis et je défie qui que ce soit de me contredire. Je regrette que l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) ne soit pas à son siège pour entendre ces remarques. Il se prétend cultivateur, mais sans vouloir lui manquer de respect, je peux lui dire que s'il venait faire à nos cultivateurs des discours comme certains que je lui ai entendu prononcer dans cette Chambre, ils n'auraient pas une haute idée de ses capacités.

Les produits naturels de presque toutes les provinces sont protégées, mais nous, de l'ouest d'Ontario, qui devons compter sur nos produits agricoles pour vivre, nous n'obtenons pas justice. Nous demandons seulement d'être mis sur le même pied que les industriels et les autres classes de la société. L'honorable ministre des Finances que je vois à son siège, est venu visiter cette partie du pays au cours de l'enquête sur le tarif, l'an dernier. J'étais présent quand il a visité la verrerie de Wallaceburg avec les autres membres de la commission. En voyant les ouvriers jeter de grandes quantités de charbon dans les fourneaux, il pensa à sa province et fit la remarque :

Ceci est du charbon étranger ; on devrait le faire venir de la Nouvelle-Ecosse. Je félicite l'honorable ministre de porter tant d'intérêt à sa province, mais il devrait avoir la même sollicitude pour tout le pays. Dans cette partie du pays, nous produisons de grandes quantités de maïs, et cependant le maïs américain est admis en franchise ; en échange on devrait nous concéder le privilège d'importer le charbon américain sans payer de droits.

Le seul changement apporté au tarif, l'an dernier, a été à l'égard du blanc de plomb. Les représentants de la Colombie-Anglaise sont partisans du libre-échange quand cela fait leur affaire, mais ils veulent que les produits de leur province soient protégés, et ils ont obtenu un droit protecteur sur le blanc de plomb. Même si nous devons payer ce produit plus cher, je considère qu'on a bien fait de protéger les mines de plomb de la Colombie-Anglaise. Avec le temps, les prix reprendront leur cours normal.

L'honorable ministre des Finances a annoncé dans son exposé budgétaire que le ministère des postes accusait un excédent de $900,000. Il me semble qu'avec de pareilles conditions, le nouveau directeur général des Postes peut se permettre de prendre en sérieuse considération la question d'un service gratuit de distribution postale dans les campagnes, du moins dans les régions les plus peuplées d'Ontario et des autres provinces.

Faites quelque chose pour le cultivateur; donnez lui la chance de vivre dans ce pays, ne le forcez pas à aller tenter fortune ailleurs. Dans la région où j'habite des centaines d'excellents cultivateurs s'en vont dans l'Ouest parce que dans les conditions actuelles, avec les impôts qu'ils ont à payer, ils ne parviennent pas à joindre les deux bouts ; ils s'en vont s'établir où la terre coûte moins cher et où les impôts sont moins lourds.

J'espère que les quelques remarques que je viens de faire donneront à réfléchir aux membres du Gouvernement. Je me suis astreint à citer des faits. Je n'ai aucune récrimination à faire contre les industriels ; mais je considère qu'ils sont bien traités par le Gouvernement. A titre de cultivateur, je plaide la cause des cultivateurs, et je demande que le Gouvernement s'occupe un peu plus de cette classe intéressante de notre population. J'espère que lorsque viendra le temps de reviser le tarif, on accordera à leur industrie la même protection qu'aux autres.

M. THOMAS MARTIN (Wellington-nord): Monsieur l'Orateur, je m'étonne des remarques que je viens d'entendre de la part de l'honorable député de Kent-ouest (M. Clements). Il ignore évidemment l'attitude prise par les cultivateurs, devant la commission du tarif, qui a siégé dans toutes

les parties du pays, car il ne parlerait pas ainsi. J'assistais à une séance de la commission, à Guelph, dans mon comté, à laquelle les cultivateurs de la province d'Ontario étaient représentés, et le président de l'Association des cultivateurs d'Ontario fit des déclarations absolument contraires aux prétentions émises aujourd'hui par l'honorable député de Kent-ouest. J'ai ici une résolution adoptée par l'association des cultivateurs du comté de Wellington, et je me contenterai de la lire, au lieu de prononcer un long discours :

Que l'association des cultivateurs de Wellington est fermement convaincue qu'un tarif élevé est contraire à l'intérêt bien entendu de l'industrie agricole au Canada et si une révision du tarif a lieu, cette révision devrait se faire dans le sens d'un abaissement général du tarif actuellement en vigueur.

Si l'honorable ministre des Finances nous donnait son opinion, je suis certain qu'il dirait que c'est dans ce sens que se sont prononcés les cultivateurs d'Ontario et c'est aussi mon avis. Je considère que notre tarif, sur beaucoup de points, est trop élevé, et j'espère que lorsque viendra le temps de le modifier, on l'abaissera au lieu de l'élever comme le voudrait l'honorable député de Kent-ouest.

M. CLEMENTS : L'honorable député me permet-il une observation ? L'an dernier, il n'y eut que deux changements dans le tarif et l'honorable député trouva le moyen de faire imposer un droit sur la farine d'avoine, qu'il fabrique, mais il ne veut pas qu'on fasse quoi que ce soit pour les cultivateurs. Voici la question que je veux lui poser : Le rapport que j'ai lu à la Chambre fait voir que le Canada importe beaucoup plus qu'il n'exporte ; considère-t-il cela juste pour le cultivateur ?

M. T. MARTIN : Lors de la révision du tarif en 1897, il y est glissé une erreur au sujet de la farine d'avoine. Il ne s'agissait pas d'un droit plus ou moins élevé, comme l'honorable député peut s'en assurer en consultant ceux de ces amis qui exercent la même industrie que moi. Sur la farine d'avoine, il y avait un droit *ad valorem* de 20 pour 100, et le droit sur l'avoine était de 10 cents par boisseaux. Tout ce que nous avons demandé, c'est que ces deux droits fussent égalisés.

M. D. HENDERSON (Halton) : L'honorable député de Wellington-nord (M. Martin) me paraît avoir commis la même erreur que comment si souvent l'honorable ministre des Douanes en confondant un tarif élevé avec un impôt élevé. Les cultivateurs se plaignent des impôts élevés, mais non d'un tarif raisonnable, car ils veulent être protégés. Les trois quarts des cultivateurs de ce pays sont protectionnistes, mais ils condamnent les impôts excessifs imposés sans nécessité par le Gouvernement actuel. Les ministres, grâce à ce qu'ils appellent un tarif de revenu, n'imposent de droits que dans le but d'alimenter la caisse, afin d'avoir beaucoup d'argent à dépenser pour construire des quais où il n'y a pas d'eau, et autres travaux de cette nature.

La population n'est pas opposée à la politique qui veut le Canada aux Canadiens. Elle veut que les marchés canadiens soient aux Canadiens et elle demande qu'ils soient entourés d'une protection suffisante qui leur permette d'y écouler ses propres produits. Mais elle ne veut pas d'un tarif disposé de manière à faire passer le plus d'argent possible dans le Trésor. Un tarif protecteur aura pour effet d'enrichir le peuple, tandis qu'un tarif de revenu, comme celui du Gouvernement actuel, n'enrichit que le Trésor. Voilà la différence entre l'honorable député de Wellington-nord (M. Martin) et l'honorable député de Kent-ouest (M. Clements).

L'honorable député de Kent-ouest voudrait une politique fiscale qui enrichirait les cultivateurs, mais l'honorable député de Wellington-nord veut un tarif qui leur impose de lourds impôts sans profit. Je m'étonne de voir un homme de bon sens comme mon honorable ami, donner dans le piège que tend si souvent l'honorable ministre des Douanes.

M. MARTIN : Il faut croire que l'honorable député n'a pas écouté quand j'ai donné lecture à la Chambre de cette résolution qui n'est pas de moi, mais de l'association des cultivateurs de Wellington. Voici ce qu'elle dit :

Que l'association des cultivateurs de Wellington est fermement convaincue qu'un tarif élevé est contraire à l'intérêt bien entendu de l'industrie agricole au Canada, et si une revision du tarif a lieu, elle devrait se faire dans le sens d'un abaissement général du tarif actuellement en vigueur.

M. HENDERSON: Mon honorable ami représente une partie du comté de Wellington ; le représentant de l'autre partie de ce comté (M. Guthrie) que je ne vois pas à son siège, est, dit-on, d'avis que si le Gouvernement ne modifie pas le tarif avant la prochaine élection, non seulement il ne pourra pas être réélu, mais qu'il sera défait par une majorité de plusieurs centaines de voix.

M. A. H. CLARKE (Essex-nord) : N'étant pas cultivateur je n'ai pas en agriculture les grandes connaissances de l'honorable député de Kent-ouest (M. Clements) et n'étant pas un industriel, je ne connais pas aussi bien que l'honorable député d'Halton (M. Henderson) la manière dont fonctionne le tarif actuel. Je puis dire cependant qu'au cours de la campagne électorale de 1904, l'honorable député d'Halton est venu dans mon comté et a expliqué aux électeurs les beautés d'un tarif protecteur élevé. Je ne partageais pas sa manière de voir et les électeurs d'Essex-sud ont préféré élire un

représentant qui ne croyait pas qu'un tarif protecteur élevé fut la politique fiscale la plus avantageuse pour le Canada. Ils disent cependant que tout en étant prêts à supporter leur juste part des charges découlant d'un tarif qui protège les industries, et à payer plus cher pour leurs instruments aratoires, il n'est que juste que l'agriculture soit aussi protégée.

La question du tabac est très-importante dans mon comté et dans celui de Kent, mais je ne vois pas que la situation soit aussi désespérée que veut bien le dire mon honorable ami. D'après ce que je vois et d'après ce qu'on me dit, je crois que les cultivateurs, ceux d'Essez-sud du moins, sont plus prospères aujourd'hui que depuis bien des années. Sous l'ancien Gouvernement ils n'avaient sur le tabac qu'une protection de 10 cents par livre, tandis que sous le Gouvernement actuel, cette protection a été considérablement augmentée.

En 1904, les cultivateurs d'Essex-sud ont réalisé $300,000 avec leur tabac et l'an dernier, s'il faut en croire les calculs d'un journal local, leur tabac leur a rapporté la jolie somme de $650,000. Les hypothèques ont été radiées, les jugements ont été acquittés, et je ne me rappelle pas avoir jamais vu les cultivateurs d'Essex-sud dans un état aussi prospère avec des dépôts dans les banques.

La seule chose qui ne leur plaise pas dans l'industrie du tabac, ce sont les timbres dont il a déjà été question ici. L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) a expliqué que le tabac canadien a eu à souffrir de l'emploi de trois timbres différents, un pour le tabac étranger, un pour le tabac indigène et un sur les paquets qui sont un mélange des deux. Ils prétendent que le timbre rose, comme ils l'appellent, que l'on met sur le tabac mélangé, leur cause du tort, parce que dans les premiers temps, du tabac de qualité inférieure a été mis sur le marché avec cette étiquette et qu'aujourd'hui, grâce à ce timbre rose, il a une mauvaise réputation dans le public. Quand un commis voyageur se présente chez un marchand en gros pour lui vendre ce tabac, il leur répond qu'il ne veut pas de cette marque. Comme disait quelqu'un devant la commission du tarif, ce timbre a sur les marchands l'effet d'un chiffon rouge sur un taureau. En voyant le timbre, ils disent: "Ce tabac a un mauvais renom, nous ne pouvons pas le vendre."

Je crois que pour le tabac à chiquer on est parvenu à détruire ce préjugé. Ils en vendent beaucoup au Nord-Ouest et je crois que pour le tabac à chiquer, ce timbre rose n'est plus un obstacle. Mais le préjugé subsiste pour le tabac à fumer et les cigares, et avec ce timbre rose, ils se prétendent incapables de faire concurrence au tabac américain. Ils se plaignent d'être mis dans un état d'infériorité, au moment où leur industrie prend une grande extension.

Comme l'a fait remarquer l'ex-ministre du revenu de l'Intérieur (M. Brodeur) cela nécessiterait une modification au tarif. Actuellement le tabac canadien est protégé par un droit d'accise de 20 pour 100 par livre. Aux Etats-Unis le droit d'accise est le même, mais le droit de douane est 35 cents par livre. Cela équivaut à peu près à la protection que nous avons aujourd'hui au Canada. Un grand nombre préféreraient un droit de douane de 35 cents, mais ils ne demandent pas tant une élévation du tarif que l'abolition du timbre, pour que le tabac puisse être vendu d'après sa qualité. Si le tabac canadien est bon, ne lui causons pas de tort, ne nuisons pas à sa vente en obligeant les producteurs à y apposer un timbre discrédité.

Le seul autre grief de nos cultivateurs dont j'aie entendue parler à trait au maïs qui est aussi un produit très important de la péninsule de l'ouest de l'Ontario. Chose singulière, le maïs, depuis qu'il est admis en franchise, se vend plus cher qu'auparavant. Cela est peut-être dû à la rareté de cet article. Dans les comtés de la partie est, les cultivateurs demandent que le maïs ne paie pas de droits. Si nous en avions récolté en grandes quantités, il serait peut-être préférable d'imposer un droit, mais depuis quelques années, il n'y a pas eu beaucoup de plaintes.

Une autre question sur laquelle j'aimerais à appeler l'attention des commissaires du tarif est celle des primeurs. Dans la péninsule de l'ouest d'Ontario on cultive les tomates et les autres légumes sur une grande échelle. Les représentants de cette industrie voudraient un droit protecteur, du moins pendant une certaine saison de l'année. Les meilleurs et les plus hâtifs produits du comté d'Essex se trouvent à subir la concurrence des produits de fin de saison des maraîchers américains. Prenons les tomates, par exemple. Au moment où nos maraîchers sont prêts à mettre leurs produits les plus hâtifs sur le marché, la saison tire à sa fin aux Etats-Unis et les Américains peuvent ainsi nous envoyer des tomates à plus bas prix et les maraîchers de l'ouest d'Ontario disent que cela leur cause un tort considérable. Je mentionne ce fait pour que les commissaires du tarif en tiennent compte dans la préparation de leur rapport.

M. SPROULE : L'honorable député (M. Clarke) est-il en faveur de l'importation du maïs en franchise ?

M. CLARKE : Je crois que les cultivateurs du comté d'Essex préféreraient qu'un droit fut imposé sur ce produit. Cette question a été vivement débattue à toutes les élections dont l'ai eu connaissance. Je dois dire cependant, que je n'ai jamais constaté que le sentiment populaire fût bien fortement prononcé sûr cette question. Cela est peut-être dû à ce que depuis quelques années, par suite des saisons pluvieuses que

nous avons eues, nos cultivateurs n'avaient pas beaucoup de maïs à exporter. Ils ont constaté qu'il est avantageux pour eux de faire consommer leur maïs par leurs animaux et ils n'insistent pas beaucoup pour qu'il soit frappé d'un droit protecteur.

M. P. H. McKENZIE (Bruce-sud) : Je ne veux pas prolonger ce débat, car je ne vois pas quel avantage il y a à discuter ces questions à présent. J'aimerais cependant à dire quelques mots en réponse à certaines remarques de l'honorable député d'Hamilton (M. Henderson). Il dit que les cultivateurs comprennent l'importance du marché indigène. C'est vrai, mais d'un autre côté, ils n'entendent pas être écrasés sous les impôts pour s'assurer ce marché. C'est sur ce point qu'en ma qualité de cultivateur je diffère d'opinion avec l'honorable député. Nous comprenons que les prix que nous obtenons pour nos produits sont déterminés, en grande partie, par les prix qui ont cours sur les marchés étrangers et nous n'obtenons guère plus pour ce que nous vendons ici que pour ce que nous exportons.

Je parle en ce moment de l'ensemble des produits que nous exportons. Nous comprenons aussi qu'il n'est pas possible de protéger le cultivateur sur les marchés étrangers et que par conséquent c'est folie de vouloir le protéger sur notre marché intérieur au moyen d'un tarif élevé.

Je regrette beaucoup d'apprendre que la situation des cultivateurs de Kent-ouest soit aussi déplorable dans une ère d'aussi grande prospérité. Il n'en est pas ainsi dans la partie du pays où j'habite. Jamais nos cultivateurs n'ont été plus à l'aise. Il est vrai que dans l'ouest d'Ontario ils ne sont pas aussi nombreux. Mais quelle en est la raison ? Ils trouvent à vendre leurs terres à des prix élevés et ils vont dans l'Ouest contribuer au développement du pays, tout en améliorant leur sort. Ils sont remplacés par d'autres cultivateurs d'Ontario qui ont réussi et qui désirent agrandir leurs propriétés. Quand les cultivateurs achètent de nouvelles terres, c'est une preuve de la richesse d'un pays.

Je puis ajouter que les dépôts des cultivateurs dans les banques augmentent et que c'est une chose assez commune maintenant de voir des cultivateurs chercher des placements dans des entreprises étrangères à l'agriculture. Tout cela tend à démontrer que depuis quelques années la classe agricole, en général, s'est très bien tirée d'affaires. Je n'en regrette que davantage d'apprendre que nos cultivateurs de Kent-ouest ne soient pas aussi bien partagés sous ce rapport. Quand ces questions reviendront sur le tapis à une autre session, nous pourrons les discuter plus utilement et je ne prolongerai pas ce débat.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité pour passer à la suite de la discussion des subsides.)

DISCUSSION DES SUBSIDES.

Phares et service côtier.—Somme additionnelle requise pour construction de phares et aides à la navigation, y compris les appareils, $270,000.

M. SPROULE : Le ministre devait nous donner certains renseignements concernant ce crédit.

L'honorable L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : L'honorable chef de l'opposition m'a demandé, l'autre jour, si le département avait acheté une goélette pour servir de phare à Sandreads, sur le fleuve Fraser, ainsi que le prix et les dimensions de cette goélette, si elle a été achetée. J'ai reçu à ce propos un rapport que je communiquerai à mon honorable ami, après en avoir cité quelques passages à la Chambre :

Le Gouvernement ayant décidé de placer un bateau-phare à l'entrée du fleuve Fraser, il s'agissait de savoir si on en construirait un ou si on acheterait un navire approprié à ce service.

On offrit de vendre au département la goélette " Nellie G. Thurston " et l'agent du ministère de la marine à Victoria fut chargé de faire un rapport. Son premier rapport, daté du 5 octobre 1904, disait que cette goélette avait été construite à Gloucester, 21 ans auparavant, et qu'il serait nécessaire de la calfater, et de l'inspecter pour pouvoir faire un rapport final. Le deuxième rapport, daté du 19 octobre 1904, est ainsi rédigé :

Victoria (C.-A.), 19 octobre 1904.

Monsieur le colonel Gourdeau
Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de confirmer ma dépêche télégraphique datée de Nanaïmo, (C.-A.) le 18 courant disant que j'ai inspecté la goélette schooner " Thurston " ; que j'ai trouvé le bois vermoulu autour des ferrements ; que les réparations à la coque couteront au moins $1,500, sans compter l'aménagement et les appareils pour en faire un bateau-phare.

Conformément aux instructions contenues dans votre télégramme du 3 courant, je vous fait rapport que j'ai fait une inspection aussi complète que possible de la goélette " Nellie G. Thurston ", qui est actuellement au mouillage dans le port de Nanaïmo. Elle est construite en chêne et parfaitement étanche. Les virures au-dessous du plat-bord, les barbes de l'étrave et les lisses autour des ferrements sont attaqués par la rouille. J'ai fait enlever une partie du vaigrage aux extrémités et au milieu ; les pièces de la charpente, autant que j'ai pu m'en assurer par des forages, sont saines.

Le navire est recouvert en feuilles de métal jaune jusqu'à la ligne de chargement. Je n'ai pas pu savoir quand ces dernières feuilles ont été posées ; mais après quelques démarches, j'ai constaté qu'elles avaient été posées avant l'achat de la goélette par les propriétaires actuels, il y a trois ans et elles paraissent très usées.

Le " Thurston " est un navire spacieux du port de 85 tonneaux, avec de grands baux pour

son tonnage et il pourrait être converti en bateau-phare aussi avantageusement que tout autre voilier de la province, mais avant d'en faire l'acquisition, je conseillerais au département de le faire hâler sur une cale inclinée, ici ou à Vancouver et de le faire examiner minutieusement à l'intérieur et à l'extérieur. Les propriétaires, tout en se disant prêts à se soumettre à cette inspection, ne sont pas disposés à encourir une dépense de deux ou trois cents dollars pour le remorquage et l'inspection, à moins d'être certains de la vente.

Je recevrai avec plaisir toute instruction télégraphique que le département jugera à propos de me donner à ce sujet, pour compléter l'opération et installer le bateau-phare avant la fin de l'année.

J'attends le retour de M. Noble de l'île Lennard, d'un moment à l'autre, et nous pourrons discuter, pour l'information du département, le genre de signal de brume qui conviendrait à l'entrée du chenal aux Sandheads.

Je demeure, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
JAS GAUDIN.
Agent.

Dans l'intervalle, le capitaine Gaudin avait télégraphié qu'il considérait que les réparations au bateau-phare coûterait $1,500. On lui demanda ce que coûterait la construction d'un bateau et ses calculs estimatifs, pour un bateau-phare de 75 tonneaux, étaient de $11,500, l'appareil non compris. Il conseillait de faire construire ce bateau.

Le 16 janvier 1905, il conseilla d'acheter un voilier et mentionna la goélette "Mermaid" un ancien garde-côte d'Angleterre, comme pouvant faire un excellent bateau-phare. Les réparations nécessaires étaient évaluées à $2,000 et la valeur actuelle à $3,000.

Le 1er février 1905, l'ingénieur en chef du département proposa d'offrir $2,000 pour la coque de la "Nellie G. Thurston", sujette à une inspection sur une cale inclinée, l'achat ne devant avoir lieu à aucun prix, si la coque n'était pas en bon ordre, et cette proposition fut approuvée. L'offre fut faite et refusée. Le département notifia alors à l'agent de s'informer si la "Mermaid" pouvait être achetée pour $3,000, et sur sa réponse que le propriétaire consentirait à vendre pour ce prix, un rapport fut préparé pour le conseil des ministres recommandant l'achat du navire à la "Victoria Sealing Co", au prix de $3,000. Les détails mentionnés dans le rapport portaient que le navire avait été construit à Portsmouth, en 1853, avec les meilleurs matériaux ; que sa longueur était de 93:7 pieds, sa largeur de 20:3 pieds, sa profondeur, de 10 pieds et son tonnage enregistré, de 73 tonneaux, le paiement ne devant être effectué que s'il était en bon état pour tenir la mer et si, après examen, le département en était satisfait sous tous les rapports. Le décret du conseil fut passé et un crédit de $10,000 fut demandé dans les prévisions budgétaires supplémentaires de l'exercice de 1904-1905, pour l'achat du navire et de l'appareil.

Après l'achat du navire, on prit les mesures nécessaires pour faire exécuter les réparations et les modifications nécessaires pour le convertir en bateau-phare.

Le 20 juin 1905, l'agent fit rapport que dans l'intérêt de toutes les parties concernées, il était préférable de faire exécuter les réparations en régie, vu qu'au fur et à mesure des travaux on rencontrerait des défauts non prévus et qu'il était impossible de spécifier à l'avance.

Le navire fut inspecté par l'ingénieur en chef du département le 9 septembre 1905. Il fit un rapport favorable et conseilla d'éteindre les feux qu'on entretenait aux Sandheads, dès que ce bateau-phare serait installé.

Le bateau-phare fut mis en place le 18 octobre et le même jour les feux de Sandheads furent éteints.

Ce bateau-phare est toujours à son poste et tout le monde en est satisfait.

Ci-joint on trouvera un compte détaillé du coût du bateau-phare de Sandheads.

M. J. D. REID : Cette goélette a été construite en 1853 ?

M. BRODEUR : Oui.

M. SPROULE : Ne vaudrait-il pas mieux avoir l'autre rapport ? L'honorable ministre ne pourrait-il pas nous communiquer tous les rapports pour que nous puissions les examiner ?

M BRODEUR : Ils sont très longs et on travaille à les copier. Je les déposerai la semaine prochaine et un article du budget supplémentaire fournira l'occasion de les discuter. Hier soir, le représentant de Middlesex (M. Elson) a appelé mon attention sur l'achat de 80½ boisseaux de pommes de terre à $91.40, pour le compte du "Minto". Il pensait qu'il avait découvert un autre scandale évident.

M. ELSON : J'ai puisé ce renseignement dans le rapport de l'auditeur général.

M. BRODEUR : Voici une lettre de M. Fraser, l'auditeur général, à ce sujet :

Cher monsieur,—Relativement à la discussion qui a eu lieu dans la Chambre hier soir sur l'item du rapport de l'an dernier, à la page P—22, 80 boisseaux ½ de pommes de terre pour le steamer "Minto", j'ai l'honneur de vous dire qu'en examinant les détails, je constate que le nombre des boisseaux devrait être de 180½. Le chiffre 1 a évidemment été omis lors de l'impression et le correcteur d'épreuve ne s'est pas aperçu de l'erreur que je regrette beaucoup.

M. R. L. BORDEN : C'est un rude coup pour le député de la droite qui trouvait le prix parfaitement légitime. On voit jusqu'où l'esprit de parti peut conduire un homme.

M. BRODEUR : Il peut se glisser des erreurs dans les livres bleus comme partout ailleurs.

M. FOSTER : Quel piège a été tendu à vos partisans !

M. HENDERSON : Le Gouvernement a de la veine de pouvoir rejeter la responsabilité sur l'imprimeur. C'est celui-ci qui est en faute, et non mon honorable ami, le député de Middlesex.

J'ai un mot à dire de l'exactitude des livres bleus en général. On devrait apporter beaucoup plus de soin à leur préparation.

Ou les livres bleus sont déplorablement mal faits ou il y a des vices radicaux dans l'administration de certains départements. Je constate avec peine que le ministre des Finances est aussi coupable que les autres. Malheureusement, je n'ai pas sous la main les comptes publics de 1904. Ils renferment une erreur grave dans le bilan du Dominion du Canada. Si vous faites l'addition des colonnes du débit et du crédit les sommes ne concordent pas ; il y a un écart de $10,000. Si ce n'est pas une faute d'impression, quelqu'un a fait main basse sur $10,000 du fonds consolidé. Je ne saurais dire ce qui en est. Après deux ans de recherches, je n'ai pas encore découvert l'erreur. Je ne sais si quelqu'un s'est approprié illégalement $10,000 et a pris ce moyen de couvrir son vol ou si l'imprimeur ou un fonctionnaire du département a commis une erreur. Ces choses sont fort désagréables. Je pourrais feuilleter les comptes publics de cette année-là et signaler des douzaines d'erreurs palpables. Cela ne devrait pas avoir lieu, surtout au ministère des Finances. Il ne faut pas prendre à parti et tourner en ridicule les membres de la gauche, comme le ministre de la Marine et des Pêcheries l'a fait lorsqu'il s'est moqué du député de Middlesex, parce que celui-ci avait fait voir, en se basant sur les chiffres du rapport de l'auditeur général, que l'Etat avait payé un prix excessif pour des pommes de terre. Il croit apparemment bien drôle de découvrir...

M. BRODEUR : Non, je me contente de dire que la mèche a fait long feu.

M. HENDERSON : Je ne le crois pas. Le rapport de l'auditeur général mentionnant que 80 boisseaux ½ de pommes de terre avaient coûté plus de $90, n'avions-nous pas raison d'appeler l'attention sur cet achat ?

M. BRODEUR : Certainement.

M. HENDERSON : Mais le ministre dit que c'est l'imprimeur du roi qui a commis l'erreur. Qu'il dépose la facture même et nous verrons si c'est à l'imprimeur qu'il faut imputer l'erreur. Je ne mets pas sa parole en doute, mais je lui reproche de vouloir tourner en ridicule le député de Middlesex pour une assertion qu'il n'aurait pas faite s'il avait eu des renseignements exacts au lieu des chiffres du rapport de l'auditeur général. Au lieu d'en rire et de se moquer de lui, on aurait dû lui offrir des excuses. Le ministre aurait dû prendre la parole et exprimer le regret que les chiffres du rapport eussent induit en erreur un membre de la Chambre. Mais, il ne l'a fait pas. Il a voulu se payer la tête des membres de l'opposition. Ces erreurs ne sont pas rares dans d'autres livres bleus et je crois qu'on devrait apporter plus de soin aux écritures.

Je regrette que de pareilles erreurs se glissent dans le rapport de l'auditeur général qui devrait toujours être d'une exactitude absolue. Nous voulons pouvoir y ajouter autant foi qu'à l'Evangile. Son authenticité devrait être incontestable à tous les points de vue.

Si la chose se répète, j'espère que le ministre fournira des explications sur un ton plus modeste.

M. BRODEUR : Je regrette que l'honorable député refuse d'accepter la parole de l'auditeur général.

M. HENDERSON : Je l'accepte.

M. BRODEUR : Non, mon honorable ami veut voir les pièces justificatives.

M. HENDERSON : C'est ce qu'on aurait dû faire, mais j'accepte la parole du ministre qui dit que le chiffre "1" a été omis.

M. BRODEUR : Je voudrais satisfaire la curiosité de l'honorable député. Il est si soupçonneux qu'il ne serait pas bon de le laisser plus longtemps dans le doute. Voici la lettre que j'ai reçue il y a quelques instants de l'auditeur général. Je ne la lui avais pas demandée. J'ignore comment il a appris que cette question avait été discutée hier soir, mais il doit être un lecteur assidu des "Débats", car il m'a adressé cette lettre. Dans l'intervalle, le comptable du département, M. Owen, a fait des recherches au sujet de ces pommes de terre—de ce que je pourrais appeler le scandale des pommes de terre.

M. HENDERSON : Je ne souffrirai pas que le ministre ait recours au sarcasme ou au badinage. Il devrait s'humilier devant la Chambre, se recouvrir de bure et de cendre plutôt que de se moquer d'une erreur regrettable ou du piège qu'on a tendu à l'honorable député.

M. BRODEUR : Non, ce n'est pas lui qui a commis l'erreur. Je n'ai pas de reproche à faire au député de Middlesex. Il avait raison de demander des renseignements à ce sujet. En voyant ces chiffres, il s'est empressé de tirer la conclusion que nous avions payé cette somme pour les pommes de terre. Pourquoi ne nous a-t-il pas demandé des explications, j'aurais peut-être pu lui en fournir sur-le-champ; sinon, je lui en aurais donné plus tard. Ce que je lui reproche, c'est de nous avoir condamnés tout de suite. Nos adversaires voulaient aussitôt faire éclater un scandale.

Quelques VOIX : Oh !

M. HENDERSON : Cette parole est injuste.

M. BRODEUR : Je dis que cela est injuste de leur part.

M. HENDERSON : Le ministre ne pense qu'au scandale. C'est la même chose lorsqu'il s'agit de l'"Arctic", du "Montcalm" et de toutes les autres questions. Il ne rêve que de scandales.

M. BRODEUR : Voici le rapport que j'ai reçu du comptable du département :

Mémoire.

Lors du débat relatif au crédit destiné aux steamers fédéraux, hier soir, un député, se référant à la page P—22 du rapport de l'auditeur général, a mentionné 80 boisseaux ½ de pommes de terre à $91.40, vendus par J. R. Myrick et compagnie au " Minto ".

En examinant les comptes du département pour l'année 1904-1905, je trouve un état des marchandises achetées de Myrick et compagnie, état où on lit 180 boisseaux ½ de pommes de terre, $91.40. L'inscription 80 boisseaux ½ dans le rapport de l'auditeur général est donc le résultat d'une faute d'impression.

Le prix de 80 cents exigé par MM. Myrick et compagnie pour des pommes de terre nouvelles, au mois d'août, ne paraît pas élevé. Le prix moyen payé pour des pommes de terres nouvelles et anciennes est de 50 cents ½ par boisseau.

Tous les comptes sont approuvés par le commandant du vaisseau, le commis aux vivres et l'agent du département.

8 juin 1906.

1904-1905—Pommes de terre—	
19 avril—12 boisseaux à 65 cents	$ 7 80
7 juin—15 boisseaux à 50 cents	7 50
20 juin—4 boisseaux à 40 cents	1 60
12 juillet—7 boisseaux à 40 cents	2 80
1er août—2 boisseaux à 45 cents	0 90
3 août—6 boisseaux à 30 cents	1 80
16 août—2 boisseaux ½ (nouvelles) à 80 cents	2 00
20 août—3 boisseaux (nouvelles) à 80 cents	2 40
26 août—35 boisseaux (nouvelles) à 80 cents	28 00
4 novembre—12 boisseaux à 40 cents	4 80
1er décembre—8 boisseaux à 40 cents	3 20
1er décembre—35 boisseaux à 40 cents	14 00
15 décembre—19 boisseaux à 40 cents	7 60
19 décembre—20 boisseaux à 35 cents	7 00
180 boisseaux ½	$91 40

M. J. D. REID : Le même prix d'un bout à l'autre ?

M. BRODEUR : L'honorable député veut avoir les factures mêmes et je consens volontiers à les déposer.

M. R. L. BORDEN : J'avoue ne pas comprendre pourquoi le ministre adresse des reproches au député de Middlesex. Il a précisément fait ce qu'il devait faire, au dire du ministre. L'honorable député a dit:

Puisqu'il s'agit des approvisionnements du " Minto ", je voudrais savoir pourquoi le département a payé un prix si excessif pour 80 boisseaux ½ de pommes de terre.

Puis, il a ajouté qu'ailleurs les prix des mêmes articles mentionnés dans le rapport lui semblaient raisonnables. Le ministre croyait que les chiffres du rapport étaient parfaitement exacts et il fut tellement frappé de cette remarque qu'il menaça de congédier un fonctionnaire conservateur de l'île du Prince-Edouard. Telle fut la réponse du ministre. Il n'a pas laissé entendre que le rapport de l'auditeur général était inexact.

M. HENDERSON.

Si quelqu'un devait fournir des explications à la demande du représentant de Middlesex, c'était bien lui. De plus, le représentant de Brockville a déclaré que le prix de ces 80 boisseaux ½ de pommes de terre était juste et raisonnable. Et les députés de la droite d'applaudir à tout rompre, pensant que c'était une explication lumineuse. Les choses en restèrent là. Les membres de la droite prétendirent que le prix était juste et raisonnable et le ministre menaça de profiter de cet incident pour congédier M. Lord, un vieux fonctionnaire conservateur de l'île du Prince-Edouard. Si quelqu'un est à blâmer, le coupable ne se trouve pas dans les rangs de l'opposition. Nous ne sommes pas responsables de la préparation du rapport de l'auditeur général ni de la correction des épreuves.

M. FIELDING : Nous non plus. Il n'est pas notre employé, mais l'employé de la Chambre.

M. R. L. BORDEN : Bien qu'il soit l'employé de la Chambre, je crois qu'il a été choisi par la droite.

M. FIELDING : En effet.

M. R. L. BORDEN : C'est tout ce que je dis. Je ne fais pas de reproche à l'auditeur général. Il n'a probablement pas le temps de corriger les épreuves lui-même. J'imagine qu'un subalterne a fait une omission comme en aurait pu faire n'importe qui ayant une grande quantité d'épreuves à corriger. Je ne dis pas que quelqu'un soit à blâmer, mais s'il y a un coupable, il ne se trouve pas parmi les membres de la gauche.

M. FOSTER : Le ministre lui-même est tenu de se disculper. Il croyait apparemment que les 80 boisseaux ½ de pommes de terre devaient coûter le prix mentionné. Il avait une excuse toute prête : les pommes de terre avaient été achetées en hiver lorsqu'elles coûtaient cher. Il n'entretenait pas le moindre doute à cet égard—il y a de grandes fluctuations dans les prix ; elles coûtent beaucoup plus cher en hiver qu'en été, et c'était là l'explication.

Et voilà qu'il nous communique un mémoire qui nous permet de constater que presque tous les achats ont eu lieu en été. Il lui faut donc une autre excuse. Avec quelle facilité il réussit à tout expliquer et à rejeter la responsabilité sur les épaules des fonctionnaires ! Le ministre, qui n'est pas agriculteur, peut être excusable, mais que dire du représentant de Brockville (M. Derbyshire) ? Etant cultivateur, quelle excuse peut-il invoquer pour avoir volé au secours du ministre, qui ne l'est pas, et avoir déclaré qu'à Brockville on a souvent payé $1 le boisseau de pommes de terre, au printemps, lorsqu'elles sont rares. Douce ironie des choses que nous contemplons dans cet âge heureux !

M. W. S. FIELDING : Le député de Halton a porté une accusation contre le département des Finances, ordinairement immaculé, et j'espère qu'il me fournira la date et les autres détails afin de m'aider à trouver la clef du mystère. Il est fort probable que ces $10,000 n'ont pas été filoutés et que cette difficulté s'expliquera d'une manière aussi plausible que l'achat des pommes de terres.

M. HENDERSON : Il peut y avoir une explication plausible, mais j'ai pris beaucoup de peine pour découvrir si le département des Finances avait commis une erreur ou si je me trompais dans mes calculs. J'ai fait l'addition plusieurs fois et je crois que j'ai trouvé la somme exacte. Je ne prétends pas que l'erreur existe dans la loi sur le fonds consolidé, mais j'ai à ma chambre un exemplaire des comptes publics marqué au crayon et je le passerai volontiers au ministre des Finances. Je serai bien aise d'obtenir une explication. Jusqu'ici, je crois qu'une erreur a été commise, voilà tout.

M. FIELDING : J'y verrai avec plaisir car, s'il y a une erreur, il faudra la rectifier.

M. R. L. BORDEN : Le ministre a eu l'obligeance de me transmettre un état détaillé, mais je m'apperçois qu'il ne renferme pas le coût des réparations faites au bateau-feu de Sandhead.

M. BRODEUR : Les dépenses suivantes ont été faites pour ce vaisseau :

Détails du coût des réparations, en 1905-1906 :

Foundry and Engine Works, de la Colombie-Anglaise, ancres	$ 232 50
E.-B. Marvin et compagnie, approvisionnements	149 26
John Jardine, peinture, etc.	724 04
Marine Railway Company, de la Colombie-Anglaise, pour gréer la goélette "Mermaid"	8,673 10
British Columbia Furniture Company, tapis de table, chaises et tabourets	11 80
E.-B. Marvin et compagnie, ferronnerie	544 84
T. N. Hibben et compagnie, cartes marines	7 40
John Robertson, tourniquets, etc.	25 38
Taylor Miller Company, bois	10 80
Jas. Gaudin, menus achats	26 00

M. R. L. BORDEN : J'ai aussi demandé au ministre le détail des dépenses relatives au "Maude".

M. BRODEUR : Le "Maude" de la compagnie de sauvetage de la Colombie-Anglaise a été affrété pour transporter les matériaux et les approvisionnements aux phares en voie de construction.

Du 5 au 15 juin 1904, 11 jours à $70	$ 770 00
Du 1er au 15 juillet 1904, 15 jours ; du 25 au 31 juillet 1904, 7 jours; du 1er au 31 août, 31 jours ; du 1er au 30 septembre, 1904, 30 jours ; du 1er au 31 octobre, 1904, 31 jours, en tout, 114 jours à $67 par jour	7,638 00
Du 1er au 27 novembre 1904, 23 jours à $67 par jour	1,541 00
Du 1er au 31 décembre 1904, 26 jours à $67 par jour	1,742 00

M. R. L. BORDEN : Le ministre connaît-il la valeur du "Maude" ?

M. BRODEUR : Non.

M. R. L. BORDEN : Pour moi, je dis que le prix est trop élevé et naturellement, comme cela dépendra beaucoup de la valeur du vaisseau, ce renseignement est important. Si l'on nous donne les dimensions du vaisseau et autres détails, nous pourrons peut-être arriver à l'estimation de sa valeur.

M. BRODEUR : Le fonctionnaire va examiner le livre des vaisseaux enregistrés pour voir si le "Maude" y est.

Voici l'explication que j'ai à donner en réponse à une demande qui a été faite, hier soir, par un honorable député au sujet du "Quadra". L'agent du département à Victoria a conseillé au département de faire réparer le "Quadra" au bassin du chemin de fer maritime Bullen, à Esquimault, les droits étant les mêmes que dans le dock du Gouvernement. Ce conseil a été suivi et le 7 janvier le "Quadra" était dans le bassin Bullen où l'on possède tous les appareils pneumatiques modernes pour faire l'ouvrage promptement et où l'on pouvait exécuter des réparations à bien moins de frais et beaucoup plus vite que dans le bassin du gouvernement où nous aurions été obligés de faire les travaux à la main. Le vaisseau fut placé dans le bassin d'Esquimault, et plus tard amené de la Victoria Machinery Depot Railway, à Victoria, où les réparations ont été faites en régie à la condition que les droits de bassin seraient les mêmes que ceux du bassin du gouvernement ; de cette façon les réparations pouvaient être faites plus rapidement.

M. R. L. BORDEN : Ce n'est pas vanter bien haut la capacité du bassin de l'Etat, n'est-ce pas ?

M. BRODEUR : Je n'ai pas eu le temps d'étudier le rapport.

M. R. L. BORDEN : Je remercie le ministre de son renseignement. Je lui ai demandé aussi des renseignements au sujet du steamer "Oscar".

M. BRODEUR : Le bateau "Oscar" a un tonnage enregistré de 95 tonnes, son propriétaire est madame Elisabeth A. Fell, de Victoria. Nous l'avons employé depuis le 25 août jusqu'au 3 octobre 1904, 40 jours à $65 par jour, pour porter du charbon aux différentes stations de sifflet de brume.

M. R. L. BORDEN : Le ministre connaît-il la valeur du bateau "Oscar" ?

M. BRODEUR : Non.

M. R. L. BORDEN : J'ai aussi demandé des renseignements au sujet du "Salvor".

M. BRODEUR : Le colonel Anderson auquel on a demandé de faire un rapport sur le "Salvor" est dans l'Ouest présentement, et

aussitôt qu'il sera de retour nous aurons son rapport.

M. R. L. BORDEN : J'ai aussi demandé différents autres renseignements.

M. BRODEUR : J'ai mis tout le personnel du département à l'œuvre ce matin et il travaille à préparer ces renseignements.

M. J. D. REID : A la page B—168 du rapport de l'auditeur général il y a un item pour 1,500 barils de ciment de Charles Strubbe. Quel est cet homme ?

M. BRODEUR : C'est un marchand général à commission, à Montréal, d'après ce qu'on me dit.

M. J. D. REID : Mes renseignements sont que pendant cette année-là le département a demandé des soumissions pour environ 5,000 barils de ciment, et d'une manière ou d'une autre cet homme en a obtenu la fourniture. A cette époque M. Strubbe était un voyageur de commerce pour la maison Bellehouse, Dillon et Cie, de Montréal, qui n'était pas directement dans ce commerce. Je vois que le même homme a aussi fourni une certaine quantité de limes. Il s'était entendu, me dit-on, avec la maison Bellehouse, Dillon et Cie pour lui transporter la fourniture du ciment et des limes. Je crois savoir que la maison Bellehouse, Dillon et Cie ne pouvait pas se charger elle-même de l'entreprise, mais qu'elle a vendu le ciment à Strubbe pour $2.80 le baril livré. Pour une raison ou pour une autre le département ne voulut pas recevoir le ciment de la maison Bellehouse, Dillon et Cie et cette maison fut obligée de se procurer du ciment manufacturé par la compagnie internationale de ciment de Hull, qui le vendait $1.70 le baril. Je vois que M. Strubbe fait payer le même ciment $2.80 le baril au département, et y ajoute le transport, tandis que l'on m'informe que la compagnie internationale livre son ciment pour $1.70. Le transport coûte 30 cents le baril, ce qui ferait alors un profit pour Strubbe de 80 cents le baril, de sorte que sur cet item seulement de 1,500 barils de ciment, M. Strubbe a dû faire un bénéfice de $1,200. Je n'ai pas pu découvrir où le département a acheté les autres 3,500 barils. C'eut été la chose la plus facile du monde pour le ministre ou pour celui qui est préposé à ces achats de téléphoner à la compagnie du ciment de Hull et de lui commander le ciment à $1.70, au lieu de l'acheter par l'entremise de cet homme qui n'était pas dans ce genre d'affaires, mais était simplement un employé d'une autre maison. Nous avons là une transaction semblable à celle de Merwin. L'honorable ministre me blâme parce que je ne saisis pas le comité des comptes publics de ces questions.. Il doit savoir, je crois, qu'il y a plusieurs jours que nous essayons à faire comparaître ce nommé Strubbe devant le comité, mais qu'il a été impossible de le faire parce que ce comité est occupé à d'autre besogne. Je puis assurer le ministre que le département peut se considérer heureux que nous n'ayons pas eu un plus grand nombre de séances du comité des comptes publics, parce que nous aurions pu démontrer qu'il y a plus d'un homme comme Merwin qui fait du grivelage et je dis qu'il y en a un grand nombre dans son département. J'admets que toutes ces choses se sont passées avant l'arrivée de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries à la tête du département, mais j'espère que s'il demeure dans ce poste pendant quelque temps nous ne serons plus obligés d'appeler l'attention de la Chambre sur des choses de ce genre, non seulement dans son département mais dans d'autres départements. Voilà un cas de grivelage aussi clair qu'il est possible d'en trouver un. Je suis en mesure de prouver devant le comité des comptes publics, sans le moindre doute possible, que cet homme était à cette époque un employé de la maison Bellehouse, Dillon et Cie, et qu'il n'était pas dans le commerce du ciment du tout.

M. BRODEUR : Je regrette que mon honorable ami parle de cette question sans se renseigner sur les faits véritables de la cause. L'honorable député dit que nous avons payé $2.20 le baril pour du ciment à un certain M. Strubbe, lorsque nous aurions pu acheter le même ciment de la compagnie internationale de Hull pour la somme de $1.70 le baril. Nous n'avions simplement qu'à téléphoner aux bureaux de cette compagnie, dit-il.

Mon honorable ami propose-t-il que lorsque nous aurons à l'avenir à acheter quelque chose, au lieu de demander des soumissions nous téléphonions simplement à une maison et nous lui demandions de nous envoyer ce dont nous avons besoin ? C'est de cette manière qu'il veut que nous conduisions les affaires du département, je dois lui dire que je ne suis pas de son avis. Quelquefois mon honorable ami blâme sévèrement le département parce que nous ne demandons pas de soumissions. Il dit que c'est parce que le département veut permettre à ses amis de faire des bénéfices. Je conseillerais à l'honorable député qu'il doit à sa dignité dans la Chambre et dans le pays, d'être un peu plus soigneux dans le choix de ses expressions. Dans le cas actuel qu'est-il arrivé ? Le sous-ingénieur qui a fait cet achat m'informe que des soumissions ont été demandées dans les journaux.

M. J. D. REID : Dans quels journaux ?

M. BRODEUR : Le sous-ingénieur me dit que les avis d'adjudication ont été publiés dans les journaux de Montréal, d'Ottawa et de Québec. M. Strubbe était le plus bas soumissionnaire et naturellement le département ne pouvait rien faire autre chose que de lui accorder la fourniture, et c'est ce qui a été fait. Comment alors mon honorable ami peut-il parler de grivelage ? La compagnie internationale du

ciment aurait pu faire une soumission comme les autres. Je ne sais pas pourquoi elle ne l'a pas fait. L'opération est faite ouvertement du commencement à la fin.

M. GANONG: Le ministre dit-il que dans chaque cas où le département a besoin de grandes quantités de ciment il demande des soumissions ?

M. BRODEUR : Oui.

M. GANONG : Le ministre voudra-t-il nous dire quel ciment le département considère le meilleur ? Je vois par le rapport de l'auditeur général qu'il en achète de différentes sortes. Apparemment il doit y avoir quelques bonnes raisons pour préférer tel ou tel ciment.

M. BRODEUR : Nous avons un laboratoire où on fait l'épreuve du ciment avant de conclure l'achat.

M. GANONG : Mais il y a plusieurs variétés de ciment dans le rapport de l'auditeur général. Par exemple, je vois ici le ciment de White, la plus haute marque de ciment anglais de Portland. Est-ce que l'ingénieur du département considère que c'est le meilleur ciment ?

M. BRODEUR : Le sous-ingénieur dit que ce ciment a toujours donné en général bonne satisfaction.

M. GANONG : Le considère-t-on comme la meilleure qualité de ciment en usage ?

M. BRODEUR : Je ne crois pas qu'il serait juste pour les autres vendeurs de ciment d'exprimer une telle opinion sur la valeur de leur produit. Le ciment dont le département se sert pour les travaux est éprouvé d'abord au laboratoire du département, et si l'épreuve est satisfaisante on l'achète. Je ne crois pas que mon honorable ami ait le droit d'aller jusqu'à demander aux fonctionnaires du département de dire si un ciment est meilleur qu'un autre.

M. GANONG : Je suppose d'après la réponse du ministre que le ciment de White est aussi bon que n'importe quel autre ciment pour les travaux de l'Etat ?

M. BRODEUR : On l'a trouvé satisfaisant.

M. GANONG : Tous les achats de ciment dans les Provinces maritimes ont-elles été faites par voie d'adjudication sur soumissions. L'achat des 400 barils de ciment dont on s'est servi au phare de Gannet-Rock a-t-il été fait par voie d'adjudication sur soumissions ?

M. BRODEUR : Le sous-ingénieur me dit que nous n'avons pas demandé de soumissions publiques pour ce ciment. On en a employé pour environ $800.

M. GANONG : A Grand-Manan on a employé 132 barils de ciment, à l'île à la Perdrix, 155 barils, à Lepreaux, 520 barils, en tout 1,420 barils de ciment, que l'on a achetés de T. McAvity et fils. Il semble étrange alors que bien que le ciment White ait été considéré assez bon pour les travaux de l'Etat et que le département pouvait l'acheter à $2.25 le baril, que chacun de ces 420 barils ait coûté $2.75, et que pas un n'a été acheté par voie de publicité et concurrence.

M. BRODEUR : Ce sont tous de petits achats de $600 à $900. Je suppose que l'honorable député n'exigera pas que chaque fois que nous avons de petits achats de ciment à faire nous demandions des soumissions par la voie des journaux.

M. GANONG : 1,400 barils à $2.75 représentent un bénéfice de $700 pour l'entremetteur.

M. FOSTER : Il n'y a aucun doute à cela. Le ministre dit qu'une petite quantité seulement a été employée à Gannet-Rock, mais c'est une pauvre défense ; tout ce ciment a été acheté à la même maison. Le ministre savait qu'il aurait besoin de cette quantité de ciment dans cette partie du pays, mais le département a jugé à propos de demander à McAvity de le fournir. On savait qu'on aurait besoin d'une grande quantité de ciment, d'au moins 1,400 barils. On savait qu'on l'achèterait tout de McAvity et l'on n'a pas demandé de soumissions. Ce n'est pas une raison parce que vous employez 400 barils à Gannet-Rock et 200 barils à d'autres endroits, de ne pas demander de soumissions, parce que ce ne sont que de petites quantités. Le ministre sait que cette maison de Saint-Jean n'est que l'agent d'une fabrique de ciment, et qu'elle prélève une forte commission sur les commandes qui lui sont données sans concurrence. Il n'y a que quelques instants, le ministre voulant répondre à mon honorable ami qui le conseillait de ne pas demander de soumissions, disait : Est-ce que vous me conseillez de ne pas demander de soumissions? Mais dans le cas de Strubbe j'en ai demandé pour 1,500 barils et ici il n'y a que 1,400 barils.

M. BRODEUR : 5,000.

M. FOSTER : 1,500.

M. BRODEUR : On en a acheté plus que cela.

M. FOSTER : Si on en a acheté plus que cela, on a dû l'acheter de McAvity. Mais c'est le système que l'on suit au département. Vous ne pouvez jamais arriver à la source lorsqu'il est dans l'intérêt du département de diviser les faveurs à des amis et partisans politiques auxquels on veut permettre de faire des profits et du grappillage. Par exemple, lorsqu'on a besoin de bois dans la Colombie-Anglaise, on s'adresse à Merwin, de Montréal, qui ne connaît pas plus que moi-même ce commerce.

Vous lui donnez la commande et vous lui permettez de faire un profit et du grappillage. Avec la plus étonnante innocence imaginable un chaud partisan de mon honorable ami a dit l'autre jour devant le comité des comptes publics que ce grappillage avait été permis parce que Merwin fournissait des marchandises régulières à des prix très bas, et que ces autres transactions étaient pour le récompenser.

M. LAW : Quel profit semblerait à l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) et à l'honorable député de Charlotte (M. Ganong) raisonnable sur quatre ou cinq cents barils de ciment?

M. GANONG : Lorsque le Gouvernement peut acheter pour $2.25 le baril du ciment qui convient pour ses travaux, tel qu'il est montré dans le rapport de l'auditeur général, pourquoi payer davantage ? Ce ciment était-il d'une qualité particulière?

M. BRODEUR : En réponse à l'honorable député de Toronto-nord qui se plaint que nous ayons acheté sans publicité du ciment de McAvity pour les phares que nous construisons, je lui dirai que la quantité requise ne dépassait pas $5,000, mais les fonctionnaires de mon département me disent, et peut-être que mon honorable ami n'est pas au fait de ces circonstances, qu'il serait contraire aux intérêts du département d'acheter une plus grande quantité de ciment que cela à la fois, parce que nous n'avons pas toujours l'endroit convenable pour le mettre et qu'il pourrait être exposé à être endommagé et même à être perdu tout à fait. Les travaux que nous avons à faire sont quelquefois éloignés à plus de 3,000 milles de distance, et il est important que nous achetions des articles, comme le ciment, à l'endroit le plus près. Lorsque nous avons eu des travaux à faire dans la baie de Fundy nous nous sommes adressés à McAvity pour le ciment. Je ne vois rien de mal là-dedans. Je me suis demandé si nous devrions acheter notre ciment en grandes quantités et par voie de concours, mais les fonctionnaires du département me disent que l'on serait exposé à en perdre une trop grande quantité et même subir une perte complète. Dans ces circonstances, je ne vois pas comment nous pouvons être blâmés.

M. COCHRANE : Tout en achetant le ciment en grande quantité à la fois, ne pourriez-vous pas le faire livrer à l'endroit où vous en aurez besoin?

M. BRODEUR : Les travaux ne se font pas tous en même temps.

M. COCHRANE : Quelle différence cela fait-il ?

M. BRODEUR : Nous faisons des travaux dans la Nouvelle-Ecosse, dans le Nouveau-Brunswick, dans Ontario, dans la province de Québec et dans la Colombie-Anglaise, et nous avons besoin du ciment à ces différents endroits. Si nous en achetions une grande quantité nous serions obligés de le mettre quelque part, et comme nous n'avons pas de hangars, qu'arriverait-il ?

M. COCHRANE : L'honorable ministre va bien loin pour trouver une excuse...

M. BRODEUR : Eh bien !

M. COCHRANE : Eh bien !... mais nous savons à quoi nous en tenir.

M. BRODEUR : Je ne veux pas empêcher l'honorable député d'avoir son opinion.

M. COCHRANE : Pourquoi alors le ministre parle-t-il autant pour essayer à nous convertir à ses opinions lorsqu'elles sont si absurdes ? D'après ce qu'il a dit le département avait besoin de 1,400 barils de ciment dans la baie de Fundy. Il a acheté cette quantité d'une certaine maison à Saint-Jean, et maintenant il veut se tirer d'affaires en disant que le département n'a pas de hangars pour remiser en grande quantité le ciment qui alors pourrait se gâter. Mais s'il achetait son ciment par marché, le vendeur s'engagerait à le délivrer en telles quantités et livrables à tels endroits fixés par le département, de sorte que l'excuse de l'honorable ministre ne vaut rien.

M. TAYLOR : Pourquoi le département n'agit-il pas comme on fait dans le monde des affaires ? Pourquoi ne pas demander des soumissions pour toute la quantité de ciment dont on aurait besoin pendant la saison chargé sans frais en gare de l'endroit où la fabrique est établie. On a donné à Strubbe l'entreprise de fournir 5,000 barils à $2.20, mis sur gare, quand ils lui coûtaient, à lui, $1.68.

M. BRODEUR : Je ne crois pas que ce que dit l'honorable député (M. Taylor) soit exact.

M. TAYLOR : Sur quelle autorité l'honorable ministre s'appuie-t-il pour me contredire ?

M. BRODEUR : Sur l'autorité du sous-ingénieur du département.

M. TAYLOR : Le sous-ingénieur du département se trompe. Mon assertion est basée sur une autorité qu'on ne peut contester, et si le ministre veut m'accorder une enquête je le lui prouverai. Si le ministre avait demandé des soumissions pour la quantité de ciment requise le fournisseur aurait été prêt à l'expédier en lots, à la volonté du département, et lorsqu'on aurait eu besoin de ciment pour des travaux quelconques, le commis des travaux n'aurait eu qu'à faire la demande de la quantité dont il avait besoin, et le ciment lui aurait été expédié par chemin de fer. Ceux qui ont vendu le ciment au département et qui l'ont payé $1.68, prix auquel tout le monde peut l'acheter, prélèvent un bénéfice d'environ 50 cents

par baril dont profitent quelques amis du Gouvernement. Nous voyons dans le rapport de l'auditeur général que l'on a payé différents prix pour le ciment pour des travaux ici et là, et pas un homme intelligent ne conduirait ses affaires de cette manière.

M. FIELDING : Je crois que mon honorable ami (M. Taylor) a tort de parler comme il le fait vis à vis d'une maison comme celle de McAvity et fils. Je ne dis pas que nous étions obligés d'acheter le ciment d'eux, mais je connais assez la maison McAvity pour savoir que tous ceux qui font affaires avec elle ne payent qu'un prix raisonnable. Peut-être a-t-on fait une erreur en lui demandant de fournir ces marchandises, mais je suis certain que cette maison ne voudrait rien faire qui justifierait l'emploi du mot grappillage dans une transaction à laquelle elle serait partie. C'est une des maisons les plus anciennes et la plus respectables des Provinces maritimes, et qu'elle vende du ciment ou d'autres articles elle ne demande qu'un profit raisonnable.

M. R. L. BORDEN: Je ne crois pas que la critique s'adresse à la maison McAvity mais au Gouvernement. Je connais cette maison. Je la connaissais lorsque j'étais enfant, et je sais qu'elle est composée d'hommes honorables et jouissant d'une grande réputation dans le monde des affaires. Mais je les connais assez aussi pour savoir que si le Gouvernement veut leur payer un bon prix pour leurs marchandises ils ne le refuseront pas.

M. FIELDING : Non, si nous devons supposer que le Gouvernement était fou, je ne crois pas qu'ils refuseraient les prix offerts.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai aucun doute que le Gouvernement s'est trompé en payant $2.75 par baril pour ce ciment et je doute fort que cette maison puisse vendre le même ciment à d'autres personnes au même prix. L'excuse offerte par le ministre de la Marine et des Pêcheries est frivole. Il dit que le département a acheté du ciment sans demander de soumissions parce qu'il n'a pas de hangars pour le mettre à l'abri, mais quand il l'achète sans demander de soumissions il n'a pas d'avantage d'endroit pour le remiser.

M. BRODEUR : Je ne voudrais pas dire que l'argument de mon honorable ami (M. R. L. Borden) est frivole, mais nous avons acheté ce ciment pour livraison immédiate, et nous n'avons pas besoin de hangars pour le remiser.

M. R. L. BORDEN : Avez-vous acheté tous les 1,407 barils pour être livrés en même temps.

M. BRODEUR : Non, le ciment devait être livré à différents endroits.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi le département de la Marine ne suivrait-il pas la même politique suivie par le gouvernement impérial, lorsqu'il demande des soumissions pour Halifax ? Les avis d'adjudication portent que les commandes devront être livrées en telle ou telle quantité, à telle ou telles époques, et à tel et tels endroits dont le fournisseur sera averti plus tard. Le ministre ne pourra pas dire que cela est impraticable, et je ne crains pas d'affirmer que le fait de s'abstenir de demander des soumissions n'a pas du tout facilité la besogne du département. Il ne me semble pas y avoir la moindre justification de ne pas suivre une manière de procéder si utile en de telles circonstances. Mais lorsque nous voyons dans les "Débats" que le département a acheté pour tout près d'un million de dollars de marchandises durant l'année dernière, sans demander de soumissions, il n'y a rien d'étonnant dans la conduite suivie dans le cas actuel.

M. LAW : A propos de ciment, je dois dire que dans les Provinces maritimes nous importons notre ciment. Depuis quelques années, nous importons presque exclusivement le ciment Portland de White. C'est je crois, celui dont on se sert à Saint-Jean et dans les autres parties du pays. Ce ciment nous vient d'Europe directement, et nous coûte $2.45 le baril. Si la maison McAvity en a vendu à $2.75 le baril, je considère que ce n'est qu'un profit raisonnable. Ceux qui ont des connaissances en fait de ciment savent que c'est un article sujet à s'avarier et qui doit être gardé en des endroits très secs.Il y a deux ans que nous en avons fait venir une très grande quantité qui avait été déposée à l'étage inférieur d'un entrepôt, et que nous croyions absolument sec. Dans ces circonstances, je crois que le prix de $2.75 le baril que M. McAvity a reçu est un prix très raisonnable. Je crois que ce n'est pas tant le prix qui tarabuste l'honorable député de Charlotte (M. Ganong) que le nom de la maison qui a vendu le ciment. La maison de McAvity n'appartient pas au bon parti politique, d'après l'honorable député, et si le Gouvernement actuel avait acheté son ciment d'amis politiques de l'honorable député, la question n'aurait probablement jamais été soulevée.

M. GANONG: Je veux donner un bon avis à l'honorable député de Yarmouth (M. Law) et je lui dis : N'importez plus de ciment, mais achetez le du Gouvernement, car je puis lui montrer que le Gouvernement a le ciment de White non pas directement, mais en deuxième main, pour la somme de $2.25. Si l'honorable député le paye $2.45, il y a ici pour lui l'occasion d'économiser de l'argent. Mais qui a dit que le ciment acheté était du ciment importé de White. Pas moi.

M. LAW : Je n'ai pas dit que c'était l'honorable député qui avait fait cette assertion.

M. GANONG : Mais l'honorable député à donné à entendre que c'était du ciment de White.

M. LAW : Je crois que c'est le ciment dont on se sert principalement à Saint-Jean.

M. GANONG : Le ministre pourrait-il nous dire quelle espèce de ciment on a employé dans les travaux à Gannet-Rock, Lepreaux et l'île à la Perdrix ?

M. BRODEUR : Nous laissons à l'ingénieur dirigeant les travaux le soin de choisir la qualité de ciment qu'il croit la meilleure.

M. R. L. BORDEN : Quelle qualité a-t-il choisie dans le cas actuel ?

M. GANONG : Je puis apprendre au ministre quelle sorte de ciment on a employé, parce que c'est dit dans le rapport de l'auditeur général, et c'est là où perce le bout de l'oreille. C'est du ciment de T. Rathbun. M. McAvity était auparavant agent de la compagnie du ciment Rathbun. Elle a vendu ce ciment au Gouvernement $2.75 par baril, lorsque le ciment anglais aurait pu être acheté à $2.25 le baril. Mais, naturellement, la maison McAvity était amie du Gouvernement et il aurait été méchant de demander des soumissions à d'autre qu'elle.

M. FIELDING : Mon honorable ami croit donc que nous devrions acheter du ciment anglais, au lieu de ciment canadien ?

M. FOSTER : Cela dépasse les bornes.

M. LENNOX : Si le ministre des Finances croit que l'on peut se moquer de la pareille façon des électeurs du pays, il se trompe grandement. Il n'y a aucun doute que la population désire donner la préférence aux marchandises canadiennes, lorsqu'il y a une réelle concurrence mais pas autrement. Ce que le pays veut, c'est une transaction juste et un prix juste et ne veut pas être trompé de la pareille façon pour les besoins électoraux du Gouvernement.

M. FIELDING : Je ne vois pas comment mon honorable ami mêle la question des élections à celle-ci. Nous discutons dans le moment ciment et non suffrages.

M. LENNOX : Vous voulez capter les suffrages.

M. HENDERSON : L'honorable ministre cherchait des votes et ne peut pas accuser alors mon honorable ami.

M. J. D. REID (Grenville) : Lorsque le département de la Milice a besoin de ciment, elle l'achète directement de la compagnie Rathbun. A la page 247 du rapport de l'auditeur général, vous trouverez que l'on a acheté du ciment de cette maison, à Deseronto (Ontario), pour les réparations du fort de Lévis. On a acheté 150 barils de ciment Rathbun à $2.30, moins les frais de transport, $76.86. On n'a pas fait payer de transport sur ce ciment. Cependant, on a payé $2.75 le même ciment, de sorte que vous donnez réellement à la maison McAvity un gain illicite de 45 cents.

M. BRODEUR : Mon honorable ami a toujours ce terme à la bouche. Il ferait beaucoup mieux d'apporter quelques preuves à ses insinuations et montrer plus de courage.

M. FOSTER : Tournez la page W—16 ; vous verrez que l'on a payé le ciment Star pour les travaux du canal de la Trent $2.08 le baril, moins les frais de transport. Le département en a acheté 14,000 barils, qu'il a payé $2.08 le baril, moins $790.84 de frais de transports. Il y a eu un autre achat de 7,000 barils à $2.08, et un autre encore de 7,000 barils au même prix, toujours du ciment Star.

M. LAW : L'honorable député de Leeds prétend alors qu'un homme d'affaires devrait importer son ciment de l'Ouest pour les Provinces maritimes.

M. LENNOX : Non, il n'a pas dit cela.

M. LAW : Je dis que pas un homme d'affaires n'agirait comme cela, parce que le coût du transport du ciment canadien jusqu'à la Nouvelle-Ecosse en empêcherait l'achat entièrement.

M. LENNOX : L'honorable député ne comprend pas que nous posons comme principe que l'on doit demander des soumissions publiquement. Dans ces demandes de soumissions on doit dire la quantité requise. Le département recevra alors des soumissions de toutes les parties du pays et il pourrait décider laquelle est la plus profitable. Voilà comment agirait une maison d'affaires, et c'est tout ce que l'honorable député de Leeds dit.

M. STOCKTON : L'honorable député de Yarmouth (M. Law) ne voit rien de mal dans la transaction, mais est-ce qu'un homme d'affaires ne trouverait pas que c'est mal de payer $700 de plus pour son ciment qu'il ne devrait payer ? Une transaction de ce genre n'est certainement pas suivant le principe des affaires. Le ministre voudra-t-il nous dire lorsqu'il a acheté le ciment de cette maison respectable de Saint-Jean, s'il a débattu le prix ou s'il le lui a laissé fixer

M. BRODEUR : Je n'ai pas ce renseignement, mais je sais qu'il s'est fait beaucoup de travaux à divers endroits et à différentes époques dans les environs de Saint-Jean, dans le cours des dernières années. Le ciment a été acheté aussi à différentes époques. Dans certains cas, nous en avions besoin d'une petite quantité, et dans d'autres de plus grandes. La maison McAvity est une des plus honorables de la ville de Saint-Jean ; on lui a demandé de fournir le

ciment au département en différentes occasions et à différentes époques de l'année, mais le rapport de l'auditeur général donne toute la quantité comme s'il n'y avait eu qu'un seul achat. La loi permet au département de faire des achats pour une somme moindre que $5,000 sans demander de soumissions, et je voudrais savoir si, dans tous les cas, même dans le cas d'un petit achat, l'honorable député exigerait que nous demandions des soumissions ? Il dit que dans chaque cas nous devrions demander des soumissions par la voie des journaux, et non pas demander à des maisons responsables de nous donner leurs prix. Mais si nous publions des annonces chaque fois que nous avons de petits achats à faire, cela coûterait très cher.

M. HAGGART : On le sait.

M. BRODEUR : Est-ce que mon honorable ami, lorsqu'il était ministre, a toujours demandé des soumissions ? S'il consulte les rapports du département lorsqu'il en était le chef, il verra que dans quelques cas même lorsque les achats dépassaient $5,000 il n'a pas demandé de soumissions.

M. HAGGART : Jamais.

M. BRODEUR : Même dans les cas au-dessous de $5,000.

M. HAGGART : Oui.

M. BRODEUR : Je dois accepter la parole de mon honorable ami, mais je crois que sa mémoire lui fait quelque peu défaut.

M. FIELDING : Il n'est pas sérieux.

M. HAGGART : Oh ! oui, je le suis. Lorsque j'étais à la tête du département nous n'achetions même pas un pinceau pour l'Intercolonial sans demander une soumission. L'honorable ministre parle des difficultés qu'il y a de demander des soumissions lorsque les achats sont faits à des intervales différents. Ne sait-il pas que le Gouvernement impérial n'achète pas une livre de clous sans soumissions? Ne sait-il pas qu'il a des formules et listes imprimées qui sont envoyées à toutes les maisons dans une ligne de commerce ?

M. BRODEUR : Pas à toutes.

M. HAGGART : A des centaines de maisons commerciales auxquelles on demande à quel prix elles fourniront les articles dont on a besoin, même une livre de peinture. Où est la difficulté pour nous de faire la même chose ? Il y en a pas du tout. Mais lorsqu'un département fait des achats pour la somme de $1,000,000 sans demander de soumissions, et lorsque la loi et les décrets du conseil disent qu'il faut en demander les membres de l'opposition ont le droit de porter des accusations et imputer les motifs qu'ils voudront.

M. BRODEUR : L'honorable ministre dit-il que la loi oblige de demander des soumissions dans tous les cas ?

M. HAGGART : Dans tous les cas jusqu'à l'année dernière, lorsque la loi a été modifiée par le ministre de la Justice, et depuis cette époque les départements ont le droit d'acheter des marchandises dans demander de soumissions jusqu'à un certain montant. Je crois que c'est $5,000. La loi telle qu'on l'interprétait dernièrement disait que dans tous les cas d'achat il fallait demander des soumissions. Il y avait un certain doute pour les $5,000. Pour faire disparaître ce doute le ministre de la Justice a fait adopter ce nouveau bill.

M. BRODEUR : Ce n'était pas pour cela du tout.

M. HAGGART : Je sais parfaitement que c'était pour deux objets. Premièrement, à accorder aux divers ministères le droit d'acheter jusqu'à $5,000 sans demander de soumissions et ensuite d'exercer un certain contrôle sur le ministère en l'obligeant de se présenter devant le conseil pour obtenir son autorisation avant de pouvoir accorder l'entreprise. Le ministre pourra peut-être nous dire s'il n'y avait pas une autre objet en vue.

M. BRODEUR : Mon honorable ami parle de soumissions. Mais je voudrais savoir s'il parle des soumissions demandées par la voie des journaux ou simplement des soumissions envoyées à des amis. A-t-il, lorsqu'il était ministre des Chemins de fer et des Canaux, demandé des soumissions par la voie des journaux ?

M. HAGGART : Je me suis expliqué aussi clairement que possible. En Angleterre il n'y a que les personnes dont les noms sont choisis d'avance par les autorités impériales qui ont le droit de soumissionner. On n'accorde ce droit qu'à ceux qui ont prouvé par la manière dont ils ont rempli les commandes précédentes qu'ils ont eues du Gouvernement impérial qu'on pouvait se fier à eux. La liste de ceux qui ont le droit de soumissionner doit renfermer mille noms distribués dans toutes les parties de l'empire. A chacun de ces fournisseurs le Gouvernement envoie un cahier contenant les détails de tous les articles jusqu'à même un pinceau et une livre de clous, et on leur demande ensuite pour quel prix ils veulent faire certains travaux. On accorde ensuite l'entreprise au plus bas soumissionnaire. C'était la pratique suivie sur l'Intercolonial. Il y avait une liste des personnes autorisées à soumissionner.

M. BRODEUR : Oh !

M. HAGGART : Nous faisions absolument comme les autorités impériales.

M. BRODEUR : Pas suivant la loi canadienne. D'après notre loi, lorsqu'un minitre achète pour plus de $5,000 d'appro-

visionnements, il est obligé de demander des soumissions par la voix des journaux et à part cela il était forcé de donner tout l'avantage à ses amis au lieu d'au pays. Or, la politique que j'ai adoptée est que dans tous les cas où la somme excédera $5.000. je devrai demander des soumissions.

Or, la ligne de conduite que j'ai adoptée c'est, dans tous les cas où la dépense doit atteindre une somme de plus de $5,000, de demander des soumissions, non seulemnt de la part de mes amis politiques, comme faisait l'honorable député, mais de la part de tous généralement. C'est là ce qui distingue notre manière de faire de celle des honorables messieurs de la gauche.

M. HAGGART : L'honorable ministre indiquera peut-être en quoi consiste la différence. Dans tous les cas où la dépense excédait $5,000, les fournitures du chemin de fer Intercolonial étaient achetées par voie d'adjudication, à la suite d'avis publics publiés dans les divers journaux. Puis, lorsque le département avait besoin de ciment, ou de quelqu'un de ces autres articles, il était préparé une liste de la quantité probable qu'il faudrait dans les divers magasins durant l'année. Cette liste était adressée, si je ne me trompe, à presque tous les négociants bien cotés des Provinces Maritimes engagés dans ce commerce, en vue d'en obtenir une soumission. Parmi ceux-là se trouvait votre ami M. McAvity. L'entreprise de fourniture était accordée dans tous les cas au plus bas soumissionnaire. Il pouvait y avoir quelque différence dans la qualité de l'article fourni, et les contestations à ce sujet étaient réglées, non pas par le département, mais par l'école de science du collège McGill de Montréal, dont les directeurs faisaient fonctions d'arbitres, ou faisaient au département un rapport quant à la qualité du ciment. C'est sur ce rapport que le département se fondait pour adjuger l'entreprise. Jamais le ministre n'intervenait, ne contrecarrait la décision du département ou adjugeait l'entreprise à d'autres que le plus bas soumissionnaire, à moins que le sous-ministre n'eût fait rapport que l'article n'était pas de la qualité voulue. Quant à la qualité de ces articles, ce n'était pas le département qui s'en rendait juge, c'était un tribunal indépendant qui était appelé à donner sa décision.

M. BRODEUR : L'honorable ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux a déclaré que sa règle jadis était de ne pas faire appel de soumissions . . . .

M. COCHRANE : Ce n'est pas ce qu'il a dit.

M. BRODEUR : De ne pas inviter le public généralement à soumissionner.

M. COCHRANE : Ce n'est pas cela.

M. BRODEUR : L'honorable député (M. Cochrane) affirme le contraire. Il n'a pas dû prêter une oreille très attentive aux déclarations de l'ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux.

M. COCHRANE : J'y ai prêté une oreille attentive, et vous êtes loin de rapporter ses paroles exactement.

M. BRODEUR : L'honorable ex-ministre a déclaré que sa pratique avait été de demander des soumissions, mais non pas publiquement, non pas du commerce généralement.

M. COCHRANE : Ce n'est pas du tout cela qu'il a dit.

M. BRODEUR : Il n'en demandait pas aux gens en mesure de fournir les marchandises : il s'adressait à quelques-uns de ses propres amis politiques.

M. HAGGART : Non.

M. COCHRANE : Il n'a rien dit de tel. Si vous n'avez pas de meilleure excuse à donner, vous feriez mieux de reprendre votre siège.

M. BRODEUR : Il s'adressait à quelques-uns de ses amis, à des particuliers à sa convenance, à des amis politiques, ou si cela fait mieux l'affaire de l'honorable député de Northumberland (M. Cochrane), je dirai simplement que l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux invitait à soumissionner les personnes qui lui étaient agréables. J'espère qu'on ne trouvera pas l'expression trop forte. Est-ce là une ligne de conduite raisonnable ? Celle que nous suivons actuellement n'est-elle pas plus juste ? La loi ne nous oblige peut-être pas à le faire ; mais il me semble qu'il est plus dans l'intérêt de la bonne administration et plus dans l'intérêt public d'en agir ainsi. Notre Gouvernement a pris l'habitude d'introduire des réformes dans le service public. L'honorable ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux n'a pas donné grand encouragement à ses amis de la gauche ; car le chef de l'opposition avait déclaré : Vous devez toujours faire appel de soumissions par la voie des journaux.

Il est possible que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), alors qu'il était ministre des Finances, ignorait que son collègue se dispensait de demander des soumissions par voie d'avis public. Celui-ci refuse de dire aujourd'hui qu'il demandait des soumissions de cette manière. Nous avons opéré une réforme ; nous demandons des soumissions par la voie des journaux. Nous invitons à soumissionner, non seulement nos amis politiques, non seulement ceux qui nous sont agréables, mais tout le monde, tories aussi bien que libéraux. C'est là la ligne de conduite que nous avons suivie, et je suis heureux de constater qu'elle nous vaut l'approbation générale.

M. STOCKTON : L'honorable ministre ne paraît pas réussir très bien à mettre cette règle en pratique, puisqu'il s'achète chaque

année pour plus d'un million de dollars de fournitures sans appel de soumissions. Je ferai en outre observer au ministre qu'il n'a pas répondu à la question que je lui ai posée. Voudra-t-il dire si le département s'assurait du prix du ciment avant sa livraison, ou si la livraison se faisait d'abord et si le prix était fixé après coup par le vendeur ?

M. BRODEUR : L'habitude du département est de. . .

M. SOTCKTON : Je ne demande pas à l'honorable ministre de me dire ce que le département a l'habitude de faire ; je lui demande de me dire ce qui s'est fait dans le cas en question.

M. BRODEUR : Je ne saurais dire ce qui s'est fait dans le cas en question ; mais je serai très heureux de déposer les pièces qui s'y rapportent.

M. STOCKTON : Ces pièces ne nous renseigneront pas à cet égard ; mais je suis convaincu que le ciment a été acheté d'abord et que les vendeurs en ont fixé le prix après coup.

M. BRODEUR : Ces maisons ont bonne réputation ; elles sont en mesure de vendre à un prix raisonnable, et de plus, ces prix doivent être acceptés et certifiés par nos agents aux divers endroits. C'est ce qui se fait ; et c'est ce qui s'est fait, j'imagine, dans le cas dont parle l'honorable député.

M. GANONG : J'ai entendu dire que lors de l'arrivée à Ottawa récemment d'un nouveau ministre, on lui avait remis une liste de maisons libérales de qui il était tenu d'acheter, sous peine d'être mis à la porte. C'est la règle qu'on a appliquée dans le cas actuel. Qui est-ce qui a dénigré la maison McAvity, une des maisons des plus entreprenantes du Canada. . .

M. BRODEUR : L'honorable ministre de Toronto-nord (M. Foster).

M. FOSTER : Ce n'est pas vrai.

M. BRODEUR : Je pensais que l'honorable député l'avait fait.

M. FOSTER : L'honorable député ne l'a pas fait.

M. BRODEUR : L'honorable député ne s'est-il pas servi de l'expression " coup d'écumoir " (rake-off) ?

M. FOSTER : Je me suis servi de cette expression, et je ne m'en cache pas ; mais personne doué d'un peu de sens comun, ne conclura de là que j'ai donné à entendre que cette maison n'est pas estimable.

M. BRODEUR : Si l'on affirme qu'une maison de fournisseurs de l'Etat obtient un " rake-off ", cela équivaut à dire, j'imagine, que cette maison n'est pas estimable.

M. FOSTER : Aucunement.

M. BRODEUR : C'est ce que je comcomprends.

M. FOSTER : Vous n'êtes aucunement fondé à le comprendre ainsi.

M. BRODEUR : Je suis heureux de voir que l'honorable député retire l'expression.

M. FOSTER : Je ne retire rien. Mes paroles avaient absolument le sens que je voulais leur donner : les McAvity dans cette affaire, à mon point de vue, ont eu un "rake-off ". Qui les a mis à même de se l'assurer ? C'est le ministre en personne.

M. GANONG : Je suis persuadé que le Gouvernement applique la même règle dans tout le Canada en ce qui regarde les achats de moins de cinq mille dollars. Les ordres, dans le cas actuel, étaient simplement ceux-ci : Allez chez McAvity et achetez ce qu'il vous faut. Il existe dans Saint-Jean d'autres maisons de bonne réputation. Ces maisons vendent du ciment de White lequel, d'après le ministre, est de bonne qualité et d'emploi courant, et pour lequel il ne lui a fallu payer que $2.25. Si le ciment de White est assez bon pour qu'on l'emploie dans un certain endroit, il est tout aussi bon ailleurs, et il n'y a pas de doute que c'est le ciment importé d'usage courant. Mais afin d'assurer cette commande aux McAvity, qui sont les seuls à vendre une certaine marque de ciment, on décida qu'il ne faudrait pas en employer d'autre. Et puis, n'est-il pas étrange d'entendre le ministre déclarer qu'il ne pouvait pas donner de commande à l'avance ? Qu'il écrive ou qu'il fasse écrire aux McAvity de lui fournir 1,400 barils de ciment dans le cours de l'année prochaine, et il verra s'ils refuseront de lui faire un prix. Le ministre est le gardien des fonds publics, et il devrait prendre les moyens d'acheter au prix courant sur le marché général.

M. COCHRANE : Le ministre de la Marine et des Pêcheries a eu l'obligeance de dire qu'il illuminerait ma ténébreuse intelligence au point de m'engager à partager son opinion.

M. LANCASTER : Il est mauvais juge de la nature humaine.

M. COCHRANE : Le ministre saura que je n'entends pas badinage sur ce chapitre, et s'il veut que nous adoptions son budget, il ferait mieux de faire trêve de badinages et de railleries. Il dépense d'une manière extravagante l'argent du peuple que je représente ici ; et je faillirais à mon devoir de député si je laissais passer sans protester pareille conduite. Il est absurde de la part du ministre de la Marine et des Pêcheries de vouloir de propos délibéré faire croire au public que l'honorable député (M. Haggart) a dit le contraire de ce qu'il a dit. Celui-ci a affirmé en très bon anglais que du temps où il était ministre, il n'avait jamais adjugé une entreprise au montant de $5,000

sans demander des soumissions par voie d'avis public.

M. BRODEUR : Il n'a pas fait cette observation en ce qui regarde les fournitures.

M. COCHRANE : Je vous dis que si, et je ne veux pas qu'on me contredise.

M. BRODEUR : L'honorable député a déclaré que. . .

M. COCHRANE : Rasseyez-vous et attendez que j'aie fini ; cessez de m'interrompre à tout instant et de vous contredire d'une minute à l'autre. L'honorable député (M. Haggart) a déclaré nettement qu'il n'avait jamais conclu un marché pour un montant de plus de $5,000 sans faire un appel de soumissions dans les journaux ; et ensuite, vous (M. Brodeur) vous avez pris la parole et vous avez cherché à nous faire croire que cette affirmation était inexacte. Vous avez voulu établir que nous ne faisions pas comme on faisait en Angleterre, c'est-à-dire, écrire à tous ceux engagés dans le commerce en question en vue de connaître leurs prix et d'obtenir des échantillons, et que vous employiez un expert pour juger de la qualité des échantillons. Vous hochez la tête ; il vous est facile de le faire car elle ne paraît pas renfermer grand'chose.

M. BRODEUR : Je remercie l'honorable député du compliment qu'il me fait.

M. COCHRANE : Je ne veux pas de vos remerciements. Je suis ici pour faire mon devoir indépendamment de vos sourires, de vos remerciements ou de tout autre chose. Est-ce que le ministre de la Marine et des Pêcheries n'est pas convaincu dans le fond de son cœur que ceux à qui il accorde des entreprises de cete nature obtiennent un avantage indu (rake-off) ?

M. GERVAIS : Comment pourrait-il y avoir un " rake-off " quand les articles sont vendus aux prix courants ?

M. COCHRANE : Vous, tenez-vous tranquille, vous n'êtes pas l'avocat dans la cause. Vous cherchez probablement à vous faire valoir et à obtenir le prochain portefeuille.

M. GERVAIS : Qu'est-ce qu'un " rake-off " ?

M. COCHRANE : Vous êtes homme à le savoir.

M. GERVAIS : J'ai été à l'école très longtemps, mais je n'ai pas encore pu obtenir la définition de ce mot ; et je pensais qu'un expert aussi autorisé que l'honorable député de Northumberland, qui est parfaitement versé en ces matières, serait en mesure de me renseigner, car je n'ai pas l'habitude de l'argot des spéculateurs et des joueurs.

M. COCHRANE: Je me figurais que vous obteniez un "rake-off", comme je vous voyais occupé à défendre les journalistes, à l'occasion de tous les scandales qui se produisent.

M. GERVAIS : Une telle déclaration venant d'une telle source ne tire pas à conséquence.

M. COCHRANE : Tenez-vous tranquille jusqu'à ce que j'aie fini. Je suis bien décidé à dire ce que j'ai sur le cœur et vous faites aussi bien de prendre le parti de m'entendre.

M. GERVAIS : Rien de ce que pourra dire l'honorable député ne saurait être de nature à m'alarmer.

M. COCHRANE : Alors tenez-vous tranquille. Nous voyons les ministre là-bas qui sourient, et parmi eux le premier ministre, lui qui du temps où les libéraux étaient dans l'opposition demandait ce que l'on faisait des vieux tapis qu'on enlevait de cette Chambre. Et aujourd'hui, vous gaspillez l'argent du peuple sans vouloir nous permettre de nous enquérir des détails. Je mets au défi n'importe lequel des ministres ou de leurs partisans de dire ce qu'ils font des $90,000,000 qu'ils dépensent chaque année. C'est avec plaisir que je fais observer qu'à l'époque où les conservateurs dépensaient de $35,000,000 à $40,000,000 par année il s'exécutait du moins de grands travaux publics ; tandis que vous, vous vous contentez de gaspiller l'argent par petites sommes de côté et d'autre. Je ne veux pas dire que le pays n'en retire aucun bénéfice, mais vous n'avez dressé aucun plan d'ensemble, et vous ne savez pas ce que vous faites de cet argent. Et quand nous invoquons le rapport de l'auditeur général pour montrer qu'il se commet des extravagances, comme nous l'avons fait hier à propos de cette fourniture de pommes de terre, le ministre nous déclare que nous devrions nous abstenir de rien dire sans le consulter au préalable, et ses collègues de rire. Eh bien, la conduite du Gouvernement est assez folle pour faire rire n'importe qui. Nous sommes obligés de prêter l'oreille plusieurs jours durant à leurs badinages, et après cela ils ont l'audace de venir nous dire que nous prolongeons la session. J'ose affirmer que leurs plaidoyers futiles couvrent un plus grand nombre de pages du compte rendu des "Débats" que n'en couvrent les discours des députés de la gauche. Ils rient et insultent l'opposition, et quand nous leur demandons des renseignements ils remplissent les "Débats" d'explications absurdes, alors qu'ils pourraient économiser beaucoup de temps en disant tout de suite la vérité, qui malheureusement semble les effrayer.

M. LAKE: On nous a dit, l'autre jour, que dans certains départements de l'administration le dépouillement des soumissions se faisait par un fonctionnaire enfermé seul

dans son bureau. Je prierai le ministre de la Marine et des Pêcheries de dire quelle est la pratique dans son département à cet égard. Combien y a-t-il de personnes présentes et quelles sont les mesures prises en vue d'aviser les soumissionnaires malheureux du prix demandé par le soumissionnaire heureux et ainsi de suite ?

M. BRODEUR : Lors du dépouillement des soumissions, il y a deux personnes présentes et qui apposent leurs signatures.

M. AVERY : Ce n'est pas la pratique dans les autres départements?

M. BRODEUR : Je parle de mon département.

M. LAKE : Quels sont les deux fonctionnaires présents ?

M. BRODEUR : M. Stumbles et M. Skelly.

M. LAKE : Le ministre nous a dit l'autre jour qu'on avait fait un appel de soumissions pour la fourniture d'une certaine quantité de charbon à Sorel, et que l'entreprise serait adjugée sous peu. Quelle peut bien être la cause du retard qui se produit dans cette affaire ?

M. BRODEUR : Nous sommes à faire l'essai du charbon.

M. Wm WRIGHT : Je vois qu'il a été dépensé à peu près $25,000 en vue de la destruction du chien de mer. J'aimerais à avoir quelques renseignements à cet égard.

M. BRODEUR : Je regrette que les fonctionnaires de cette division du département ne soient pas ici. Nous sommes à discuter la question des phares ; mais je me ferai un plaisir de fournir plus tard à l'honorable député les renseignements qu'il demande à cet égard.

M. FOSTER : A la page P—98 je vois l'item suivant : A. Willard, Prescott, $9,663 pour fournitures. A-t-il été demandé des soumissions pour ces articles ?

M. BRODEUR : Non ; ces articles ont été obtenus sur réquisition. Ils sont pour l'usage du département des phares à Prescott.

M. FOSTER : Ils ont tous été obtenus du même particulier ; je suppose qu'il fait commerce de ces articles?

M. BRODEUR : Oui.

M. FOSTER : Et le département utilise pour une somme de $9,000 ou $10,000 de ces articles ? Maintenant, le ministre a déclaré à la Chambre, je pense, que pour toute dépense excédant $5,000 la loi exige qu'il soit demandé des soumissions, et qu'il s'est conformé aux exigences de la loi. Comment va-t-il expliquer ce cas-ci, de même que nombre d'autres cas dans lesquels, bien que la dépense ait excédé $5,000, il n'a pas demandé de soumission.

M. BRODEUR : L'honorable député doit se rendre compte que ces articles n'ont pas tous été achetés d'un seul coup, bien qu'ils soient inscrits au rapport de l'auditeur général comme s'ils l'avaient été. Nous avons un atelier à Prescott, où l'on utilise de ces divers articles par petites quantités à la fois, et on en fait l'achat des marchands, par réquisition, à mesure que le besoin s'en fait sentir.

M. FOSTER : Le ministre croit-il sincèrement que c'est là une explication suffisante pour lui permettre d'éluder la loi qu'il s'est vanté de respecter?

M. BRODEUR : La loi n'exige pas qu'il soit demandé de soumissions pour la fourniture de marchandises. Elle ne prescrit l'appel aux soumissions qu'en vue de l'exécution de certains travaux.

M. FOSTER : La loi oblige de demander des soumissions, qu'il s'agisse de l'achat de fournitures, ou de l'exécution de travaux publics. L'honorable ministre se croit parfaitement fondé à acheter pour des centaines de mille dollars de fournitures sans demander de soumissions, et il cherche ensuite à s'exonérer de tout blâme devant la Chambre en déclarant qu'il s'agit non pas de travaux, mais de fournitures. L'honorable ministre n'est pas sincère en cela. Voilà le ministre démasqué. Il ne se considère pas obligé de demander des soumissions quand il s'agit de fournitures, même si ces fournitures sont au montant de plusieurs millions de dollars, et cela sous prétexte qu'il ne s'agit pas de travaux à exécuter. Voici un item qui est de presque deux fois $5,000 ; et il voudrait s'exonérer du reproche d'avoir acheté une telle quantité de marchandises sans avoir demandé de soumissions, en disant qu'elles ont été achetées à différentes reprises dans le cours de la saison. Le ministre croit-il réellement cette explication suffisante? Ne sait-il pas et le département ne sait-il pas, lors de la préparation de son budget, que certaines quantités de marchandises seront requises ; et qu'y a-t-il de difficile à demander des soumissions pour telle sorte de marchandises au montant de tant de mille dollars, avec mention des prix dans chaque cas ? C'est là la chose la plus simple du monde.

M. BRODEUR : On ne saurait le faire dans l'exploitation d'un atelier comme celui que nous avons à Prescott. Pour avoir un assortiment de soupapes et autres articles nécessaires à la réparation des bouées, par exemple, il faudrait tenir en magasin un fond de marchandises de $100,000 afin de faire face aux besoins durant l'année. Un jour nous pouvons avoir besoin de soupapes pour une bouée, ou de boulons pour la réparation d'un navire, ou encore d'un ancre. L'honorable député veut que nous

ayons un magasin dans lequel nous emmagasinerions ces articles par centaines ou par milliers. Il serait absolument impossible de le faire, puisqu'il nous faudrait accumuler ainsi quantité de marchandises qui ne seraient peut-être jamais utilisées. Dès lors, lorsque le besoin de certains articles se fait sentir, nous nous adressons a certains marchands estimables et nous leur demandons de nous vendre de ces articles. Nous ne saurions nous y prendre autrement.

M. FOSTER : Je n'ai jamais conseillé l'établissement par le ministère d'un grand entrepôt où l'on entasserait au commencement de l'année une grande quantité de marchandises, dans la supposition qu'on pourrait en utiliser une partie dans le cours de l'année. Je ne voudrais pas qu'on accumulât en magasin des marchandises au montant d'une centaine de mille dollars. Mais vous savez bien, et vos employés savent bien, que, dans le cours de l'année, il vous faudra des soupapes, il vous faudra de la peinture d'amiante, il vous faudra des wagonnets . . .

M. BRODEUR : Pas nécessairement.

M. FOSTER : Il vous faudra des soupapes de sûreté, des brasiers, des balances, des couleurs ferrugineuses, de l'acier à cornières, du fer de différentes sortes, des pompes à huile nickelées, de l'étoupe d'amiante vulcanisée, et toutes sortes d'articles de la nature de ceux que vend Willard. Le ministre, sachant qu'il lui faudra une certaine quantité de ces articles, demande à Willard, et à d'autres marchands, de lui faire un prix pour chacun d'eux, pour la quantité quelconque indiquée par son estimation. C'est là ce que je prétends, et je n'ai aucunement le désir de fournir à l'honorable ministre un prétexte pour garder quantité de marchandises en magasin. Ces articles sont fournis actuellement au fur et à mesure des besoins, et rien n'empêcherait de les fournir de la même manière, au fur et à mesure des besoins, en vertu d'un marché comme celui que je viens d'indiquer.

M. BRODEUR : Si l'honorable député compare le rapport de l'auditeur général de cette année avec ceux des années précédentes, il constatera que certains articles ne sont pas requis plusieurs années de suite.

M. FOSTER : Dans ce cas, il n'est pas nécessaire que vous en achetiez tous les ans.

M. BRODEUR : Supposons qu'un navire ait besoin de réparations, ou ait besoin d'un ancre, nous ne saurions demander de soumissions. Il nous faut simplement demander au marchand de fournir l'ancre. Prenez une forge à soufflet, le premier article qui me tombe sous les yeux ; il se peut qu'il nous en faille une cette année et que nous n'en ayons pas besoin l'année prochaine. Nous ne saurions demander de soumissions dans ce cas.

M. FOSTER : Vous ne sauriez le faire, dites-vous ?

M. BRODEUR : C'est le conseil que l'on me donne.

M. FOSTER : Qui est-ce qui vous donne ce conseil ?

M. BRODEUR : Le commissaire des phares.

M. FOSTER : J'ai peine à croire que le commissaire des phares et l'honorable ministre se comprennent l'un l'autre ; j'ai peine à croire qu'un commissaire des phares donne pareil conseil. Je ne puis croire qu'il le fait.

M. BRODEUR : Il vient de me le dire. Si l'honorable député ne veut pas me croire sur parole, c'est son affaire. Pour ma part, je le crois toujours sur parole ; et je lui dirai même qu'à première vue je me figurais qu'il était possible de se procurer ces articles par voie de soumission ; mais ce n'est pas possible, à moins d'avoir un grand entrepôt dans lequel vous emmagasinez quantité d'articles de toutes sortes. L'honorable député est-il d'avis que nous ayons un entrepôt de cette nature ?

M. FOSTER : Non, certes.

M. BRODEUR : Ce serait la seule manière de résoudre la difficulté, dans le cas que j'ai signalé, où il serait nécessaire de se procurer un ancre. Qu'est-ce qu'en pense l'honorable député ?

M. FOSTER : Je m'en vais répondre à la question qui m'est posée en en posant une autre à laquelle l'honorable ministre pourra facilement répondre. De qui sont achetés ces articles énumérés sur la page en question du rapport de l'auditeur général de M. Willard, n'est-ce pas ?

M. BRODEUR : Oui.

M. FOSTER : Très bien; le ministre ne se rend-il pas compte qu'au commencement de la saison il peut demander à M. Willard de fixer des prix pour toutes les catégories d'articles dont il peut avoir besoin; et ne se rend-il pas compte que M. Willard peut lui fixer des prix pour tous ces articles énumérés sur la liste. Ces prix sont inscrits sur la liste et dès qu'un des fonctionnaires a besoin de quelqu'un de ces articles, d'une forge à soufflet ou de quelque autre chose nécessaire à l'exécution de son travail et que M. Willard a en magasin, le prix de la marchandise se trouve fixé d'avance, en vertu d'un marché intervenu entre M. Willard et le département. Le ministre ne se rend-il pas compte que la réforme est facile d'exécution ?

M. BRODEUR : Je me rends compte qu'elle n'est pas exécutable.

M. FOSTER : Allons donc, allons donc.

M. HAGGART : Le ministre peut-il expliquer comment il se fait que les autorités impériales ont une liste de tous les articles dont l'armée, la marine ou les autorités impériales peuvent avoir besoin ? On fixe les prix d'avance, bien qu'il se trouve les trois-quarts de ces articles dont on n'aura aucun besoin durant l'année.

M. BRODEUR : La manière de faire des autorités impériales n'a pas été adoptée dans notre pays. Là-bas on choisit une certaine classe de personnes qui sont chargées de fournir les marchandises voulues. On ne fait pas là-bas comme je fais ici; on ne demande pas de soumissions pour la fourniture d'articles d'usage courant, comme le ciment. Quand on a besoin d'articles de cette nature, l'agent va en faire l'achat pour le compte du Gouvernement.

M. STOCKTON : Mais l'agent fait l'achat à aussi bas prix que possible.

M. BRODEUR : L'achat se fait par l'entremise d'un agent, et on paie deux commissions, une commission à l'agent de l'Etat, et une commission également au fabricant qui fournit la marchandise. C'est là l'inconvénient: il y a parfois deux ou trois commissions à payer; car l'agent n'achète pas nécessairement la marchandise de celui même qui l'a fabriquée; il l'achète peut-être de quelque marchand, au lieu de l'acheter directement; de sorte que, au lieu de payer deux ou trois commissions comme on fait en Angleterre, nous n'en avons qu'une seule à payer, celle du marchand.

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

Reprise de la Séance.

BILLS D'INTERET PRIVE—LA COMPAGNIE D'ASSURANCE MUTUELLE.

La Chambre délibère en comité sur le bill (n° 88) concernant la compagnie d'assurance mutuelle contre le feu des comtés de Rimouski, Témiscouata et Kamouraska et tendant à modifier le nom de ladite compagnie.—M. Ross (Rimouski).

Sur l'article 5.

M. FOSTER : Le ministre des Finances j'imagine, a fait examiner ce bill.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Toutes les dispositions du bill ont été l'objet d'un examen sérieux. Le comité à siégé deux fois et les fonctionnaires m'informent qu'il est maintenant très acceptable.

(Il est fait rapport du bill et il est lu une troisième fois).

M. BRUNEAU propose que le bill soit adopté et que le nom de la compagnie soit " La compagnie d'assurance contre l'incendie de Rimouski ".

(La motion est adoptée, ainsi que le bill.)

STANDARD TRUSTS COMPANY.

La Chambre délibère en comité sur le bill (n° 147) concernant la Standard Trusts Company.— M. Bole.

La Standard Trusts Company est par la présente autorisée à conduire ses opérations par tout le Canada et ailleurs ; et à titre de fidéicommissaire, ou autrement, pourra recevoir, posséder et transporter tout bien-fonds dont elle acquerra la propriété dans le cours légitime de ses affaires ; sauf que la compagnie ne pourra exercer les pouvoirs qui lui sont conférés par la présente que subordonnément, dans la province du Manitoba, à l'acte du Manitoba la concernant, et subordonnément, dans les autres provinces du Canada, à toutes les lois générales desdites provinces respectivement applicables à ladite compagnie.

Sur l'article 1.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Cet article a été rédigé à neuf afin de le rendre conforme à notre pratique. Ce projet de loi étend les pouvoirs d'une compagnie provinciale de manière à l'autoriser à conduire ses opérations ailleurs que dans cette province. La modification est plutôt dans la forme que dans le fond.

M. FOSTER : C'est-à-dire que le bill autorise une compagnie constituée en corporation dans la province du Manitoba à poursuivre ses opérations dans une province quelconque du Dominion ?

M. FIELDING : Oui.

M. FOSTER : Quels pouvoirs cette loi lui confère-t-elle ? Et ces pouvoirs seront-ils restreints par les lois des diverses provinces ?

M. FIELDING : Oui. L'article prescrit catégoriquement que la compagnie ne pourra poursuivre ses opérations que subordonnément aux lois des diverses provinces dans lesquelles elle fait affaire.

M. FOSTER : Que se produit-il dans la pratique ? La province se trouve-t-elle privée de son droit de taxer la compagnie fidéicommissaire ?

M. FIELDING : Non, ce projet de loi ne tend aucunement à restreindre le droit de la province d'imposer des taxes.

M. FOSTER : Mais il est un effet de cette loi qu'il faut signaler. Il y a quatre ou cinq ans, par exemple, les autorités de la province d'Ontario en vinrent à la conclusion qu'il y avait un nombre à peu près suffisant de compagnies de fidéicommis, et le Gouvernement résolut de ne plus accorder de chartes à de nouvelles compagnies de cette nature. Une ancienne compagnie suspen-

dait-elle ses opérations, on pouvait faire l'acquisition de sa charte ; mais on résolut de ne plus accorder de nouvelles chartes. Et à partir de ce jour, il n'a pas été, si je ne me trompe, accordé dans la province de l'Ontario de nouvelles chartes pour des compagnies de " trusts ". Or, en adoptant des mesures de la nature de celle-ci n'imposerons-nous pas aux provinces autant de ces compagnies que nous le jugerons à propos ? C'est là un empiétement de notre part sur les droits des provinces, et qui peut avoir dans certaines circonstances de très mauvais effets.

M. FIELDING : Assurément, il serait très déplacé de notre part, même si nous en avions le pouvoir, de légiférer pour les provinces sur des sujets qui relèvent directement de leur autorité. Mais, d'autre part, le gouvernement fédéral a assurément le droit de constituer des compagnies en corporation pour des fins fédérales. Je ne sache pas qu'on se soit opposé à l'adoption de cet article devant le comité des banques et du commerce. L'effet est précisément le même que si nous accordions à la compagnie une nouvelle charte l'autorisant à poursuivre ses opérations dans toute l'étendue du Canada.

M. STOCKTON : Subordonnément aux lois provinciales.

M. FIELDING : Bien entendu ; les fidéicommissaires tiennent tous leurs pouvoirs de la province.

M. FOSTER : La compagnie fait-elle autre chose que des opérations de " trust " ?

M. FIELDING : Je ne le pense pas. On m'informe que cette mesure ne confère pas des pouvoirs plus amples que ceux que le Parlement a été dans l'habitude de conférer à d'autres compagnies dans de récentes chartes.

M. FOSTER : Le comité des banques et du commerce a-t-il pris connaissance de l'acte du Manitoba ?

M. FIELDING : Non, pas spécialement. La question n'a pas été soulevée devant le comité ; mais bien entendu, mes fonctionnaires connaissent les dispositions de l'acte du Manitoba.

M. HENDERSON : Il était compris, je pense, que cette compagnie ne pourrait opérer dans le Manitoba, à moins d'avoir un permis de cette province et on considérait que c'était là une protection. La province serait à même, à ce qu'on croyait, d'empêcher la compagnie d'opérer.

M. FIELDING : Je pense qu'en pratique elle le pourrait.

M. FOSTER : Mais si la compagnie est bien cotée et a été autorisée à poursuivre ses opérations dans toute l'étendue du Canada, la province a-t-elle le droit de refuser de la reconnaître du moment qu'elle se conforme à toutes les exigences des lois provinciales ? Il me semble que le gouvernement de la province ne pourrait guère refuser son consentement.

M. HENDERSON : La clause suivante aurait-elle son effet dans tous les cas : " Sauf que la compagnie ne poura exercer les pouvoirs qui lui sont conférés par la présente que subordonnément, dans la province du Manitoba, à l'acte du Manitoba la concernant, et subordonnément, dans les autres provinces du Canada, à toutes les lois générales desdites provinces respectivement applicables à ladite compagnie " ?

M. GALLIHER : Si la compagnie est déjà constituée en vertu des lois du Manitoba, elle se trouve subordonnée à toutes les prescriptions législatives de cette province. En lui permettant d'exercer ses opérations dans d'autres provinces, sous la réserve de cette clause restrictive, nous ne restreignons en rien l'autorité que peut avoir sur elle la législature du Manitoba. En ce qui regarde les autres provinces, la compagnie serait tenue d'obtenir un permis et probablement de faire inscrire son bureau principal.

M. FOSTER : Les autorités provinciales ont-elles le droit de refuser un permis ?

M. GALLIHER : Je ne crois pas que la province ait le droit de refuser un permis si la compagnie s'engage à se conformer aux lois de cette province.

M. FOSTER : Autrement notre législation n'aurait guère sa raison d'être.

M. SPROULE : Nous devrions nous renseigner sur les prescriptions de l'acte du Manitoba. Dans le cours de la présente session on a cherché à faire adopter devant le comité des banques et du commerce un ou deux projets de loi en vue de la constitution de compagnies de " trusts ", renfermant une disposition qui les autorisait à recevoir des dépôts. Cette disposition en fut élaguée. Mais le bill actuel a trait à un acte provincial dont nous ne connaissons rien. Personne ne peut dire qu'il ne s'y trouve pas compris une dispositon dans ce sens.

M. FIELDING : Je suis bien d'accord que nous ne devrions pas la constituer en compagnie de fidéicommis et de prêts ; mais celle-ci est simplement une compagnie de fidéicommis.

M. SPROULE : La charte provinciale de cette compagnie renferme-t-elle une disposition dans ce sens?

M. FIELDING : A mon avis, elle ne renferme pas de disposition semblable. Dans le cas contraire, nous pourrons la retrancher dans une autre occasion, mais je suis persuadé que la compagnie a ce pouvoir.

M. FOSTER : Il n'est pas nécessaire de faire la troisième lecture du bill maintenant.

M. BELCOURT : Nous n'accordons pas, il me semble, à cette compagnie de pouvoirs qu'elle ne pourrait pas obtenir de la législature provinciale. Toute compagnie constituée en corporation dans une province aurait le droit de faire ses opérations dans une autre province conformément aux lois de cette dernière. Une société d'assurance possédant une charte dans l'Ontario pourrait prendre des risques dans la province de Québec, mais avant de commencer ses opérations, elle serait tenue d'obtenir un permis, de faire un dépôt et d'obéir aux autres prescriptions des lois de cette province. Nous autorisons simplement la compagnie à poursuivre ses opérations au Canada sans lui reconnaître d'autres privilèges que ceux qu'elle pourrait exercer en vertu de sa charte provinciale.

M. STOCKTON: Je ne crois pas que nous augmentions ses pouvoirs.

(Il est fait rapport du bill.)

RENVOI D'UN PROJET DE LOI.

L'ordre du jour appelle la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 135), déposé par M. Worthington, relatif à la compagnie de fidéicommis l'Empire.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je cherche en vain des yeux le représentant de Sherbrooke (M. Worthington). Mais, je ne crois pas que, s'il était présent, il demanderait à procéder à la discussion du bill, car on lui a représenté que cette compagnie porte un nom semblable à celui d'une compagnie de Montréal et à celui d'une compagnie de la Nouvelle-Ecosse. La première n'insistera probablement pas, mais j'ai reçu une dépêche de la compagnie néo-écossaise protestant contre cette appellation et je crois que l'honorable député se propose de la changer. En son absence, je demande l'ajournement de la discussion.

M. L'ORATEUR : Réservé.

ADOPTION DU BILL RELATIF AUX BREVETS DE M. FRANKLIN MONTGOMERY GRAY.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 122), déposé par M. Campbell, relatif à certains brevets de M. Franklin Montgomery Gray.

Sur le préambule.

M. FOSTER : Ce bill n'est pas venu en discussion devant la Chambre, n'est-ce pas?

M. FIELDING: Je ne le crois pas.

M. FOSTER: L'honorable député qui l'a déposé pourrait nous dire quels en sont les points saillants.

M. CAMPBELL : Je ne connais pas beaucoup ce projet de loi. Je n'ai pas pu assister à la séance du comité des bills d'intérêt privé lorsqu'il a été mis en délibération. M. Featherstonhaugh, qui s'en occupait devant le comité, en a expliqué les dispositions. Je crois qu'il s'agit seulement de proroger d'un an le délai accordé pour la fabrication au Canada.

M. FOSTER : Pourquoi ?

M. BELCOURT : J'assistais à la séance du comité lorsque ce bill est venu en discussion. Comme l'a dit l'honorable député (M. Campbell), M. Featherstonhaugh, qui est solliciteur de brevets, a comparu devant le comité et a expliqué qu'il s'agissait seulement de proroger le délai accordé pour la fabrication au Canada. Le brevet se rapporte à un procédé de fabrication de l'alcool de bois qui est encore dans la période expérimentale. A cause de l'essai de certaines améliorations, on a laissé écouler le délai accordé pour la fabrication sans observer les prescriptions de la loi. Devant le comité, je me suis opposé à l'adoption du bill à moins qu'il fût discuté et motivé. J'ai rappelé la discussion qui avait récemment eu lieu devant la Chambre au sujet d'un bill semblable.

M. GALLIHER : Sur la glucose.

M. BELCOURT : Sur la glucose. Au sujet d'un bill dont j'étais le parrain, mais que je ne connaissais pas, malheureusement, parce que j'étais occupé dans un autre comité lorsqu'il fut mis en délibération. J'ai rappelé au comité des bills d'intérêt privé qu'on lui avait adressé de vifs reproches pour avoir adopté ces bills sans un examen suffisant. J'ai ajouté qu'on devrait faire demander le commissaire des brevets pour connaître son opinion. M. O'Halloran, le sous-commissaire, s'est présenté devant le comité et a expliqué que le département avait examiné l'affaire et refusé la demande de prorogation du délai, parce que ces demandes sont généralement refusées.

M. HENDERSON : Quel est le bill dont parle l'honorable député?

M. BELCOURT : Le bill (n° 122) relatif aux brevets de M. Franklin Montgomery Gray.

M. HENDERSON : J'ai cru qu'il s'agissait du bill sur la glucose.

M. BELCOURT : J'ai rappelé au comité que, lorsque le projet de loi relatif à la glucose avait été délibéré par la Chambre, on avait critiqué la manière dont le comité des bills d'intérêt privé l'avait délibéré.

M. FOSTER : L'honorable député s'est un peu écarté de la question.

M. BELCOURT : Non, j'ai expliqué pourquoi, selon moi, le comité devait examiner ce bill avec toute l'attention qu'il méritait.

M. O'Halloran était d'avis que le bill devait être adopté.

M. HENDERSON : Voilà que nous savons à quoi nous en tenir ! Nous sommes aussi avancés que nous l'étions tout d'abord.

M. BELCOURT : L'honorable député ne doit pas m'avoir écouté. J'ai expliqué qu'on avait laissé écouler le délai accordé pour la fabrication à cause de certains essais relatifs à ce procédé qui est encore dans la phase expérimentale.

M. HENDERSON : Nous ne comprenons pas pourquoi on a laissé écouler le délai. On doit avoir des raisons pour faire revivre ces brevets. Je m'oppose énergiquement à l'adoption de pareils bills en l'absence du député qui s'en occupe et du ministre dont le devoir est d'assister aux séances du comité auquel ces bills sont renvoyés et de fournir des explications à la députation. Je crois que nous nous montrons trop insouciants à cet égard. Selon moi, le ministre de l'Agriculture a des devoirs à remplir en rapport avec ces projets de loi. Il aurait dû assister aux séances du comité des bills d'intérêt privé et donner des explications à ce sujet.

M. BELCOURT : Le sous-ministre était présent.

M. HENDERSON : Et il devrait nous dire ce soir si le département est parfaitement convaincu que ce projet de loi n'offre aucun inconvénient. S'il était ici pour faire cette déclaration, la Chambre, je n'en doute pas, l'accepterait et adopterait le bill. Mais, en son absence, je crois qu'il est sage de le réserver. Il y a assez de ministres pour assister aux réunions de tous les comités. Un ministre, il me semble, est chargé de surveiller les délibérations de chaque comité permanent. Pourquoi ce ministre n'est-il pas ici. Les ministres sont tenus d'assister aux séances comme les membres de l'opposition. Il n'est pas juste d'espérer que les députés de la gauche surveilleront, critiqueront et analyseront ces projets de loi d'intérêt privé, tandis que les membres du cabinet se reposent en paix à leur foyer ou s'amusent aux soirées. Il est temps que cela finisse. Par conséquent, je propose l'ajournement du débat à une prochaine séance.

M. COCHRANE : Le comité n'a encore rien fait.

M. HENDERSON : Il me semble que nous avons accompli un certain travail.

M. CAMPBELL : Je regrette l'attitude que prend le représentant de Halton. Nul étranger ne s'oppose au bill qui n'intéresse que le breveté. Aucun intérêt n'est lésé. Un article protège les droits acquis. Il s'agit seulement de proroger d'un an le délai accordé pour la fabrication au Canada, ainsi que l'a dit l'un des représentant d'Ottawa (M. Belcourt). La raison qu'il a donnée est celle qu'avait invoquée M. Featherstonhaugh. C'est un procédé en grande partie expérimental ; les essais ont lieu actuellement et, lorsqu'ils seront terminés, le breveté pourra commencer la fabrication.

M. SPROULE : Pourquoi n'a-t-il pas profité des moyens que la loi lui offrait pour empêcher la déchéance du brevet ?

M. GALLIHER : Il les a pris.

M. BELCOURT : Il ne pouvait pas fabriquer.

M. SPROULE : Il pouvait s'adresser au département.

M. BELCOURT : Il s'est adressé au département.

M. FOSTER : Et il a essuyé un refus.

M. HENDERSON : Pourquoi prorogerions-nous le délai lorsque le département a refusé de le faire ?

M. BELCOURT : Une demande de prorogation du délai a été adressée au département. M. O'Halloran a expliqué que le département avait adopté une règle générale au sujet de ces prorogations de délai et qu'il a dû repousser cette demande.

M. FOSTER : Mettrons-nous cette règle de côté ? Le premier ministre devrait nous faire connaître son opinion.

Sir WILFRID LAURIER : Volontiers. De quoi s'agit-il ?

M. SPROULE : On nous demande de proroger le délai d'un an. Il n'est pas d'usage d'accorder une aussi longue prolongation.

M. BELCOURT : Certains membres du comité ont suggéré de n'accorder qu'une prolongation de six mois, mais M. Featherstonhaugh a expliqué que ce délai serait insuffisant vu que les essais ne sont pas terminés. Le comité a cru que, tant qu'à accorder une prorogation du délai, elle devrait être d'un an au moins.

M. HENDERSON : Dans les circonstances, adopter le présent bill ce soir, ne sera-ce pas désapprouver le département de l'Agriculture ? Il me semble que nous empiétons sur son domaine. Nous nous proposons d'aller à l'encontre de la décision du ministre de l'Agriculture. Cela convient-il ? Le premier ministre ne défendra-t-il pas son administration ?

M. CAMPBELL : Nul inconvénient ne saurait résulter de l'adoption du bill.

M. SPROULE : L'honorable député (M. Campbell) a dit que le département ne pouvait pas proroger le délai. Or, l'article 5 de la loi sur les brevets d'invention dispose que :

Quand un breveté est incapable de commencer et poursuivre la construction ou fabrication de

son article d'invention dans les limites du délai de deux ans fixé par l'alinéa (a) de l'article 4 du présent acte, le commissaire peut, dans le cours des trois mois qui précèdent l'expiration dudit délai, accorder au breveté ou à ses ayants-droit une prorogation de deux ans s'il prouve à la satisfaction du commissaire que, s'il n'a pas commencé ou poursuivi la construction ou la fabrication, la chose est due à des causes échappant à sa volonté.

Pourquoi le breveté n'a-t-il pas demandé une prorogation du délai en conformité de cet article.

M. W. CHISHOLM : Le sous-commissaire des brevets a expliqué au comité que le département avait pris pour règle de ne pas se montrer trop coulant envers ceux qui négligent de commencer la fabrication en temps utile. On lui a demandé s'il y avait des raisons connues pour ne pas proroger le délai, et M. O'Halloran a répondu que le département avait pour principe de ne pas accorder ces prorogations d'emblée pour se protéger contre la négligence des brevetés, mais qu'il était en faveur de l'adoption du présent bill. Le comité envoya quérir M. O'Halloran qui expliqua la situation. Puis le bill fut adopté sans commentaire.

M. SPROULE : Le département avait un pouvoir discrétionnaire, mais il a refusé de l'exercer.

M. WM CHISHOLM : Parce qu'il ne voulait pas se montrer trop accommodant.

M. SPROULE : Je ne doute pas que les intéressés aient fait valoir leurs meilleures raisons auprès du département pour obtenir la prorogation de délai qui leur a été refusée.

M WM CHISHOLM : M. O'Halloran a déclaré qu'au fond rien ne s'opposait à l'adoption du présent bill.

M. SPROULE : Ce ne sont pas ses avantages, mais ses inconvénients qui ont fait repousser cette demande.

M. FOSTER : C'est une singulière attitude de la part du département. Il est d'avis qu'il y a lieu d'acquiescer à la demande, mais il refuse de crainte de se montrer trop accommodant. Il semble aussi facile de s'adresser au comité des bills d'intérêt privé, qui envoie quérir M. O'Halloran, recueille son opinion, puis fait rapport de passer outre à la décision du département. J'étais porté à approuver l'adoption du bill, mais celui qui l'a déposé (M. Campbell) m'a presque déconcerté par l'étalage de ses connaissances, qui, cependant, sont insuffisantes, bien qu'il ait ajouté que nul intérêt ne saurait être lésé. Des tiers peuvent avoir acquis des droits dans l'intervalle.

(Il est fait rapport du bill, qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU BILL TENDANT A FAIRE DROIT A DAME MARY-EMELINE PRESTON.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 168), adopté par le Sénat, tendant à faire droit à dame Mary-Emeline Preston.—M. Campbell.

Sur l'article 2.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Cet article accorde le droit de se remarier. Sera-t-il adopté ?

M. HENDERSON : Ah, non! Je croyais que le Sénat avait décidé de ne pas incorporer un pareil article dans la loi. D'après moi, c'est un article qu'on doit supprimer dans tous les projets de loi de même nature. Nous devrions renvoyer le bill au Sénat. Qu'en pense M. Lancaster ?

M. LANCASTER : Vu que l'honorable député m'appelle en témoignage, je dirai que je n'ai jamais compris l'utilité de cet article. Si le mariage est rompu, les deux parties doivent être libres. Comme il est rompu, il s'en suit, par le fait même, que les anciens conjoints ont tous deux le droit de se remarier. Je n'approuve pas l'adoption d'aucune de ces lois, mais si la majorité du Parlement décide de les adopter, je suis d'avis que le coupable ne devrait pas avoir le droit de se remarier. Ce serait le moyen de mettre fin à ces instances en divorce qui la moitié du temps sont le résultat d'une collusion entre les conjoints.

M. GALLIHER : Nous vous nommerons sénateur.

(Il est fait rapport du bill, qui est lu pour la 3e fois et adopté à mains levées.)

RENVOI D'UN PROJET DE LOI.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 169), adopté par le Sénat, tendant à faire droit au sieur John-Albert Peer.—M. Campbell.

M. LANCASTER : Avant que le préambule soit approuvé, je désire dire quelques mots de l'adoption par le Parlement des lois annulant le mariage, en général, et de celle-ci, en particulier. En supposant même qu'il y ait des raisons de rompre le mariage, je crois que la preuve, dans le présent cas, ne démontre pas la culpabilité de l'accusée. J'ai voulu mettre la Chambre en garde contre un danger.

M. CAMPBELL : Vu que plusieurs autres bills sont inscrits sur le feuilleton, que je ne connais rien du présent projet de loi et que l'heure réservée à l'examen des bills d'intérêt privé est près d'expirer, du consentement de l'honorable député, je proposerai le renvoi de la discussion à une prochaine séance.

M. LANCASTER : Très bien; pourvu que le bill ne soit pas adopté.

(La motion est adoptée et le comité rend compte de l'état de la question.)

2e LECTURE

De divers projets de loi :

Le 1er (n° 181), tendant à faire droit à Charles William Holmes.—M. Stewart.

Le 2e (n° 180), tendant à faire droit à William Napoleon Vaughan.—M. Stewart.

Le 3e (n° 179), tendant à faire droit à Hariette Wesley Baker.—M. Stewart.

Le 4e (n° 182), tendant à faire droit à Minnie Florence Irvine.—M. Stewart.

Le 5e (n° 185), tendant à faire droit à Eileen Mary Mackintosh.—M. Campbell.

DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre décide de délibérer les subsides en comité général.

Somme additionnelle requise pour construction de phares et auxiliaires de la navigation, y compris les appareils, $270,000.

M. FOSTER : Il y a à la page P—100 du rapport de l'auditeur général un item sur lequel j'appelle l'attention du ministre. Je voudrais connaître la nature des services pour lesquels M. Frank Creelman a reçu $1,200 " à titre d'ingénieur appelé en consultation au sujet de l'amélioration de l'éclairage au gaz."

M. BRODEUR : Hier, j'ai expliqué que le département a retenu les services de M. Creelman pour préparer les plans du système des bouées et des usines du gaz acétylène à haute pression.

M. FOSTER : S'agit-il des bouées que M. Willison fournit ?

M. BRODEUR : Non des bouées à haute pression.

M. FOSTER : M. Thomas L. Willson en fournit-il à haute pression ?

M. BRODEUR : Non, il fournit au département ce qu'on appelle des bouées à gaz automatiques, des bouées à basse pression.

M. FOSTER : Qui a dressé le rapport en vertu duquel le système a été modifié? Ce rapport a-t-il été imprimé?

M. BRODEUR : Il n'a pas été imprimé. L'original se trouve au comité des comptes publics, mais j'ai promis hier d'en déposer une copie sur le bureau.

M. SPROULE : Le ministre semble croire qu'il peut éterniser cette affaire, car il prend son temps. Voici l'un des rapports dont j'ai demandé le dépôt et qu'il aurait pu aisément nous communiquer. Il a promptement acquiescé à d'autres demandes du chef de l'opposition. Ce n'est pas rendre justice aux autres députés que de leur refuser des renseignements.

M. BRODEUR : L'honorable député dit qu'hier soir on a demandé le dépôt de ce rapport. J'ai promis d'en fournir des copies. On m'a promis en même temps de communiquer à la Chambre une foule d'autres renseignements. Nous avons terminé nos travaux à deux heures cette nuit. Je n'ai pas eu le temps de me rendre au ministère ce matin car j'ai dû assister à une séance du comité d'enquête sur l'expédition du steamer " Arctic ". Mais, j'ai donné ordre de fournir tous les renseignements possibles. L'honorable député ne me rend pas justice lorsqu'il dit que je refuse d'en donner. Je désire lui communiquer tous les renseignements dont il a besoin. Il est injuste de soutenir le contraire, lorsque nous nous sommes retirés à deux heures cette nuit et lorsqu'il m'a fallu assister à une séance de comité, ce matin. Une masse de documents m'ont été demandés hier soir.

M. SPROULE : On n'a pas demandé une masse de documents. Je ferai observer au ministre que nous exigerons ce rapport avant d'ouvrir le crédit qu'il demande.

M. BRODEUR : Si l'honorable député ne veut pas voter le crédit, il n'a qu'à le dire.

M. SPROULE : Le ministre ne se conduit pas d'une manière qui lui fait honneur, et je le lui dis. Hier soir, comme nous lui demandions quelque chose, il a débité une séquelle d'injures, disant que, l'an dernier, nous faisions appel aux préjugés des protestants et que, cette année, nous faisons la pêche aux scandales. Pourtant, nos demandes étaient légitimes.

Le sous-ministre qui a dressé le rapport est présent et pourrait nous le communiquer dans cinq minutes. Pourquoi ne le fait-il pas ? M. Borden a demandé des documents beaucoup plus volumineux et il les a reçus depuis l'ouverture de la séance, aujourd'hui même. Mais, ma demande a été accueillie d'une autre manière. Ce n'est pas traiter avec courtoisie un membre de cette Chambre; ce n'est pas se montrer aussi bien disposé qu'on devrait l'être à acquiescer à une demande légitime. Il ne servira de rien au ministre de détourner notre attention en parlant d'une question étrangère au débat. C'est la deuxième ou la troisième année que nous cherchons à obtenir ce rapport.

M. FOSTER : Y a-t-il eu sur ce sujet d'autres rapports que celui de M. Fraser ?

M. BRODEUR : Je ne le crois pas.

M. FOSTER : C'est bien à lui et à lui seul qu'on a demandé de dresser un rapport sur cette question ?

M. BRODEUR : Oui.

M. FOSTER : Quelle est la date du rapport ?

M. BRODEUR : 1903.

M. FOSTER : La Chambre ne l'a jamais vu.

M. BRODEUR : On le dirait, mais je n'en sais rien. Hier soir, on m'a demandé de le déposer et j'ai promis de l'apporter immédiatement.

M. SPROULE : Mais, on vous l'a demandé, l'an dernier.

M. BRODEUR : J'ignore ce qui a eu lieu l'an dernier. Je rapporte seulement ce qui s'est passé hier soir. J'ai dit que je déposerais le rapport lors de la discussion du budget supplémentaire. Ce matin, j'ai donné ordre de recueillir tous les renseignements possibles au sujet des nombreuses demandes qui m'ont été adressées hier soir. Je regrette d'avouer que je n'ai pas pu plaire à tout le monde.

M. FOSTER : Je crois que le ministre aurait dû déposer ce rapport. Il est difficile de supposer qu'il n'y en a qu'une copie au département.

M. BRODEUR : Voici ce que je trouve à la page 4 du rapport du ministère au sujet du gaz acétylène :

Le dernier rapport du département faisait mention de l'introduction et des progrès de l'acétylène dans le service des phares et des bouées à gaz jusqu'au 31 décembre 1903. Ce rapport déclarait en somme que les premiers essais avaient démontré la supériorité de l'acétylène sur le gaz d'huile pour l'éclairage des bouées à gaz (et des feux), pour les raisons suivantes, savoir :

1. A volume égal, le gaz acétylène éclaire cinq fois plus que l'unité de lumière ;

2. L'acétylène peut se fabriquer selon les besoins dans un appareil à gaz portatif sur le pont du bateau qui ravitaille les phares, tandis qu'il faut transporter le gaz d'huile dans des récipients depuis un gazofacteur central ;

3. On peut comprimer plus d'acétylène que de gaz d'huile dans une bouée à gaz (ou un feu) d'une certaine dimension, parce que l'acétylène est un produit chimique connu tandis que le gaz d'huile est un mélange de plusieurs gaz. L'acétylène ne se condense ou liquéfie pas à la pression ordinaire sauf à plus de dix atmosphères (150 carbones). Il y a une différence de 5 atmosphères ou de 75 livres en faveur de l'acétylène, ce qui dans une bouée à gaz moyenne (170 pieds cubes par atmosphère) donne une quantité additionnelle de 850 pieds cubes de gaz.

La difficulté éprouvée en premier lieu avec les becs de gaz a été notée et on déclare qu'on a obtenu des résultats satisfaisants en se servant d'un bout " économique " d'un demi-pied et que, de plus on a inventé un bec à éclipses dont on a fait usage pendant la dernière saison.

M. FOSTER : Cela ne couvre que quelques points du rapport.

M. BRODEUR : C'est un résumé du rapport. C'est peut-être pour cela que le rapport n'est pas distribué.

M. FOSTER : Le changement est important et coûteux et, autant que je puis en juger, il n'est pas certain que ce soit le meilleur système qu'on pourrait adopter. Je crois qu'on se propose de lui faire subir des modifications. Du moins, l'usage qu'on en fait actuellement a donné de fort mauvais résultats. Les pertes sont si grandes et les risques si nombreux qu'il importe de connaître le rapport complet des fonctionnaires.

Je le répète, il est presque impossible de croire qu'il n'y a pas un grand nombre de ces rapports au département d'où on pourrait nous en apporter un. Il nous faut ce rapport. Le ministre sait qu'à cette phase de la session et à cette époque de l'année, il ne suffit pas de dire qu'il y aura un budget supplémentaire.

M. BRODEUR : C'est fort bien.

M. DANIEL : Dans ce crédit doit être compris la somme à payer pour les signaux sous-marins. Je demanderai au ministre combien de ces signaux ont été posés, à quels endroits, et quelle a été la dépense. Je sais que plusieurs steamers fédéraux ont été munis de récepteurs. C'est fort bien jusque-là. Mais, pour que ces signaux soient utiles à la marine marchande, il faut que les vaisseaux ordinaires soient aussi pourvus de ces appareils. Si le ministre connaît les faits, je voudrais qu'il nous dise jusqu'à quel point la marine marchande tire parti de cet auxiliaire de la navigation. Peut-il nous apprendre ce qu'il en coûte à chaque steamer pour se munir d'un récepteur. Je puis être mal renseigné, cela va sans dire, mais j'apprends que le breveté prélève un droit d'inventeur et que chaque steamer doit payer près de $500. Quant aux avantages du système, je sais que les uns se montrent enthousiastes, tandis que d'autres sont moins convaincus de l'utilité de l'invention. Le ministre a dû recevoir des commandants des steamers préposés à la garde des pêcheries des renseignements sur le succès de l'invention, et il peut probablement répondre aux autres questions que je lui ai posées.

M. BRODEUR : Jusqu'ici, le département a posé des signaux sous-marins à huit endroits—cinq bateaux-feu, deux bouées spéciales de cloches sous-marines et un poste. Le coût du poste est de $15,000 ; celui des bateaux-feu, de $6,500 et celui des bouées à cloches, de $2,500. La marine marchande n'a guère tiré parti de cet auxiliaire de la navigation. Le département a fait son devoir et il attend que les armateurs munissent leurs bateaux de récepteurs.

M. DANIEL : Je ne suis pas au courant du fonctionnement de l'appareil et le ministre consentira peut-être à me l'expliquer. Il a dit que certaines cloches étaient reliées à des bouées. Sont-elles suspendues au-

dessus des bouées ou reposent-elles sur le lit du fleuve. Je les croyais posées sur le sol.

M. BRODEUR : Si je ne me trompe, les cloches des bouées sont suspendues dans l'eau.

M. DANIEL : Attachées aux bouées ?

M. BRODEUR : Oui, au-dessous.

M. DANIEL : Elles ne reposent pas au fond ?

M. BRODEUR: Non.

M. GANONG : Le ministre aura-t-il l'obligeance d'expliquer l'inscription suivante qui se trouve à la page P—101 du rapport de l'auditeur général :

Postes complets sur le rivage de signaux sous-marins établis aux cinq endroits suivants: Point-Snell, province de Québec ; Yarmouth (N.-E.), Ile du Castor (N.-E.), Louisbourg (N.-E.), et Chedabucto-Head (N.-E.), 5 à $3,000.

Il semble que cette inscription ne s'accorde pas avec ce que le ministre nous a dit du nombre des postes.

M. BRODEUR : Oui, c'est ce que j'ai dit.

M. GANONG : J'ai compris que le ministre parlait de cinq bateaux. A-t-il voulu dire cinq postes différents.

M. BRODEUR : Il y a un poste d'établi et quatre à établir. Le département n'est pas responsable du mot "établis" qui figure dans l'inscription que l'honorable député vient de lire. En réalité, un poste est établi. Les appareils des quatre autres sont dans les magasins du département.

M. GANONG : Lequel de ces postes est établi ?

M. BRODEUR : Celui de Chedabucto-Head.

M. GANONG : Le ministre a laissé entendre que ces postes coûtent $15,000. Parlait-il d'un seul ?

M. BRODEUR : Cela dépend de la longueur du câble. Parfois, il faut un câble de quatre ou cinq milles pour atteindre ces postes.

M. GANONG : Quant à moi, je suis en faveur de ces signaux. Il y a quelques années, j'ai appelé l'attention de sir Louis Davies sur ce sujet. Depuis, j'ai rencontré le breveté à Boston et sir Louis Davis et le sous-ministre ont été voir l'invention. J'ignore quel est le chiffre du droit d'inventeur. Un article récemment publié dans un journal de Boston décrit la situation au Canada :

Le littoral de l'Atlantique, depuis Halifax jusqu'à Hattaras, sera alors protégé par les signaux sous-marins.

Ce qui laisse entendre que plusieurs signaux ont été posés entre Halifax et Boston. Or, au dire du ministre, il n'y en a qu'un seul. Je puis aussi citer ce que ce journal dit des progrès accomplis à cet égard aux Etats-Unis :

Les cuirassés d'escadre américains, " Maine " et " Alabama " ont fait l'essai des signaux sous-marins pendant le dernier semestre de 1905 et ont prouvé, à la satisfaction du Bureau de la Navigation, que ces appareils sont un auxiliaire utile de la navigation, de sorte que celui-ci a proposé de munir de récepteurs les vaisseaux de l'escadre du nord de l'Atlantique.

Les lignes " North-German-Lloyd ", Hambourgeoise-Américaine, Cunard, française, et " White-Star " ont muni leur gros vaisseaux des signaux sous-marins qu'on trouve aussi à bord de huit vaisseaux américains et de cinq vaisseaux canadiens.

Je suppose que ce sont les cinq bateaux-feu que le ministre a mentionnés.

M. DANIEL : Quelques-uns de ces postes sont-ils établis dans le Saint-Laurent ?

M. BRODEUR : Il y en a trois à bord des bateaux-feu.

M. DANIEL : Les vaisseaux des lignes du chemin de fer canadien du Pacifique et Allan et des autres lignes qui se rendent à Québec et à Montréal tirent-ils parti de ces appareils et sont-ils munis de récepteurs?

M BRODEUR : Le steamer " Empress of Britain " et deux vaisseaux de la compagnie Allan en sont munis.

M. DANIEL : Il me semble que les armateurs ne devraient pas se plaindre de l'insuffisance des auxiliaires de la navigation dans le fleuve et le golfe Saint-Laurent, puisqu'ils ne tirent pas parti de ceux que l'Etat leur offre. Ces appareils coûtent cher et les armateurs et autres intéressés qui ne les utilisent pas devraient modérer leurs plaintes au sujet de l'insuffisance des auxiliaires de la navigation. Je suis quelque peu surpris qu'ils n'aient pas muni les vaisseaux de récepteurs. Ceux-ci coûtent-ils tellement cher qu'ils ne peuvent pas se les procurer?

M. BRODEUR : En justice pour les armateurs, je dois dire qu'il y a eu récemment un échange de correspondance entre la compagnie de Boston et la ligne Dominion, je crois celle dont M. James Thom est gérant. Au dire de M. Thom, la compagnie américaine néglige ou retarde de se rendre aux désirs de la fédération maritime qui désire obtenir ces appareils. La compagnie américaine voudrait que plusieurs vaisseaux se munissent de ces appareils offrant de les fournir à un prix spécial. Je crois que des pourparlers ont lieu entre les armateurs et la compagnie américaine à ce sujet.

M. GANONG : Je me permettrai de lire un autre court extrait de ce journal, car on sera peut-être curieux de savoir quel a été le résultat de l'emploi de ces appareils à bord de quelques-uns de ces steamers.

Il se rapporte à l'équipement des grands paquebots transatlantiques :

En mars dernier, quand le paquebot express à double hélice le "Kaiser Wilhemn II" qui revenait de New-York, se trouva dans les environs du bateau-phare d'Outer-Weser, il fut surpris par une brume épaisse qui ne lui permettait pas d'apercevoir les feux de ce phare ; mais grâce aux signaux sous-marins installés à son bord, il put entendre les cloches sous-marines du bateau-phare à une distance d'environ dix milles marins. Le capitaine localisa le son à tribord. On changea la direction du navire et l'on put entendre alors parfaitement le son de la cloche à tribord et à bâbord, ce qui permit au capitaine de constater que le bateau-phare devait se trouver droit en avant, dans l'espace formé par ce changement de direction qu'avait prise le navire. Le steamer passa tout près du bateau-phare du côté de bâbord ; il rencontra trois navires qui n'étaient pas munis de cet appareil sous-marin et qui essayaient en vain à localiser l'endroit où se trouvait le bateau-phare, endroit que le "Kaiser Whilemn", grâce à son récepteur sous-marin avait fixé avec certitude. Le signal sous-marin avait été entendu quelques instants avant qu'on put percevoir les sons de la trompe de brume installée sur le bateau-phare.

M. FOSTER : Quel est le coût de cet appareil-récepteur ?

M. BRODEUR : Cet instrument coûte, pour un navire d'une capacité de 5,000 tonnes, environ $250, et il faut acquitter, en outre, un droit annuel de $500 que perçoit l'inventeur.

M. DANIEL : L'honorable ministre a-t-il reçu une pétition lui demandant d'installer la station des signaux de brume du cap Spencer à l'endroit où se trouve déjà un phare ?

M. BRODEUR : Je ne crois pas qu'on ait appelé sur cette question l'attention du bureau chargé du service des phares.

M. DANIEL : Mais ce sujet a été signalé à l'attention de l'honorable ministre.

M. BRODEUR : Oui.

M. DANIEL : J'espère que mon honorable ami tiendra compte de cette pétition.

M. BRODEUR : Je ne veux pas assumer la responsabilité de décider ces questions. Elles sont renvoyées au bureau chargé du service des phares, et nous nous occupons d'abord des demandes les plus pressantes.

M. FOSTER : L'honorable ministre dit qu'il n'y a qu'une seule station installée sur le littoral qui soit complétée ; c'est celle de Chedabucto. Il semblerait qu'on aurait reçu et acquitté des factures se rapportant à la construction de cinq stations. Cela a dû se passer avant le 1er juillet 1905. L'honorable ministre n'a-t-il pas été trop pressé en commandant ces appareils alors qu'il n'était pas prêt à les installer ?

M. BRODEUR : Le ministère devait, il me semble, prendre les mesures préliminaires pour se procurer ces engins, qui sont de véritables aides à la navigation. Mais les navires ne pouvaient se servir des signaux d'alarme sous-marins avant que le Gouvernement eût établi quelques stations. C'est pourquoi il a acheté cinq appareils pour ces dernières. Malheureusement, des récepteurs n'ont été installés que sur les quelques navires que j'ai mentionnés. Je comprends que des négociations se poursuivent actuellement entre la fédération des armateurs et la compagnie, en vue de l'adoption d'un système général. Dès qu'on aura pris une décision, nous installerons ces appareils. Je me demande s'il serait opportun de les mettre en place et de les laisser à l'eau, en attendant que les armateurs jugent à propos de s'en servir.

M. FOSTER : Le point que je veux faire rerssortir est celui-ci: il y a plus d'un an, l'honorable ministre a acheté et payé cinq de ces appareils assez dispendieux et, jusqu'à présent il n'en a installé qu'un seul. Pourquoi a-t-on montré tant d'empressement à acheter ces articles de M. Merwin avant qu'on eût la moindre chance de les utiliser ? Il me semble qu'on s'est un peu trop hâté.

M. BRODEUR : Quand ces signaux d'alarme ont été achetés, on espérait que les armateurs muniraient leurs navires des récepteurs nécessaires. Malheureusement les négociations entre la compagnie et la fédération des armateurs n'ont pas encore abouti. Les pourparlers se poursuivent, cependant, et l'on espère pouvoir régler bientôt cette question. En attendant, on m'informe qu'il ne serait pas prudent d'installer ces appareils parce qu'ils se rouilleraient et qu'ils ne seraient pas d'une grande utilité tant que les navires marchands ne seront pas pourvus de récepteurs.

M. FOSTER : Je ne crois pas que l'honorable ministre discute le point que j'ai soulevé. Avant d'être prêt à se servir de ces engins, avant de savoir si les expéditeurs avaient muni leurs navires des récepteurs nécessaires, l'honorable ministre a fait cette commande à M. Merwin qu'il a payé rubis sur l'ongle. Le pays a perdu l'intérêt de cet argent depuis une année et la situation ne semble pas devoir changer avant un an. Jusqu'à présent on n'a installé qu'un seul de ces appareils qu'on aurait pu tout aussi bien acheter au mois de juillet 1906, qu'en juillet 1905 ou 1904, puisque l'on continue à en fabriquer. Il me semble qu'on a fait preuve d'une hâte injustifiable en donnant cette commande à cet homme avant même d'avoir commencé les préparatifs d'installation et de s'être assuré si les armateurs voudraient profiter des avantages que pouvaient procurer ces cinq engins. Le temps a prouvé qu'ils n'ont pas tenu à se

servir de ces appareils qui restent dans les magasins du département. M. Merwin, lui, a reçu le paiement de sa facture, il y a un an, tandis que le ministère avait tout le temps voulu pour se procurer ces engins un à un, au fur et à mesure qu'il en aurait eu besoin.

M. BRODEUR : Ce sont les expéditeurs qui ont insisté auprès du ministère pour lui faire adopter cé système et acheter ces signaux. Ils espéraient pouvoir s'entendre avec la compagnie.

Il y eut des retards, les pourparlers ne se poursuivaient pas d'une façon aussi satisfaisante, je suppose, qu'ils l'espéraient quand ils insistaient auprès du département pour lui faire acheter ces engins. L'acte du ministère n'avait pas pour but de plaire à telle ou telle personne en particulier, ni d'accorder un avantage à M. Merwin ; il était motivé par les demandes des expéditeurs.

M. FOSTER : Quel est le coût de l'installation de la station de Chedabucto-Head?

M. BRODEUR : $15,000.

M. FOSTER : Outre les $3,000 qu'a coûté cet appareil, vous avez dépensé $12,000 pour installer cette station ?

M. BRODEUR : Oui.

M. FOSTER : A quoi a été consacrée cette dépense de $12,000 ?

M. BRODEUR : A la pose d'un câble.

M. FOSTER : Alors, on a dépensé $3,000 pour cet appareil et le surplus pour le câble en question ?

M. BRODEUR : C'est ce que me dit le commissaire.

M. FOSTER : Mais ce câble doit avoir coûté un peu moins cher...

M. BRODEUR : Cela dépend de la longueur.

M. FOSTER : ... ou un peu plus cher.

M. BRODEUR : Peut-être, cela dépend de la longueur.

M. FOSTER : Mon honorable ami comprend donc qu'il a acheté des articles qu'il tient en magasin depuis plus d'une année, sans avoir la moindre chance de les utiliser.

M. BRODEUR : Oui, mais nous sommes prêts à nous servir de ces appareils en temps utile.

M. FOSTER : Parfaitement, mais l'honorable ministre n'a pas l'intention de suivre cette méthode dans l'administration de son département, c'est-à-dire que sous le prétexte qu'il pourra dans deux ou trois ans avoir besoin d'un certain article, il achètera ce dernier, en payera le coût et le conservera en magasin. Ce système est encore plus défectueux quand il s'agit d'articles de ce genre. Si vous vouliez installer ces appareils un par un ou deux par deux, vous auriez pu attendre à plus tard, à moins que vous ne désiriez faire une commande considérable à M. Merwin. Voilà ce qu'une personne soupçonneuse penserait de cette transaction. Je ne dis pas que c'est là la raison de cet achat, mais, tout de même, il ne me semble pas qu'on ait fait un marché avantageux en achetant ces appareils un an ou un an et demi avant qu'on s'en servît et en en acquittant le prix d'achat.

Maintenant, au bas de la page, je trouve un item relatif à des extincteurs achetés de M. Charles Patton au prix de $9,000. A-t-on demandé des soumissions pour la fourniture de ces articles ?

M. BRODEUR : Non, on m'informe qu'il s'agit d'un article breveté.

M. FOSTER : Où demeure M. Patton?

M. BRODEUR : Le sous-ministre croit qu'il réside à Montréal.

M. FOSTER : En quoi consiste cet extincteur et où l'emploie-t-on?

M. BRODEUR : Je ne pourrais donner une description de ces extincteurs. Les fonctionnaires me disent qu'on en a acheté 600 à $15 chaque.

M. FOSTER : Qui a recommandé cet achat?

M. BRODEUR : Le commissaire du service des bouées et des phares, dans un rapport.

M. FOSTER : Quel est le nom de ce fonctionnaire?

M. BRODEUR : M. Fraser.

M. FOSTER : L'honorable ministre déposera-t-il ce rapport?

M. BRODEUR : Oui.

M. FOSTER : Où se trouvent ces 600 extincteurs?

M. BRODEUR : On les a distribués dans les différents phares.

M. FOSTER : Que faisait-on sous ce rapport avant qu'on eût acheté ces extincteurs?

M. BRODEUR : Nous n'avions pas de système organisé à proprement parler. Dans certains phares, toutefois, on trouvait des extincteurs, mais on a jugé à propos d'acheter ces articles dans le but d'en munir tous les phares.

M. SPROULE : Tous ces extincteurs contiennent un fluide?

M. BRODEUR : Ce sont des extincteurs chimiques.

M. SPROULE : Sont-ils en métal ou en verre?

M. BRODEUR : En métal à l'extérieur et en verre à l'intérieur.

M. SPROULE : Ces extincteurs valent $15 chaque, quand ils sont vendus en lots de 600. L'honorable ministre connaît-il ce qu'ils contiennent?

M. BRODEUR : Le fonctionnaire intéressé m'informe qu'il ne connaît pas ce détail.

M. SPROULE : Il ne connaît rien de cet extincteur?

M. BRODEUR : Oh ! oui, et il a fait un rapport ; mais le contenu de ces extincteurs est une composition chimique et il ne peut indiquer à brûle-pourpoint les éléments de cette composition.

M. SPROULE : Je suis porté à croire que c'est un mélange de bicarbonate de soude et d'acide sulfurique.

M. FOSTER : A la page P—101 du rapport de M. l'auditeur général, je constate qu'on a payé $12,385 à la compagnie Matheson, à responsabilité limitée, de New-Glasgow. S'agit-il d'une entreprise accordée par soumissions ?

M. BRODEUR : On a acheté une partie de ces engins par soumission.

M. FOSTER : Quelle partie ?

M. BRODEUR : La liste n'a pas été faite séparément, mais on a demandé des soumissions pour quelques-uns de ces articles.

M. FOSTER : A la page P-102 du rapport de l'auditeur général je trouve une facture de M. T. L. Wilson, d'Ottawa, au montant de $192,500 ; cette entreprise a-t-elle été adjugée après qu'on eut demandé des soumissions ?

M. BRODEUR : Il s'agit de bouées brevetées.

M. FOSTER : Le ministère a acheté de M. Wilson des bouées à gaz automatiques et des bouées à sifflet ; M. Matheson a aussi vendu des bouées à sifflet automatiques ; s'agit-il de la même espèce de bouées ?

M. BRODEUR : Les bouées brevetées se chargent avec du carbure et l'eau venant en contact avec le carbure produit le gaz d'éclairage. La bouée Matheson est une bouée à sifflet sans lumière.

M. FOSTER : Quels ont été les soumissionnaires à part de M. Matheson ?

M. BRODEUR : La "St. John Iron Works" et la compagnie Bunell-Johnson.

M. FOSTER : A la page P-100 du rapport de M. l'auditeur général, il y a un item indiquant qu'on a payé $9,829.05 à M. N. Dufour pour salaires payé à des ouvriers ; comment l'honorable ministre peut-il surveiller cette dépense ?

M. BRODEUR : M. Dufour est contremaître aux ateliers du département à Québec qui sont sous la direction de M. Gregory, et les comptes sont établis en son nom.

M. FOSTER : Quel ouvrage fait-on à ces ateliers ?

M. BRODEUR : On y transporte toutes les bouées du district ; c'est là qu'on les répare et qu'on les peinture.

M. FOSTER : M. Dufour engage les hommes ; il tient compte de leurs heures de travail et leur paie leurs gages ?

M. BRODEUR : Oui.

M. FOSTER : Par qui ce travail est-il surveillé ?

M. BRODEUR : Par M. Gregory.

M. FOSTER : Je suppose que M. Gregory ne peut se tenir parfaitement au courant de tous ces détails.

M. BRODEUR : Il doit nécessairement se fier à ses subalternes. M. Gregory a un travail énorme à faire pour administrer cette agence qui est la plus importante de toutes celles que nous avons dans le pays.

M. FOSTER : M. Dufour peut-il congédier les ouvriers et employer qui il lui plaît?

M. BRODEUR : Je le crois.

M. FOSTER : Personne ne peut intervenir ?

M. BRODEUR : Je le suppose.

M. FOSTER : Vous n'en êtes pas très certain ?

M. BRODEUR : J'imagine qu'il doit avoir une discrétion absolue, parce qu'on ne m'a jamais demandé de lui recommander qui que ce soit.

M. DANIEL : Le ministre a-t-il payé une indemnité à l'inventeur pour chacun des récepteurs qui se trouvent à bord des navires dont on a parlé ?

M. BRODEUR : Oui.

M. DANIEL : Les capitaines de ces steamers ont-ils fait des rapports en faveur de ce système ?

M. BRODEUR : Il n'y a pas assez longtemps qu'on applique ce système pour qu'il nous soit permis de dire s'il a donné ou non de bons résultats.

M. GANONG : Quel est le montant des droits que vous avez payés à l'inventeur de cet engin ?

M. BRODEUR : $2,000.

M. GANONG : Je veux revenir à cet item de $68,540 qu'on trouve à la page P-101. Je remarque ici les détails suivants : n° 4—30,105 pieds de câble sous-marin à armature, à 33 cents ½ le pied ; 3 dévidoirs à $110 chaque; 3 régulateurs d'électricité, $525; 1 moteur, $250. Est-ce là tout ce qui servira à l'installation de ces cinq stations ?

M. BRODEUR : Oui.

M. GANONG : Alors comment l'honorable ministre peut-il dire que l'installation de chacune de ces différentes stations a coûté $15,000 ? Prenons les premiers item: 20 bouées à $1,500 chaque; 2 bouées à cloche à $2,500 ; frais d'installation de cinq bateaux-phares, $650, ce qui forme en tout une somme de $40,250. Le coût de tous ces appareils reviendrait donc à $28,290. Quelle est la cause de cet écart entre ce montant et les $75,000 qui représentent le coût d'installation de ces cinq stations ?

M. BRODEUR : Cette somme de $68,000 n'acquitte pas tous les frais de ces installations. On a payé, au cours de l'exercice actuel, certains montants qui ne sont pas compris dans cet item.

M. GANONG : De sorte que le ministre est convaincu que le coût d'installation de chacune de ces stations s'élevera en moyenne à $15,000, quand tout l'ouvrage sera terminé.

M. BRODEUR : C'est le renseignement qu'on m'a fourni.

M. GANONG : Ce qu'il y a de malheureux, à propos de cet item, c'est d'y voir figurer encore le nom de M. Merwin. Pourquoi faut-il que chaque dollar de marchandise ou d'article que le pays achète aux Etats-Unis ou en Europe passe par les mains de cet entremetteur, c'est plus qu'on ne saurait dire ?

M. SPROULE : Pourquoi ne pouvez-vous pas acheter directement du manufacturier, au lieu de vous servir de M. Merwin comme intermédiaire ? Ces articles sont-ils importés d'Allemagne ?

M. BRODEUR : Non. Ils sont fabriqués aux Etats-Unis.

M. SPROULE : Ne pouvez-vous pas acheter directement du manufacturier tout aussi avantageusement que par l'entremise de M. Merwin ?

M. BRODEUR : M. Merwin est l'agent de la compagnie au Canada, et nous devons acheter par son entremise.

M. SPROULE : Si je ne me trompe, on a dit, hier soir, que certaines personnes avaient acheté des appareils semblables directement de cette compagnie américaine.

M. GANONG : N'est-il pas vrai qu'on a échangé d'abord une correspondance directement avec cette compagnie de Boston, et que M. Merwin n'est entré en scène que plus tard ?

M. BRODEUR : Oui, tant que cette compagnie n'a pas nommé un agent ici.

M. GANONG : C'est-à-dire jusqu'à ce qu'il y eut une chance pour cette compagnie de vendre ces appareils au département ; c'est alors que M. Merwin est venu ici.

M. SPROULE: Hier soir, j'ai demandé un renseignement. Quelle quantité de carbure de calcium a-t-on acheté au cours des trois années respectivement, et combien a-t-on payé ?

M. BRODEUR : Je n'ai pas obtenu ce renseignement, mais je me le procurerai.

M. SPROULE : Quel est le coût par tonne ?

M. BRODEUR : $65. Cette année, nous paierons environ $60 la tonne, mais nous devrons acquitter les frais de transport. L'avis demandant des soumissions stipulait que le carbure devait être mis sur gare, à différents endroits, qui sont, si je ne me trompe : Halifax, Saint-Jean, Montréal, Ottawa et Prescott. L'entrepreneur doit payer les frais de transport de ce produit à chacun de ces endroits ; ces frais sont inclus dans le prix demandé, de sorte que ce dernier variera suivant l'endroit sur lequel ce carbure sera dirigé.

M. SPROULE : Combien de tonnes dépensez-vous ?

M. BRODEUR : Nous dépensons environ 280 tonnes.

M. SPROULE : De qui achetez-vous cet article, quel est le prix que vous payez par tonne à chacun des entrepreneurs et quelle est la quantité que vous achetez de chacun de ces derniers ?

M. BRODEUR : J'ai demandé des soumissions et j'ai accordé l'entreprise au plus bas soumissionnaire.

M. SPROULE : Avez-vous accordé cette entreprise à une seule compagnie ou si vous avez partagé vos commandes entre les trois compagnies dont on a parlé ?

M. BRODEUR : J'ai accordé cette entreprise à une seule compagnie parce que sa soumission était la plus basse. Ce carbure nous coûtera en moyenne $60 la tonne ; il faudra y ajouter les frais de transport à chacun des endroits que j'ai mentionnés.

M. BRODER : La compagnie vend cet article $60 à la manufacture et elle nous fait payer en outre les frais de transport à ces différents endroits.

M. BRODEUR : Précisément. D'après ce que j'ai pu constater en lisant ces soumissions, je crois que cette compagnie fixe à $60 le prix de cet article acheté à la manufacture même, et qu'elle ajoute les frais de transport à ces différents endroits; c'est ainsi que si nous ne payons ce carbure que $60 la tonne à Ottawa, le coût de chaque tonne expédiée à Prescott représentera $62, puisqu'il faut ajouter $2, montant des frais de transport, ce qui n'a pas sa raison d'être dans le cas de la première ville.

M. GANONG : En quoi a laissé le plus à désirer l'éclairage au gaz acétylène ?

M. BRODEUR : Jusqu'à présent, nous n'avons trouvé rien qui laissât à désirer d'une façon spéciale ; dans un cas, cependant, nous avons constaté que certaines bouées avaient été trop chargées. Au lieu de n'employer que cinq ou six atmosphères, on avait donné à ces bouées une pression de dix atmosphères. Après l'accident qui s'est produit, le département a donné l'ordre de n'employer que cinq atmosphères. Ces bouées, affirme-t-on, peuvent porter une charge de dix atmosphères, ce qui représente 150 livres au pouce cube.

M. GANONG : N'est-il pas vrai que les plus grandes difficultés qu'on ait éprouvées provenaient d'un défaut dans les becs ?

M. BRODEUR : Oui, mais on y a remédié en se servant de ce qu'on désigne sous le nom de " bec multiplié."

M. GANONG : C'est là la grande difficulté qu'on a à surmonter. J'en ai fait l'expérience personnelle.

M. FOSTER : L'honorable ministre dit qu'on a surchargé les bouées et que c'est là ce qui a causé cet accident.

M. BRODEUR : Nous avons considéré qu'il était plus prudent de diminuer cette charge de dix atmosphères. Généralement, c'est la quantité de pression employée par les compagnies de chemins de fer. Peut-être les explosions sont-elles moins à redouter à bord des trains de chemins de fer que lorsqu'il s'agit de bouées.

M. FOSTER : J'ai compris que la cause de l'explosion provenait de ce qu'on avait chargé les bouées.

M. BRODEUR : Elles devraient porter dix atmosphères. Le commissaire m'informe qu'on les a vendues en les représentant comme pouvant contenir vingt atmosphères et que cette affirmation a été démontrée par des expériences faites par des experts.

M. FOSTER : S'est-il produit d'autres explosions depuis qu'on a donné l'ordre de diminuer la pression?

M. BRODEUR : Ainsi que je l'ai expliqué, hier soir, il s'est produit un accident à Parry-Sound, accident qui a causé la mort du capitaine Clarke. Ce dernier avait l'entreprise de la mise en place et de l'enlèvement des bouées du ministère dans le port de Parry-Sound. L'automne dernier, au lieu de transporter une bouée sur l'île, il la laissa à l'eau. Cette année, il voulut charger cette bouée, et c'est alors que l'accident se produisit. Nous avons envoyé sur les lieux, pour y tenir une enquête, le fonctionnaire le plus expérimenté que nous avons dans cette division du service. Il a été prouvé que le capitaine Clarke avait chargé cette bouée à plus de dix atmosphères—environ 100 tonnes de pression le plus qu'il n'aurait dû lui donner. On doit supposer— bien que, cela va sans dire, nous n'ayons aucun moyen de nous assurer du fait—qu'il avait agi de la même façon auparavant. Cette bouée n'était pas en état de supporter cette charge, parce qu'on l'avait laissée à l'eau.

M. FOSTER : Y a-t-il concurrence dans la fabrication du carbure ?

M. BRODEUR : Il semble exister une concurrence très forte. Des représentants de deux compagnies—je n'ai pas reçu la visite du représentant de la compagnie de Sainte-Catherine, Ontario—se sont adressés à moi à différentes reprises.

M. FOSTER : L'honorable ministre s'est-il jamais enquis du coût réel de la fabrication du carbure ?

M. BRODEUR : Non.

M. FOSTER : Est-il possible de connaître ce détail ?

M. BRODEUR : Je ne connais pas de moyen pour arriver à ce résultat.

M. FOSTER : Comment l'honorable ministre sait-il qu'il ne paie qu'un prix raisonnable ?

M. BRODEUR : Je comprends que nous ne payons que les prix exigés dans les autres pays. Il s'agit d'un article breveté et il faut payer un droit au propriétaire du brevet. Il est donc difficile de connaître le coût de fabrication de l'article lui-même.

M. CLARE : Quels sont ceux qui composent ces différentes compagnies ?

M. BRODEUR : J'ignore ce détail, mais je sais que M. Wardwell est le gérant de la compagnie des Trois-Rivières, et que M. Crannell remplit la même fonction à la compagnie d'Ottawa.

M. CLARE : Un grand nombre de compagnies ont des gérants qui ne sont pas intéressés financièrement dans leur exploitation. L'honorable ministre connaît-il les noms des personnes qui composent ces compagnies ?

M. BRODEUR : J'ignore quels sont les actionnaires de ces compagnies.

M. GANONG : Je suppose que le ministre ne commettrait pas un crime en nous disant s'il y avait une différence dans les prix demandés par les soumissionnaires. La concurrence avait-elle simplement pour but l'obtention des commandes, ou était-elle assez forte pour affecter les prix ?

M. BRODEUR : Il y avait une différence dans les prix mentionnés dans les soumissions, et celui qui n'a pas obtenu l'entreprise a été grandement désappointé.

M. SPROULE : L'an dernier, l'honorable ministre a-t-il payé un prix plus ou moins élevé que celui qu'on avait chargé l'année précédente ?

M. BRODEUR : Moins, dans une proportion de $5 par tonne.

M. SPROULE : Mon honorable ami sait-il ce que paie le chemin de fer canadien du Pacifique ?

M. BRODEUR : Le prix que nous payons, si je ne me trompe.

M. SPROULE : Je serais content si l'honorable ministre pouvait—et je serais porté à croire que cela serait possible, s'il voulait tenter un effort—nous faire connaître les noms des actionnaires de ces trois compagnies. On m'a dit qu'il s'agissait des mêmes personnes dans les trois compagnies. M. Wilson n'exerce peut-être pas une autorité absolue, mais elle est suffisante pour réunir ces compagnies dans un intérêt commun. Bien qu'elles aient soumissionné séparément, on peut se demander si ce n'est pas une répétition de ce qui s'est passé, il y a quelques années, lorsqu'il s'est agi des soumissions pour l'achat de la ficelle d'engerbage fabriquée au pénitencier de Kingston. Quand l'honorable David Mills fut appelé à signer le contrat en sa qualité de ministre de la Justice, les parties à qui cette entreprise avait été accordée lui demandèrent de faire ce contrat au nom d'un des autres soumissionnaires. On constate qu'il importait peu que le contrat fût au nom de tel ou tel soumissionnaire, puisque tous ces derniers se trouvaient à partager les bénéfices. Je crains que toutes ces soumissions ne soient un trompe-l'œil.

M. BRODEUR : Je ne puis agir mieux que je ne l'ai fait. J'ai demandé des soumissions par la voie des journaux.

M. SPROULE : Je ne dis pas que l'honorable ministre pouvait faire mieux dans les circonstances où il se trouvait placé. Mais, il y a deux ans, j'ai mis le Gouvernement sur ses gardes en lui représentant l'imprudence qu'il y avait pour lui de se mettre entre les mains d'un monopole comme celui-ci, surtout lorsque le changement de système projeté nous occasionnerait une dépense de $2,000,000 à $5,000,000. Je croyais que le ministère se hâtait trop d'opérer ce changement, avant de s'être renseigné par une étude suffisante, sur ce qu'il voulait réellement entreprendre. Depuis lors, on nous a dit ce que ce changement nous a coûté pour la première et la deuxième année, mais c'est tout ce que nous avons pu connaître. Il serait intéressant de savoir dans quelle proportion on a modifié l'ancien système, chaque année, et quel a été le coût de ces changements.

M. LENNOX : L'honorable ministre nous a promis, hier soir, de déposer un état indiquant les noms des journaux qui ont publié ces annonces demandant des soumissions pour la fourniture de ce carbure. Voudrait-il pousser l'obligeance jusqu'à nous indiquer ce qu'il a payé à chaque journal pour la publication de ces annonces, ou le montant total que lui ont coûté les annonces en question ?

M. BRODEUR : Oui.

M. FOSTER : A propos de ce rapport, qu'allez-vous faire ? Si nous n'avons pas ce document alors que nous discutons cet item, je crains que nous ne puissions l'avoir plus tard. Serons-nous obligés de discuter ce crédit tant que le dépôt de ce rapport ne sera pas fait?

M. BRODEUR : On a demandé le dépôt de ce rapport ainsi que celui de beaucoup d'autres documents. L'honorable député (M. Foster) ne le sait probablement pas, parce qu'il ne se trouvait pas ici, quand la Chambre a levé sa séance à deux heures, ce matin.

Cet après-midi, tous mes instants ont été absorbés par les travaux du comité des comptes publics. J'ai fait preuve de toute la diligence possible, à l'égard du dépôt de ces rapports.

M. FOSTER : Le ministre sera-t-il en mesure de déposer ce rapport, lundi ?

M. BRODEUR : Demain, M. Fraser doit s'absenter, pour assister aux funérailles de sa sœur et il ignore s'il réussira à confectionner ce rapport pour lundi même ; mais il sera prêt mardi, au plus tard.

M. SPROULE : Si j'ai bien saisi le sens des paroles du ministre il affirme qu'il figurera un autre article au budget supplémentaire relativement à la même œuvre. Je tiendrais à ce qu'il fût bien compris que nous pourrons discuter la question dans son ensemble au cours de la délibération de cet article.

Territoires du Nord-Ouest, territoire du Yukon, provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan,

Subsistance, fourrage, combustible et éclairage, vêtements, constructions, réparations, renouvellements, remontes, chiens, armes et cartouches, drogues et médicaments, papeterie, logements, transports, service des eaux et dépenses casuelles, $430,000.

Sir WILFRID LAURIER : Le député de Toronto-nord (M. Foster) a été bien aise d'apprendre que cet article du budget accuse une diminution de $100,000. L'année dernière, nous avons voté un crédit de $1,065,000. Défalcation faite d'un quart, de façon à restreindre le crédit à neuf mois, nous effectuons une réduction de $267,000, dans cette dépense qui se chiffre aujourd'hui par $798,000 et nous ne demandons que $698,000. Nous avons l'intention d'appliquer cette réduction au contingent du Yukon. Il y a quelques années, ce corps de gendarmerie comptait 250 hommes. Plus tard, on nous informa qu'un groupe de bandits à Skagway voulaient faire irruption dans le Yukon et nous portâmes le nombre des gendarmes à 300. Comme la situation au Yukon est plus

rassurante aujourd'hui, nous avons décidé de réduire notablement cet effectif. Nous avons l'intention de le réduire à 150 hommes. Cette année, nous effctuons une économie de $100,000.

M. FOSTER : Si je ne me trompe, l'année dernière, le coût d'entretien du corps de gendarmes au Yukon a été presque aussi élevé que pour tous les territoires du Nord-Ouest. L'établissement actuel au Yukon est bien différent de ce qu'il était il y a deux ans, à l'époque où il fallut y installer cette troupe. Il se trouve là, aujourd'hui, une population stable et respectueuse des lois, population d'un chiffre relativement peu élevé et au sein de laquelle il est facile de maintenir l'ordre. D'après mes auteurs, on peut y assurer le bon ordre et le respect des lois tout aussi facilement qu'au sein des provinces de l'Est. S'il en est ainsi, à quoi bon cet effectif de 150 à 200 gendarmes ? C'est à peine si le Yukon contient une population de 8,000 âmes. A quoi bon alors, y maintenir cette gendarmerie, à un coût aussi énorme ?

Sir WILFRID LAURIER : Aujourd'hui, le Yukon, il est vrai, est fort paisible et pour un pays minier neuf, il l'emporte, sous le rapport du bon ordre, à tous les autres pays miniers de même nature, dans n'importe quelle partie du monde. Toutefois, l'honorable député en conviendra, ce résultat tient, dans une large mesure, à la présence des gendarmes. Personne ne saurait prétendre que le bon ordre y eût régné au même degré, en l'absence de gendarmes. Nous le reconnaissons, nous sommes en mesure de réduire l'effectif ; nous avons déjà retranché un tiers du contingent et nous entendons le réduire de moitié, tout en continuant à le faire dans la mesure compatible avec la sécurité du pays. L'honorable député prétend-il qu'il serait possible de se dispenser entièrement de la gendarmerie ?

M. FOSTER : Pas pour le moment.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député prétend-il que ce chiffre de 150 hommes est par trop élevé, qu'il faudrait le fixer à 100 hommes ou l'abaisser encore davantage ? Il est impossible de préciser ici le chiffre de la réduction que ce corps subira éventuellement. Nous nous proposons de le réduire graduellement.

M. FOSTER : Comment ce corps est-il réparti? Comment cet effectif d'environ 206 hommes est-il réparti ?

Sir WILFRID LAURIER : Il y a environ 200 gendarmes au Yukon. Nous comptons le sous-commissaire Wood à Dawson, le surintendant Snider à White-Horse, le surintendant Cuthbert à Dawson, l'inspecteur Routledge à Dawson, l'inspecteur Demers à White-Horse, l'inspecteur Horrigan à White-Horse, l'inspecteur Macdonell à White-Horse, l'inspecteur Rodden à Dawson, l'inspector Taylor à Dawson, l'inspecteur Douglas à Dawson, l'inspecteur Tucker à Dawson et l'inspecteur Pennifather à White-Horse.

Voici la répartition de l'effectif : à Dawson, y compris les officiers et les gendarmes, il y a, dans la division B, 65 hommes et 19 chevaux ; à Forty-Mile, 5 hommes et 1 cheval ; à la traverse Stuart, 3 hommes et 1 cheval ; à la rivière Stuart, 4 hommes ; à Selkirk, 5 hommes et 4 chevaux ; à Minto, 5 hommes et 2 chevaux ; au Grandes-Fourches, 6 hommes et 2 chevaux ; à Dominion, 4 hommes et 2 chevaux ; à Hunker, 4 hommes et 1 cheval ; à Sulphur, 2 hommes et 1 cheval ; à Gold-Run, 3 hommes et 1 cheval ; à McQuilston, 3 hommes ; à Mayo, 3 hommes ; à Glacier, 3 hommes et 1 cheval ; à Wounded-Moose, 3 hommes et 2 chevaux ; à Grand-Valley, 2 hommes ; à Town-Station, 9 hommes ; à Furlough, 2 hommes ; à White-Horse, division H, 60 hommes et 34 chevaux ; à Takhini, 4 hommes et 3 chevaux ; à Livingstone-Creek, 3 hommes et 3 chevaux ; à Carcross, 5 hommes ; au débarcadère Champagne, 3 hommes et 4 chevaux ; à Kluhene, 4 hommes ; à Dalton-House, 4 hommes ; à Town-Station, 4 hommes. Un homme en congé.

M. FOSTER : Je ne pose pas en autorité, en matière de gendarmerie au Yukon, et je ne prétends nullement qu'il faille en retirer toute cette troupe ; mais à en juger au point de vue extérieur, ce service est fort coûteux et il semble que l'effectif est trop considérable. Le premier ministre affirme qu'il veut réduire cet effectif. La population du pays, sans doute, ne contribue en rien à cette œuvre, et tout est laissé à la gendarmerie à cheval.

Sir WILFRID LAURIER : Effectivement.

M. FOSTER: On pourrait bien se demander s'il ne serait pas possible de confier graduellement ce service à des fonctionnaires municipaux et si le conseil municipal lui-même ne pourrait pas se charger de l'organisation policière, service qui serait préférable, dans une certaine mesure, à celui de la gendarmerie et qui serait d'un caractère civil plutôt que militaire. Vos gendarmes sont répartis à presque toutes vos différentes stations ; il y en a 60 à Dawson et 61 au Cheval-Blanc. Puisque le peuple se charge lui-même d'assurer un service municipal de police, est-ce que cet effectif de 65 hommes n'est pas considérable, pour la ville de Dawson avec sa population actuelle, pourvu que ces 65 hommes ne soient pas dispersés parmi les différents villages.

Sir WILFRID LAURIER : Ces gendarmes font la patrouille, remplissent toutes sortes de besognes et se rendent généralement utiles. S'il est question d'un meurtre ou d'un autre crime, un détachement de gen-

darmes est chargé de se rendre sur le lieu du crime. Les gendarmes s'occupent aussi du maintien du bon ordre à Dawson. Ces gendarmes sont chargés de presque toutes les besognes. Comme le fait observer, à bon droit, l'honorable député (M. Foster), l'heure approche où les autorités de Dawson devront veiller à leurs propres intérêts, sans qu'il nous faille continuer à nous acquitter de ces devoirs civiques, à leur bénéfice. Cela nous permettra de diminuer de beaucoup l'effectif. Mais quelle sera la limite extrême de cette réduction ? C'est ce qu'il est impossible de dire, pour le présent. Je tiens seulement à signaler à l'honorable député le système que nous entendons suivre à cet égard. Nous voulons donner à entendre à ces autorités municipales de Dawson, qu'elles devront à l'avenir se charger de ces services, car elles sont en mesure de le faire. Il faut viser à diminuer graduellement notre effectif.

M. FOSTER : Est-ce que la gendarmerie à cheval n'a pas rempli quelques devoirs d'ordre civil ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui, partout.

M. THOMPSON : A mon avis, le Gouvernement ne ferait pas acte de sagesse en réduisant l'effectif de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest à un chiffre trop inférieur. Aux Etats-Unis le gouvernement n'a pas de constables chargés de maintenir l'ordre dans les territoires limitrophes de l'Alaska, il confie cette œuvre à des soldats réguliers placés dans les forts situés sur le parcours de la vallée du fleuve Yukon, le long de la côte du sud-ouest de l'Alaska et à Hainos. Si je ne me trompe, le Gouvernement maintient un effectif de 1,100 hommes, dans le district de l'Alaska, tandis que nous assurons l'ordre dans le territoire du Yukon avec le tiers de ce nombre de soldats, et, comme l'a fait observer le premier ministre, cet effectif sera encore réduit. Je n'ai qu'une seule objection à formuler et ce n'est pas contre le maintien de la gendarmerie au Yukon ; je tiens à ce que cette force y demeure. Sans la présence de ces gendarmes au Yukon, le calendrier criminel aurait été beaucoup plus chargé qu'il ne l'est.

M. FOSTER : Sans doute.

M. THOMPSON : En réalité, la gendarmerie nous a mis en mesure d'affirmer la suprématie de la loi du Dominion, quand il s'est agi de protéger nos nationaux et les étrangers qui ont séjourné dans ce pays, au cours des années dernières. Ces gendarmes se sont acquis une renommée enviable à juste titre. Cependant, le système de comptabilité est erronné, c'est-à-dire qu'il n'aurait pas fallu porter ces dépenses au compte du Yukon. Si je ne me trompe, la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest est une force fédérale. Voici donc notre grief, tous les ans, dans le rapport de l'auditeur général, il figure une certaine somme à titre de découverte contre le Yukon, et ces item réunis forment un déficit de plus d'un million de dollars, déficit qui est porté au compte de la gendarmerie à cheval du Yukon. Il faudrait éliminer entièrement cet item du compte du Yukon et le porter à la charge du gouvernement fédéral, auquel il appartient légitimement. Les gendarmes à cheval du Nord-Ouest, employés au Yukon, ne se contentent pas de remplir leurs devoirs d'agents de police. Ils remplissent nombre d'autres fonctions. Chaque hiver, un détachement de soldats quitte Dawson pour l'océan Arctique, traversant cetet solitude en plein hiver. Si je ne me trompe, l'année dernière, ils sont partis vers la fin de décembre, à destination de Herschell où la flotte de baleiniers passe l'hiver. Ce détachement de soldats allait porter des dépêches et des nouvelles du monde extérieur à ceux qui se trouvent réellement emprisonnés dans les glaces, au cours de l'hiver.

M. FOSTER : Quelle est la distance ?

M. THOMPSON : Environ 400 milles.

Sir WILFRID LAURIER : 500 milles.

M. THOMPSON : Ces gendarmes ont fait ce voyage sans rétribution aucune, au milieu même de l'hiver qui sévit dans la région arctique. A l'aide de leurs attelages de chiens ils ont accompli ce trajet qu'il eût été impossible à toute autre classe d'hommes d'accomplir avec autant de succès.

M. FOSTER : Combien de gendarmes ce détachement comptait-il ?

M. THOMPSON : Environ dix. En outre, il y a un an, le Gouvernement a jugé à propos de réduire le nombre des régistrateurs des mines et dans quelques cas il a remplacé ces régistrateurs par des membres de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.

On ne saurait confier à un illettré les fonctions de régistrateur des mines. Il faut une certaine somme d'expérience et une certain dose d'instruction pour bien remplir cette charge. Or, je suis bien aise de leur rendre ce témoignage ici : ces régistrateurs, recrutés dans les rangs de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest ont parfaitement rallié les suffrages de la population des mineurs, dans ce territoire. Ils rendent encore un autre service : ils sont courriers de la poste. A différents endroits, sur le parcours de la vallée du Yukon et dans les districts miniers, il n'existe pas de routes postales régulières : ces courriers transportent les dépêches au cours de l'hiver et aussi quelquefois l'été, mais surtout au cours de l'hiver. L'année dernière, un détachement de gendarmes à cheval a transporté les dépêches du Cheval-Blanc à Dawson. Le marché pour le transport des dépêches, de la passe Blanche au Yukon, stipulait le transport de 700 livres par voyage

et trois voyages par semaine. Au cours des hivers passés, il restait toujours au Cheval-Blanc une quantité de lettres et de dépêches que les propriétaires de la diligence laissaient en route. L'année dernière, la gendarmerie prit tout ce qui restait de dépêches et les transporta à Dawson. Si je mentionne ces faits, c'est afin de faire voir que cette somme portée en dépense au compte de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, ne devrait pas légitimement figurer dans ce compte.

M. FOSTER : Non, les autres services ont vécu aux dépens de la gendarmerie.

Sir WILFRID LAURIER : Il en a toujours été ainsi.

M. THOMPSON : Les gendarmes font la besogne de tous les départements, et on ne porte point ces dépenses au compte de ces services. Je ne saurais dire si plusieurs gendarmes ont été autorisés à remplir les fonctions d'officiers de douanes, mais je sais positivement qu'un gendarme a exercé ces fonctions. Voyons ce qu'il en est des prisons et des pénitenciers. Malheureusement, il se rencontre au Yukon quelques criminels, qui habitent presque continuellement la prison, et il faut tout un personnel de jour et de nuit pour exercer la surveillance voulue sur les détenus. Les prisonniers qui sont condamnés à une incarcération de plus de deux ans sont dirigés sur le pénitencier de New-Westminster ; mais, paraît-il, ce pénitencier est à peu près rempli, et pour les criminels que l'on garde au Yukon, ce sont les gendarmes à cheval qui remplissent la charge de geoliers et de gardes. Ne l'oublions pas, monsieur le président, s'il fallait que le ministère de la Justice payât les appointements d'un préfet, de nombre des gardes et de guichetiers et fit face à tous les autres frais nécessaires au fonctionnement d'un pénitencier, cette dépense atteindrait un chiffre considérable ; car, au Yukon, il serait impossible de se procurer les services d'hommes comme les gendarmes pour le salaire qui leur est attribué. C'est là une considération de haute importance dans la discussion du bill à l'étude. Il est impossible de se procurer les services d'un homme pour moins de $5 par jour, outre la pension, pour faire la besogne confiée aux gendarmes, besogne dont ils s'acquittent bien plus fidèlement que ne le pourrait faire toute autre classe d'individus. Quelquefois, les gendarmes coopèrent au service de l'hygiène publique. Ils accomplissent une énorme variété de besognes. Puisqu'il est question de devoirs municipaux, disons qu'il n'existe pas, en ce moment, de conseil municipal à Dawson. Nous avons bien un corps connu sous le nom de police municipale. Un petit détachement d'agents est chargé de la police de la ville, et il en est ainsi dans toutes les petites villes du pays. Mes observations et mes critiques ne s'adressent qu'au mode de comptabilité : cette somme ne devrait pas être portée au compte de la gendarmerie à cheval, comme on l'a fait par le passé. En terminant mes observations, je dois rendre ici témoignage public d'admiration à l'œuvre accomplie par la gendarmerie royale du Nord-Ouest.

M. SPROULE : Combien y a-t-il de gendarmes au Yukon ?

Sir WILFRID LAURIER : Environ 200.

M. SPROULE : D'après le rapport de l'auditeur général, le maintien de l'ordre parmi les 6,000 citoyens de Dawson ou la population d'environ 10,000 âmes contenues dans tout le territoire, coûte $438 ou $414 par année, ce qui représente $7,368 par 1,000 habitants. Si l'on tient compte du fait que Dawson est une ville aussi pacifique, aussi respectueuse des lois qu'Ottawa, Montréal et Toronto, cette somme paraît quelque peu exagérée. Quant aux amendes et confiscations, portées au crédit de la gendarmerie, elles se sont élevées à $17 à Dawson ; à $60, à la traverse du Caribou ; à $160, pour la passe Blanche, soit un total de $907.29.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député n'a pas prêté l'oreille aux observations formulées par le député du Yukon.

M. SPROULE : Au contraire.

Sir WILFRID LAURIER : Si l'honorable député a prêté l'oreille à ses observations, il ne semble guère les apprécier.

M. FOSTER : Pourquoi le chiffre des amendes n'est-il pas plus élevé ?

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député (M. Sproule), pense-t-il que le transport des dépêches, confié à un entrepreneur du dehors, pourrait se faire aussi économiquement que par l'entremise des gendarmes? Il a été organisé un service de dépêches par la gendarmerie, de Dawson à Fort-Macpherson, à l'embouchure du fleuve Mackenzie, et les gendarmes ont transporté près de 300 lettres, aller et retour, de l'île Herschell à Dawson. L'honorable député (M. Sproule) pense-t-il que les entrepreneurs du dehors auraient réussi à exécuter ce service aussi économiquement et d'une façon aussi satisfaisante ? Que l'honorable député se rappelle que la policie coopère à la perception du revenu et se charge de nombre d'autres services qu'il nous faudrait payer à même le revenu public, et il sera moins porté à critiquer.

M. SPROULE : Je me base sur la statistique contenue dans le rapport de l'auditeur général. J'en conviens, la police s'occupe de nombre de services qui ne produisent point de recettes ; toutefois on devrait nous éclairer sur la valeur de ces services. Il y a environ 200 gendarmes à Dawson et leurs gages nous coûtent $181,607 ; outre, $2,005 pour divers services et $90,449 pour provisions. Cette dépense n'est pas aussi exagé-

rée que celle effectuée pour l'expédition du steamer " Arctic ", qui a coûté au pays environ $400,000 pour l'entretien de 34 hommes par année ; cependant, une dépense de $90,000 pour l'entretien de 200 hommes est déjà un fort joli montant. Le vestiaire nous a coûté $15,921, le combustible $21,487, le fourrage et la nourriture, $77,271, les loyers $1,388 ; la note du médecin, $1,611, outre diverses autres sommes qui portent le total de cette dépense à près d'un demi-million de dollars. Lorsqu'il existait un groupe de gens turbulents au Yukon, nous ne comptions pas sur une minime dépense ; mais aujourd'hui que la population respecte la loi, nous serions en lieu de demander une diminution correspondante dans les dépenses de ce corps. A coup sûr, l'heure est arrivée de réduire cet effectif.

M. THOMPSON : Je suis peut-être en mesure d'éclairer l'honorable député sur la question des amendes perçues par la gendarmerie à Dawson. Il a été perçu $100 aux Grandes-Fourches et $17 seulement à Dawson. En fait, à Dawson, nous avons enlevé à la gendarmerie royale du Nord-Ouest l'administration de la justice.

M. SPROULE : Vous n'avez donc plus besoin des services de la gendarmerie.

M. THOMPSON : Bien au contraire. Mais à notre avis, la gendarmerie qui opère l'arrestation du criminel ne doit pas exercer les fonctions du magistrat, qui instruit le procès du criminel.

M. SPROULE : N'avez-vous pas un magistrat de police ?

M. THOMPSON : Sans doute, et voilà qui explique la diminution des amendes perçues par la gendarmerie. Les gendarmes opèrent l'arrestation des délinquants et les amendes sont versées dans la caisse du conseil du Yukon : voilà pourquoi, à Dawson, le chiffre des amendes porté au crédit de la gendarmerie est presque nul.

M. SPROULE : Il y a $17.

M. THOMPSON : Ces recettes n'existent guère plus qu'à l'état de souvenir. Il y a quelques jours, j'ai appris d'une source autorisée que la gendarmerie royale du Nord-Ouest, en une seule année, avait économisé, au bénéfice du ministère de l'Intérieur, $40,000, après le renvoi des régistrateurs des mines, et tout cela naturellement fut porté au crédit de la gendarmerie à cheval. Sans les gendarmes, le ministère de l'Intérieur aurait été obligé d'effectuer une dépense supplémentaire de $40,000. Au nombre des services rendus par la gendarmerie à cheval, j'ai oublié un item fort important : le soin des aliénés, ce qui entraînerait une dépense de plusieurs milliers de piastres pour le ministère de la Justice. Il y a un bon nombre d'aliénés à Dawson et au Klondyke.

M. FOSTER : Est-ce que, à l'époque de la fièvre de l'or, tout le monde n'était pas fou au Klondyke ?

M. THOMPSON : Non, la folie ne s'était pas généralisée à ce point-là.

M. SPROULE : La dépense afférente au soin des aliénés est portée à $568.

M. THOMPSON : Il doit y avoir quelque erreur dans ces chiffres ; car cette dépense est beaucoup plus considérable. Si le Gouvernement était obligé de prendre soin de ces malheureux, s'il fallait engager des gardes-malades et des constables, le coût de ce service s'élèverait à des milliers de dollars ; car dans ce pays, on ne saurait obtenir les services d'un individu, comme on peut le faire ici, moyennant $1,000 ou $1,500 par année outre la pension. Au Yukon, on ne veut pas travailler pour pareil prix, et d'ailleurs pourquoi pas ? Puisqu'on peut gagner $5 par jour, outre la pension, aux travaux des mines? Le gendarme au Nord-Ouest nous coûte $1.50 par jour.

Sir WILFRID LAURIER : Le constable reçoit $1.35 par jour.

M. THOMPSON : Ce sont les constables qui s'acquittent de ce genre de travaux. Que la Chambre ne l'oublie pas, si l'Etat était obligé de payer tous les services rendus au Yukon par la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest dans presque chaque département, la note serait fort élevée.

M. SPROULE : On nous persuadera difficilement que notre peuple ait si peu le culte de la loi qu'il faille l'aide de 200 gendarmes pour maintenir l'ordre parmi une population de 5,000 âmes. On me dit qu'il suffirait de deux ou trois constables qui feraient leur ronde dans les rues de Dawson. Ici à Ottawa, un agent de police suffit au service pour lequel vous en employez six à Dawson. A l'époque où il régnait une grande agitation au Yukon, le Gouvernement nous déclara qu'il y avait urgence d'y maintenir un corps nombreux de gendarmes, vu qu'on appréhendait le danger qu'il ne se fît quelque tentative d'empiètement sur notre territoire. A cette époque, j'en conviens, la chose était d'urgence, mais l'accroissement de la population et le progrès réalisé dans le sens de la civilisation, loin d'exiger le maintien du même effectif, en autorisent la réduction.

Sir WILFRID LAURIER : Nous avons déjà réduit cet effectif de 100 hommes et cette année nous voulons encore en retrancher 50. Si je ne me trompe, nous ne dépenserons pas tout le crédit affecté au Yukon ; il nous restera probablement un reliquat de $50,000. Nous réduisons graduellement cet effectif ; l'honorable député pourrait-il me fixer la limite à laquelle il faudrait s'arrêter ? Combien faudrait-il garder de gendarmes au Yukon ?

M. SPROULE : Je ne saurais dire.

Sir WILFRID LAURIER : C'est précisément cela.

M. FOSTER : Il faut garder le nombre nécessaire, pas davantage.

Sir WILFRID LAURIER : C'est précisément ce que nous faisons et je pensais que l'on tiendrait compte de cette réforme, au lieu de nous en blâmer.

M. SPROULE : Le premier ministre veut retrancher cinquante hommes, cette année, et l'effectif du territoire serait ainsi réduit à 150 gendarmes. Si mes renseignements sont exacts, il serait possible d'effectuer une bien plus forte réduction. Je tiens de certaines personnes qui ont habité ce pays, pendant plusieurs années, que le besoin d'un corps aussi considérable de gendarmes ne s'y fait nullement sentir.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député voudrait-il bien m'indiquer le chiffre de la réduction à opérer ?

M. SPROULE : Je ne saurais dire, mais je le répète, je tiens de personnes bien au courant de la situation au Yukon, qu'il serait sage de réduire considérablement cet effectif. Le coût de l'entretien est beaucoup moins élevé qu'il ne l'était autrefois, mais le Gouvernement ne réduit pas ses dépenses en proportion.

M. FOSTER : Quelle est la situation de la gendarmerie dans les provinces ?

Sir WILFRID LAURIER : Dans les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan ainsi que dans les territoires du Nord-Ouest, il y a 600 gendarmes. L'année dernière, lorsque j'ai demandé au Parlement un crédit pour la gendarmerie à cheval, j'ai déclaré à la Chambre que les provinces, ayant atteint l'âge mûr, il est de leur devoir de maintenir l'ordre dans leur territoire ou bien de nous payer leur quote-part des dépenses effectuées pour l'entretien de ce corps. Il y a quelque temps, je donnai mission au contrôleur de la force de gendarmerie de se rendre à Edmonton et à Regina, afin de conférer avec les nouveaux gouvernements provinciaux sur la nature des arrangements qu'il serait possible de faire et il a été convenu que, dans les deux provinces, nous garderions 500 gendarmes sur les 600 et qu'elles nous verseraient $75,000 par année respectivement, soit $150,000. Elles ont souscrit à cet arrangement et alors nous avons adopté le décret en conseil qui suit :

Extrait d'un rapport du comité du conseil privé, approuvé par le Gouverneur général, le 21 mai 1906.

Sur le rapport, en date du 14 mai 1906, du président du conseil privé, déclarant que, d'après ses instructions, le contrôleur et le commissaire de la gendarmerie royale du Nord-Ouest ont discuté avec les gouvernements de la Saskatchewan et de l'Alberta la question de la continuation des services de la gendarmerie dans ces provinces et que, subordonnément à son approbation, ils sont tombés d'accord sur l'arrangement suivant :

1. La gendarmerie demeurera une organisation fédérale, sous la direction absolue du gouvernement fédéral, sauf en ce qui concerne l'administration de la justice, à l'égard de laquelle le commissaire agira en conformité des vœux et sous la direction du procureur général de la province intéressée.

2. Les provinces rembourseront le coût du transport et de l'entretien des prisonniers, à dater du 1er septembre 1905 jusqu'au 30 juin 1906, c'est-à-dire qu'elle versera au compte du crédit de la gendarmerie les sommes jusqu'ici recouvertes du crédit affecté au ministère de la Justice pour ce service.

3. Les provinces ne participeront plus à l'entretien de la gendarmerie pour l'exercice en cours 1905-1906.

4. Après le 1er juillet prochain, les provinces rembourseront le coût de l'entretien et du transport des prisonniers et, en outre, elles verseront au trésor fédéral une somme en bloc de $75,000 respectivement, soit un total de $150,000 par année, pour services rendus par le corps de gendarmerie fédérale aux provinces, étant convenu que l'effectif de la gendarmerie pour la Saskatchewan et l'Alberta sera maintenu à 500.

Le présent arrangement demeurera en vigueur pendant cinq ans, soit jusqu'au 31 mars 1911.

Le ministre est d'avis que l'arrangement ci-haut exprimé serait juste et raisonnable et il propose son adoption.

Le comité soumet cet arrangement à l'approbation du Gouverneur général.

Je soumets la chose à la Chambre : à mon avis, il est juste et raisonnable que les deux provinces payent environ un tiers des frais effectués pour l'entretien des 600 gendarmes que nous comptons dans l'Alberta, dans la Saskatchewan et dans les territoires du Nord-Ouest.

Disons un mot de la répartition de cet effectif. Dans les deux provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan où nous nous proposons de laisser 500 hommes, il y a huit divisions de districts aux endroits suivants: Regina, Maple-Creek, Lethbridge, Macleod, Calgary, Edmonton, Battleford et Prince-Albert.

Nous avons huit corps de garde ou prisons communes, pouvant loger en moyenne 500 prisonniers et ces prisons occupent 200 gendarmes.

La gendarmerie coopère avec le ministère de l'Agriculture, dans le but d'empêcher la propagation des maladies infectieuses sur les bestiaux ; 40 hommes sont attachés à ce service. Sur la frontière sud, 30 hommes font la patrouille. Pour l'entretien d'environ 95 petits détachements disséminés à travers les provinces et faisant la patrouille dans leurs districts respectifs, nous emploierons environ 150 hommes. Pour le transport des aliénés, des prisonniers, etc., nous aurons à notre disposition 80 hommes, soit un total de 500 gendarmes. Voilà comment se répartit l'effectif dans ces provinces.

M. FOSTER : Qui est chargé de l'entretien des prisons dans les nouvelles provinces ?

Sir WILFRID LAURIER : Les prisons sont sous la direction du gouvernement fédéral. Nous nous chargeons de l'entretien des prisonniers, mais les provinces nous remboursent ces frais.

M. FOSTER : A même les $75,000 ?

Sir WILFRID LAURIER : Non, non. Relisons ce document :

A dater du 1er juillet prochain, les provinces rembourseront le coût de l'entretien et du transport des prisonniers et, en outre, verseront au trésor fédéral, en bloc, une somme de $75,000, respectivement.

Disons un mot de la répartition de l'effectif dans les territoires du Nord-Ouest, qui comprennent maintenant tout ce qui n'est pas enclavé dans les trois provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba. En ce moment, il y a trente gendarmes occupés sur la rivière de la Paix, à l'établissement d'un sentier, d'Edmonton au lac Teslin, jusqu'au réseau des chemins de fer du Yukon.

M. SPROULE : N'est-ce pas dans l'Alberta ?

Sir WILFRID LAURIER : Ce sentier part de l'Alberta et se trouve en partie dans les territoires du Nord-Ouest. Le sentier est établi partie dans l'Alberta et il commence à la rivière de la Paix. J'ai sous les yeux une carte de ce sentier. Ce sentier est établi d'Edmonton au débarcadère de l'Athabasca et jusqu'à la traverse de la rivière de la Paix. Cette année, les travaux commenceront le 1er mai à un endroit situé à 650 milles d'Edmonton, à 94 milles au delà du fort Saint-Jean. J'ignore dans quel état se trouveront les travaux à la fin de l'année, mais ce sentier de 8 pieds de largeur, aura 1,300 milles de longueur. L'objectif visé n'est pas seulement d'établir une route, au bénéfice des mineurs et des voyageurs, mais aussi de nous assurer, en cas d'urgence, une communication à travers notre propre territoire. Aujourd'hui, nous n'avons de communication qu'en territoire américain, de Skagway jusqu'à l'extrémité du chemin de fer. Les gendarmes s'occupent de l'établissement de ce sentir, depuis un an ou deux, de sorte que, en cas d'urgence, nous aurions, au moins, ce mode de communication, si imparfait qu'il soit, dans notre propre territoire.

M. FOSTER : Les gendarmes se contentent-ils d'établir le sentier ou bien font-ils des améliorations à la route?

Sir WILFRID LAURIER : Ils font un sentier de huit pieds de largeur.

M. FOSTER : Cherchent-ils à améliorer la chaussée?

Sir WILFRID LAURIER : Relisons le texte des instructions. Les voici :

Le sentier à construire devra convenir aux bêtes de somme. En faisant le tracé, il faut vous rappeler que ce sentier, à quelque date future, pourra se transformer en sentier de roulage. Il importe donc que vous choisissiez vos pentes sur votre terrain, en vue de cet objectif. A travers bois, le sentier doit avoir huit pieds de largeur. Il faut nettoyer tous les endroits marécageux, et là où la chose est possible, établir des ponts sur les petits cours d'eau. Le sentier devra être bien clairement marqué, afin que tout voyageur puisse le suivre sans guide. En rase campagne, il faudra planter de gros poteaux à deux milles d'intervalle. Ces poteaux doivent porter l'indication de la distance en milles, du fort Saint-Jean. Il faudra avoir soin de brûler dans le bois des poteaux les chiffres, de façon à ce qu'ils ne puissent facilement s'effacer.

A travers le bois, il faudra marquer les arbres, à de fréquents intervalles. Il faudra indiquer les distances, à tous les deux milles, sur des arbres placés en évidence. Il faudra construire des maisons de halte à tous les trente milles ou aux distances qui seront le plus convenables pour dresser la tente et où l'on peut obtenir facilement le bois et l'eau. Ces maisons doivent être construites simplement de dix ou douze pieds carrés et avec des toits revêtus de terre.

Le caporal Bowler, arpenteur géomètre très compétent, devrait être chargé de faire l'arpentage du sentier et il devrait garder des notes topographiques faites avec soin. Il faudra mesurer les distances.

Il y a trente hommes et soixante chevaux à l'œuvre aujourd'hui sur ce sentier.

Dans le district de la baie d'Hudson, il y a vingt gendarmes, y compris ceux établis à Fullerton, dont il a souvent été question récemment, ainsi que les gendarmes qui font actuellement la patrouille du lac Manitoba, en gagnant le district de la baie d'Hudson. J'ai sous les yeux une carte des sentiers que je ferai voir aux députés sur le bureau de la Chambre.

Trente hommes sont occupés à ce travail, et trente autres gendarmes se livrent à diverses autres besognes. Les députés trouveraient peut-être intéressantes certaines photographies prises par madame Moodie, au cours de l'expédition du steamer "Arctic". J'ai ici trois volumes de ces photographies que je me propose de placer à la bibliothèque, à la disposition des députés. Ces photographies ont été prises au kodak.

M. LAKE : Le premier ministre affirme-t-il qu'il y aurait 150 constables faisant partie de divers détachements dans les deux provinces ?

Sir WILFRID LAURIER : Voici la répartition de cette troupe dans les deux provinces: corps de garde et quartier général, 200 hommes ; au service du ministère de l'Agriculture, 40 hommes ; au service de la patrouille, sur la frontière sud, 30 hommes ; entretien d'environ 95 petits détachements dispersés à travers la province et ser-

vice de patrouille dans leurs districts respectifs, environ 150 hommes ; disponibles pour servir d'escorte aux prisonniers, aux aliénés et pour patrouilles spéciales, 80 hommes ; total, 500 hommes.

M. LAKE : Les hommes faisant partie de ces détachements feront, sans doute, le besogne ordinaire des constables dans les provinces et se tiendront, je suppose, à la disposition des gouvernements provinciaux ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui, la chose est entendue.

M. LAKE : Puisque nous sommes à débattre cette question, je désire signaler à l'attention du premier ministre une question sur laquelle il est d'urgence qu'il émette son avis et établisse quelques règles. Cette question a été provoquée par l'attitude d'un inspecteur de la gendarmerie à cheval, agissant à titre de magistrat, dans une affaire ne se rattachant nullement à la juridiction de la gendarmerie, en matière criminelle. A la clôture des récentes élections, il s'est tenu à Regina une cour de revision, à laquelle présida le magistrat chargé de se prononcer sur la question de savoir si certains individus qui avaient déposé leurs bulletins de vote devaient être considérés comme électeurs et s'il fallait tenir compte de ces bulletins. On offrit à l'inspecteur Heffenman, de la gendarmerie à cheval, la charge de président de cette cour, et pendant quelques jours il remplit ces fonctions. A mon avis, les officiers de la gendarmerie à cheval reçoivent leur commission de juges de paix, dans le but d'instruire les causes en matière criminelle, dans les districts éloignés où les magistrats civils brillent par leur absence ; mais entre l'audition d'une cause criminelle, dans un district éloigné, et le fait d'exercer les fonctions de magistrat dans une affaire civile, dans la capitale de la province de la Saskatchewan, il y toute la différence du monde.

Après tout, je ne crois pas que l'incident eût mérité une très forte censure, n'eût été l'inspecteur Hefferman qui s'est fait, au cours de la dernière élection, une telle réputation de partisan politique, que ses actes furent critiqués dans les journaux de l'endroit. Il est regrettable qu'un corps qui s'est conduit jusqu'à présent avec tant d'indépendance à l'égard des partis, soit chargé de remplir des fonctions qui le mettent en contact direct avec des questions d'un ordre politique. L'honorable député de Marquette (M. Roche), a cité l'autre jour le cas d'un membre de la gendarmerie à cheval qui a pris part à l'élection. D'autres cas sont venus à ma connaissance personnelle, mais je dois dire que, règle générale, la conduite de la gendarmerie est irréprochable sous ce rapport. Selon moi, le peu de propagande politique qu'elle a pu faire dans quelques cas isolés n'est qu'une goutte d'eau dans l'océan, comparé à la part active que prennent les employés du ministère de l'Intérieur dans les choses politiques. Je n'en aurais même pas parlé du tout, sachant d'avance que cette conduite serait réprouvée par l'honorable premier ministre. Je crois cependant qu'il est à propos d'attirer son attention sur le cas de l'inspecteur Hefferman, et que c'est une grave erreur de lui avoir permis de remplir les fonctions de magistrat. J'espère que M. le premier ministre verra à ce que la chose ne se répète plus.

Sir WILFRID LAURIER : Je dois dire à l'honorable député (M. Lake) et au comité que depuis que j'ai la direction de la gendarmerie à cheval, je lui ai donné des ordres sévères de ne pas se mêler de politique. Chaque homme a naturellement le droit de voter, mais sans aller au delà dans le domaine de la propagande. Le directeur et le commissaire s'efforcent de faire respecter ces ordres. Les quartiers-généraux furent avertis en effet que l'inspecteur Hefferman avait été nommé secrétaire de l'association libérale, mais il fut forcé de démissionner et cessa de remplir cette fonction. Je ne suis pas prêt à admettre, avant de me mieux renseigner, qu'il siège comme magistrat dans une cause de cette nature, s'il n'en avait pas le droit. D'ailleurs je n'ai jamais été averti de cette affaire et je ne crois pas que le directeur ou le commissaire l'aient été non plus. Si la gendarmerie à cheval ne se conduit pas comme elle doit, c'est le devoir de ceux qui en ont connaissance de se plaindre aux autorités compétentes. Je suis orgueilleux et flatté à la fois de la bonne note que l'honorable député vient de donner à ce corps. A vrai dire, il s'est toujours bien conduit et n'a jamais donné prise à la critique. Il va sans dire qu'il doit y avoir des exceptions, mais je crois que dans ces cas, les délinquants devraient être dénoncés à leurs supérieurs.

M. LAKE : Je crois que le commissaire était parfaitement renseigné sur cette affaire. Les quartiers-généraux du corps sont à Regina et c'est dans cette ville même que l'inspecteur Hefferman est supposé avoir siégé dans les causes que j'ai mentionnées. Le terme de la cour qu'il a présidé a duré plusieurs jours et les journaux ont diversement commenté la chose. On admettra sans peine que c'était au moins compromettant pour cet officier de la gendarmerie à cheval de présider un tribunal qui pouvait être appelé à décider du résultat final d'une élection si vivement contestée.

Je suis certain qu'il y avait dans la ville un juge civil en disponibilité ; il y en avait peut-être plusieurs, et il est regrettable que le commissaire ait permis à l'inspecteur Hefferman d'accepter cette responsabilité. L'honorable premier ministre ne paraît pas disposé à déclarer que cet officier a abusé de son droit. Il a tort de prendre cette attitude, car il me semble que les officiers de la gen-

darmerie à cheval ne doivent agir comme magistrat que là où ils n'y a pas de juges civils.

Sir WILFRID LAURIER: J'ai déclaré que les quartiers-généraux avaient été avertis de l'intervention active de l'inspecteur Hefferman dans la politique et que cet officier remplissait la charge de secrétaire de l'association libérale, mais qu'il avait reçu ordre de se retirer. L'honorable député affirme que cet inspecteur a entendu des procès d'un caractère politique. De prime abord, il semble étrange qu'un officier de la police ait pu accepter de remplir ce rôle, mais je ne voudrais pas porter un jugement sur une personne aussi respectable que l'inspecteur Hefferman sans au préalable me renseigner.

M. LAKE : M. le premier ministre voudrait-il avoir l'obligeance de prendre tous les renseignements possibles sur cette affaire, dont il ne paraît pas comprendre toute la portée, et qui est le résultat d'une difficulté ordinaire prévue par la loi des élections des territoires du Nord-Ouest. En vertu de la loi tout électeur peut se présenter pour enregistrer son suffrage, mais s'il existe un doute sur son droit, les agents lui demandent de signer une déclaration. Si le doute persiste, le droit de suffrage lui est refusé, et il est prié de se présenter devant un tribunal pour établir ses droits. Dans certains endroits, des centaines d'électeurs furent renvoyés pour cette raison et c'est le tribunal qui fut chargé de décider de tous ces cas que l'inspecteur Hefferman a présidé.

Sir WILFRID LAURIER : Seul ?

M. LAKE : Je le crois. Dans tous les cas, c'est lui qui présidait.

M. TURRIFF : Avec le président de l'élection. Toutes les décisions de ce tribunal peuvent être renvoyées au besoin devant le magistrat du district, le juge Rouleau, à Regina.

M. LAKE : Cette explication prouve donc à M. le premier ministre que s'il y avait des juges civils en disponibilité, et il y en avait, un officier de la gendarmerie à cheval n'aurait pas dû présider ce tribunal. Dans tous les cas, il voudra bien faire une enquête.

Sir WILFRID LAURIER : Très bien.

M. W. J. ROCHE : Le département n'envoie-t-il pas à certaines époques de l'année des membres de la gendarmerie à cheval pour protéger les forêts contre l'incendie ou autres services spéciaux ? Je suis certain que des membres de la police ont été envoyés en mission spéciale soit pour empêcher la coupe illégale du bois, soit pour assurer la protection contre l'incendie, car je me rappelle que l'année dernière un de ces hommes est resté dans ce but pendant deux mois dans la ville que j'habite.

Sir WILFRID LAURIER : Oui, c'est ce qui arrive.

M. ROCHE : Ces gendarmes qui servent ainsi temporairement le ministère de l'Intérieur reçoivent leurs ordres de ce département.

Sir WILFRID LAURIER : Lorsqu'ils sont envoyés pour protéger les forêts contre l'incendie, ils sont sous la direction du ministère de l'Intérieur.

M. ROCHE : C'est exactement le cas auquel j'ai fait allusion l'autre soir.

M. LAKE : C'est un des cas qui m'ont été mentionnés.

M. SPROULE : Ces membres de la police sont généralement très occupés à faire de la propagande dans les élections.

Sir WILFRID LAURIER : Les incendies sont peut-être alors plus fréquents.

M. TURRIFF : J'ai habité ces régions pendant bien des années et je me rappelle les élections de 1891, et la part active que la gendarmerie à cheval y a prise. Mais les choses se sont bien améliorées depuis.

M. SPROULE : Améliorées en faveur des honorables députés de la droite.

M. TURRIFF : Non.

M. ROCHE : Y a-t-il une fraction de ce crédit affectée aux dépenses de la police dans le district de Kéwatin ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui, ce crédit comprend les dépenses de la gendarmerie dans les provinces ou dans les territoires.

M. ROCHE : Certain changement a été effectué au cours de l'année dernière. Quel est ce changement ?

Sir WILFRID LAURIER : Tous les territoires, excepté les trois provinces et le Yukon, sont sous la direction d'un commissaire de la gendarmerie à cheval.

M. ROCHE : Il me paraît étrange que vous ayez effectué ce changement pour le district de Kéwatin, qui a été depuis trente ans administré par le lieutenant gouverneur du Manitoba. Le gouvernement n'avait certainement pas l'intention, l'année dernière, de joindre Kéwatin aux autres territoires, lorsque la loi des territoires du Nord-Ouest a été adoptée. Ce territoire fut expressément excepté. Comment se fait-il alors que peu de temps après la prorogation, le district de Kéwatin fut par proclamation réuni aux autres districts, surtout lorsque le gouvernement se proposait de tenir sous peu une conférence avec les provinces afin de le démembrer et d'en faire une répartition entre les provinces ? Je ne vois aucune raison valable pour justifier ce changement, quand le district de Kéwatin a été depuis 1865, c'est-à-dire pendant 40 ans, administré par le lieutenant-gouverneur du Manitoba.

Sir WILFRID LAURIER : Qu'a-t-il jamais fait ?

M. ROCHE : Il a fait un rapport annuel qui fait foi de son administration.

Sir WILFRID LAURIER : Nous avons été obligé, dans les dix jours qui ont suivi la proclamation de la loi constituant les nouvelles provinces, de prendre les mesures nécessaires pour l'administration de ces territoires, qui avaient été administrés jusque-là en vertu des ordonnances de la vieille assemblée du Nord-Ouest, mais ils n'étaient plus placés sous cette juridiction. Il fallait prendre une décision, et nous les avons placés sous la direction d'un seul commissaire. Il n'y a aucun établissement quelconque dans les districts de Kéwatin, Mackenzie, Ungava et autres. On y rencontre quelques Indiens, des chasseurs et des trappeurs et il n'y avait rien de mieux à faire sous le rapport de l'administration civile et de l'administration de la justice que de les placer sous la dircetion d'un commissaire.

M. ROCHE : Pourquoi ne pas avoir incorporé ce changement dans la loi, au lieu de nous faire donner l'assurance expresse par l'ex-ministre de la Justice que Kéwatin ne serait pas inclus dans les territoires ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne me rappelle pas qu'il ait fait cette déclaration. Nous avons pensé qu'il n'y avait rien de mieux à faire dans les circonstances. Il fallait pourvoir à l'administration de la justice, et le moyen le plus efficace était de placer ce district sous la direction d'un homme responsable. Je sais que le changement a soulevé une tempête au Manitoba, mais je ne vois pas que le Manitoba en ait aucunement souffert. Un des articles du programme de la conférence qui doit siéger l'automne prochain est l'extension des bornes du Manitoba, et si cette province a droit à cette extension, ce sera parfait. Mais ce que nous avons fait n'affecte en rien l'objet de la conférence. Si les prétentions du Manitoba sont maintenues, il administrera ce territoire, mais dans l'intervalle, il fallait pourvoir à l'administration de Kéwatin et nous en avons pris la responsabilité au meilleur de notre jugement, sans pour cela que le Manitoba ait à s'en plaindre.

M. SPROULE : Et les droits acquis ?

Sir WILFRID LAURIER : Quels droits acquis ? Je ne vois pas qu'il en existe. Je ne vois pas non plus l'objection. Kéwatin est tout simplement annexé au reste du territoire. La juridiction des territoires du Nord-Ouest s'étend de l'embouchure du fleuve Mackenzie aux côtes du Labrador. Chaque pouce de terrain est soumis à leur juridiction et les prétentions du Manitoba n'en sont nullement affectées.

M. SPROULE : Je vais montrer à M. le premier ministre de quelle façon ce changement porte atteinte aux prétentions du Manitoba. Il est étrange que le Gouvernement, au cours du long débat qui a eu lieu l'année dernière au Parlement, au sujet des nouvelles provinces et des territoires, n'ait pas signifié son intention d'effecter ce changement. Au contraire, si ma mémoire ne me fait pas défaut, l'honorable premier ministre m'a dit, en réponse à la question que je lui ai posée à la Chambre sur l'avenir du district de Kéwatin, qu'il le laisserait sous la juridiction du Manitoba.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne le crois pas.

M. SPROULE : Eh bien, c'est l'honorable premier ministre ou son collègue, l'honorable ministre de la Justice, car je me rappelle avoir posé la question devant la Chambre. Quel est le résultat maintenant ? La loi des écoles séparées de 1875 s'applique à tous les territoires du Nord-Ouest ; elle ne s'appliquait pas à Kéwatin, qui était placé sous la juridiction du Manitoba, où il n'y a plus de loi des écoles séparées. Si ce district fût resté sous la dépendance de la province du Manitoba, la loi des écoles séparées n'y eût pas trouvé place, mais il a été réuni aux territoires du Nord-Ouest, et l'arrêté ministériel dit qu'il sera soumis aux mêmes lois et au même gouvernement que le territoire auquel il est réuni. Donc la loi des écoles séparées de 1875 s'y applique. Et si jamais vous le détachez de nouveau des territoires du Nord-Ouest pour le réunir encore au Manitoba, l'on prétendra qu'en vertu de l'article 93 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, ce district a droit au maintien des écoles séparées dont il jouissait avant d'entrer dans le Yukon. Tel est l'unique objet du changement. Telle est la situation et telle sera la cause des difficultés dans l'avenir, car si vous placez de nouveau le district de Kéwatin sous la juridiction du Manitoba, la minorité réclamera la continuation des droits dont elle jouissait à l'époque de son entrée dans la province et les difficultés recommenceront.

Sir WILFRID LAURIER: Eh bien, franchement, de tous les arguments tirés par les cheveux que j'aie jamais entendus, celui-ci est le pire de tous. Il n'y a absolument rien de fondé dans les appréhensions de l'honorable député.

M. SPROULE : Comment cela ?

Sir WILFRID LAURIER : Rien du tout. Je vais calmer la frayeur de mon collègue d'en face. La loi des écoles de 1875 s'applique à tous les territoires non organisés.

M. SPROULE : Oui, et par conséquent à Kéwatin à présent.

Sir WILFRID LAURIER : Non.

M. SPROULE : N'est-il pas spécifié que Kéwatin devra jouir de la même forme de gouvernement que la province ou le terri-

toire auquel il sera réuni? N'est-ce pas la loi ? C'est la loi ?

Sir WILFRID LAURIER : Quelle loi ?

M. SPROULE : Comme Kéwatin était sous la juridiction du Manitoba et que le Manitoba n'a plus d'écoles séparées, personne n'a songé à réclamer l'école séparée, mais est-ce que votre arrêté ministériel ne dit pas qu'il devra être soumis aux lois du territoire auquel il sera réuni ?

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député n'osera pas prétendre, je suppose, qu'une ordonnance scolaire ou une ordonnance ou loi quelconque adoptée par la législature du Manitoba pouvait s'appliquer au district de Kéwatin, parce que le lieutenant gouverneur du Manitoba était chargé d'administrer ce dictrict ?

M. SPROULE : Je dis que le même principe de droit doit s'appliquer.

Sir WILFRID LAURIER : Pas du tout. Le district de Kéwatin n'était pas administré par la province du Manitoba et ne subissait pas non plus son autorité législative, mais il était administré par le gouverneur du Manitoba et pour des fins administratives seulement, non législatives. Ainsi l'assemblée du Manitoba n'a jamais eu le pouvoir de faire des lois pour le district de Kéwatin et les frayeurs de l'honorable député sont vaines. Je n'ai jamais nourri les noir desseins qu'il m'attribue. Il est complètement dans l'erreur sous ce rapport.

M. SPROULE : Qui vivra verra.

Sir WILFRID LAURIER : Nous verrons certainement. Nous n'avons qu'à ouvrir les yeux pour voir déjà et si l'honorable député veut exercer son jugement, il verra sans plus tarder. L'administration du district de Kéwatin fut confiée au gouverneur du Manitoba, qui n'est pas la législature du Manitoba ni la province du Manitoba, de sorte que les lois votées par la législature du Manitoba n'ont jamais pu s'appliquer à ce district. C'est le Parlement qui fait aujourd'hui et qui a fait de tout temps les lois du district de Kéwatin, mais c'est le gouverneur du Manitoba qui en avait l'administration civile. Ainsi les soupçons de l'honorable député sur les motifs cachés et éloignés du gouvernement pour l'application ultérieure de la loi des écoles au district de Kéwatin sont dénués de fondement. Je ne voudrais pas me prononcer catégoriquement, mais à mon avis, la loi de 1875 s'applique à tous les territoires non organisés, y compris Kéwatin. Mais admettons que je suis dans l'erreur et que la loi de 1875 ne s'appliquait pas lorsque la proclamation du 10 septembre fut lancée : l'honorable député prétend-il que le Gouverneur général pouvait par cette proclamation imposer des lois au district de Kéwatin ?

M. SPROULE : Alors, pourquoi l'avez-vous spécifié dans votre arrêté ?

Sir WILFRID LAURIER : Spécifié quoi?

M. SPROULE : Que ce district est soumis aux lois du territoire auquel il est réuni. Ce sont les termes mêmes de votre arrêté.

Sir WILFRID LAURIER : Précisément.

M. SPROULE : Pourquoi en faire mention dans l'arrêté, si le district ne doit pas en être affecté ?

Sir WILFRID LAURIER : Il en sera affecté sous le double rapport des droits civils et de l'administration de la justice. Voyons, l'honorable député ne doit pas prétendre assurément que le Gouverneur général peut, par proclamation, imposer des lois que le Parlement n'a pas promulguées ?

M. SPROULE : Alors votre arrêté est absolument enfantin et ridicule. Ou vous aviez une intention en tête ou vous n'en aviez pas. Si vous pensiez déléguer par cette proclamation, une autorité dont vous n'étiez pas revêtu, alors votre arrêté est puéril et superflu. Mais puisque vous avez pris la peine de le spécifier et très soigneusement, personne ne doutera que vous avez dû avoir un objet en vue. Je l'ai relu plusieurs fois cet arrêté et dans mon opinion, cette disposition y a été insérée dans un but déterminé, et je ne doute pas que ce soit par l'ancien ministre de la Justice, car je ne crois pas que monsieur le premier ministre se casse la tête à ce sujet. Elle est minutieusement rédigée et cache un dessein. Si la loi de 1875 des territoires du Nord-Ouest s'applique au district de Kéwatin, pourquoi dire dans votre arrêté qu'elle ne devra pas s'appliquer? Pourquoi dites-vous que les lois du territoire auquel ce district sera réuni y seront en vigueur ?

Sir WILFRID LAURIER : Précisément ; le district sera placé, au point de vue de l'administration des lois, non au point de vue de la création des lois, sous la même juridiction que le territoire auquel il est réuni. L'arrêté ministériel peut paraître ridicule à l'honorable député, mais s'il veut réfléchir un instant, il verra que c'est lui-même qui prête au ridicule. Ses craintes ne sont certainement pas fondées.

M. LENNOX : Supposons que ce soit une question nouvelle et qu'au lieu de décréter, par arrêté ministériel, que le district de Kéwatin sera réuni aux territoires non organisés, vous décrétiez qu'il sera réuni au Manitoba, qu'arriverait-il ?

Sir WILFRID LAURIER : Kéwatin n'a jamais été réuni au Manitoba.

M. LENNOX : Je suppose que la question surgisse tout à coup, que Kéwatin n'a jamais été administré par le gouverneur du Manitoba, mais que pour la première fois vous ayez une décision à prendre au sujet de ce district, et qu'au lieu de spécifier dans un arrêté ministériel qu'il devra être réuni aux territoires, dont il subira les lois, vous

spécifiez qu'il sera réuni à la province du Manitoba et gouverné par ses lois, quel serait le résultat ?

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député prétend-il que cela aurait pour effet de mettre la loi des écoles en vigueur ?

M. LENNOX : Je pose cette question à M. le premier ministre, parce qu'il a acquis plus d'expérience et a meilleur jugement que moi sur cette question.

Sir WILFRID LAURIER : Je connais trop bien les qualités de mon honorable collègue d'en face comme juriste....

M. LENNOX : Mais je réitère qu'il est très versé dans cette question pour l'avoir beaucoup étudiée et j'ai une telle admiration pour les lumières de l'honorable premier ministre comme homme d'Etat et juriste....

Sir WILFRID LAURIER : Je remercie l'honorable député de ses compliments. Il ne saurait y avoir d'autres lois à Kéwatin que les lois adoptées par le Parlement.

M. SPROULE : Si Kéwatin faisait partie des territoires du Nord-Ouest dans l'origine, pourquoi la disposition suivante :

Attendu qu'il est devenu nécessaire d'annexer de nouveau le district de Kéwatin...

S'il en était séparé, il n'y avait pas lieu de l'annexer à nouveau.

...et de le soumettre aux mêmes gouvernements et lois que les territoires du Nord-Ouest.

Ne tombe-t-il pas sous l'empire de la loi de 1875, qui reconnait les droits aux écoles séparées ?

Sir WILFRID LAURIER : La loi de 1875 s'appliquait à tous les territoires excepté le Manitoba.

M. W. J. ROCHE : N'y avait-il pas une loi spéciale appelée la loi de Kéwatin ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui, plus tard.

M. W. J. ROCHE : Cette loi ne contenait aucune disposition au sujet des écoles séparées.

Sir WILFRID LAURIER : Et, par conséquent, tout ce qui fut supprimé resta tel. La loi des écoles fut mise en vigueur dans les Territoires en 1875 ; plus tard, Kéwatin fut détaché des Territoires, puis, comme par la suite, la loi continua à s'appliquer à une partie des Territoires. La loi des écoles existait et la séparation de Kéwatin n'eut rien à faire avec elle d'un côté ou de l'autre.

M. W. J. ROCHE : Pourquoi n'avez-vous pas inclu Kéwatin dans la nouvelle loi des Territoires adoptée à la dernière session ?

Sir WILFRID LAURIER : Nous n'avons pas voté de telle loi l'année dernière.

M. W. J. ROCHE : Oui; il y en a une et il y est clairement statué que les Territoires comprendront tous les districts excepté celui de Kéwatin.

M. S. J. JACKSON : Pour soulager les esprits de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) je lui dirai qu'il n'y a seulement pas assez d'enfants blancs dans tout le district de Kéwatin pour remplir une maison d'école de 8 pieds sur 10 et que même si nous devions vivre encore 50 ans, nous n'y verrions pas 40 enfants blancs en âge de fréquenter l'école.

M. SPROULE : L'honorable député est-il jamais passé par là ?

M. JACKSON : Oui, et j'ai l'honneur de représenter les régions qui avoisinent Kéwatin. Le territoire à l'est du lac Manitoba, sur une largeur variant entre 60 et 70 milles est absolument sans valeur et ne pourra jamais faire vivre une population blanche. L'honorable député (M. Sproule) n'a pas besoin de craindre que la loi des écoles scandalise un jour les convictions religieuses de personne.

M. HENDERSON : J'ignorais que ce territoire de Kéwatin fut aussi pitoyablement sans valeur que veut le faire croire l'honorable député (M. Jackson). Je ne croyais pas qu'un habitant de l'Ouest pût dénigrer ainsi les régions qu'il habite. J'aurais cru qu'il s'y fût trouvé des mines, des forêts, quelque chose qui pût justifier le Parlement de faire des lois pour la protection des droits des gens dans cette partie du pays.

M. LAKE : Je dois mentionner pour l'édification de l'honorable député (M. Jackson) qu'il pourrait bien y avoir un port de mer avant longtemps soit à Fort Churchill soit à York Factory, deux postes situés dans le district de Kéwatin.

M. JACKSON : Cette région est prête pour la colonisation depuis 35 ans et il n'y a pas encore assez d'enfants blancs pour y ouvrir une petite classe. Il n'y a pas de végétation au nord de l'endroit appelé la Tête du Chien. J'ai navigué sur la rivière Behring pendant des centaines de milles et je n'y ai pas vu un arbre de six pouces de diamètre, non plus sur la rivière aux Pigeons. Les employés de la compagnie de la baie d'Hudson m'ont assuré que c'est la même désolation jusqu'à la baie James. Ce territoire est sans valeur pour une population blanche.

M. LENNOX. Ces régions sont ouvertes à la colonisation depuis bien au-delà de 35 ans, mais il se peut que, comme les terres de la compagnie de la vallée de la Saskatchewan, celles de Kéwatin se métamorphosent soudain en merveilleux jardins fleuris. L'honorable député (M. Jackson) se forme une opinion erronée sur cette question lorsqu'il parle des craintes de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) ou

des craintes de qui que ce soit de ce côté de la Chambre. Nous cherchons à nous renseigner et nous demandons à savoir ce qui se fait. Nous savons que nous avons adopté une loi concernant les territoires du Nord-Ouest et que dix jours après, cette partie de Kéwatin fut annexée aux nouvelles provinces. Nous voulons savoir la cause et l'effet de cette proclamation. L'honorable député (M. Jackson) a manqué de tact en représentant cette région comme une terre dénudée et sans valeur. Les conservateurs n'ont pas et n'ont jamais eu cette opinion de l'ouest. Comment, mais aujourd'hui même, nous avons accordé une charte à une compagnie qui veut construire un chemin de fer à la baie James ; la population devra nécessairement se porter dans cette direction. Quoi qu'en pense mon honorable collègue d'en face (M. Jackson), un avenir rapproché verra des établissements populeux dans ce district et le Parlement sera appelé à faire des lois pour eux. Nous n'avons pas pu savoir encore pourquoi le district de Kéwatin a été soustrait à la juridiction du Gouverneur du Manitoba.

Sir WILFRID LAURIER : Le lieutenant gouverneur du Manitoba était, en sa qualité d'administrateur de Kéwatin, un employé ordinaire du Gouvernement fédéral. Nous avons voulu placer tous les territoires en dehors des provinces sous une même juridiction. Un meurtre a été commis dans cette partie de Kéwatin dont nous parlons en ce moment et la police est à la poursuite de l'assassin, qui sera amené, s'il est pris, à Kénora pour y subir son procès.

M. SPROULE. Si comme le dit Monsieur le premier ministre, le lieutenant-gouverneur n'a pas de pouvoirs, pourquoi la loi du district de Kéwatin contient-elle cette disposition :

... ou par le lieutenant-gouverneur en son conseil....

C'est-à-dire le lieutenant-gouverneur du Manitoba.

... qui sera publiée dans la " Gazette du Canada " ou par l'imprimeur du roi ou par l'imprimeur du gouvernement du Manitoba sera *prima facie* une preuve de sa promulgation et de sa mise en vigueur.

Le lieutenant-gouverneur du Manitoba a donc le pouvoir de faire des lois ? L'honorable premier minister a dit qu'il ne pouvait qu'administrer, que c'est nous qui faisions les lois. La loi de Kéwatin dit qu'il peut faire des lois concernant les aliénés, les droits des femmes, l'administration de la justice et bien d'autres encore.

Sir WILFRID LAURIER : Il y a un instant, l'honorable député craignait que les lois du Manitoba s'appliquassent à Kéwatin, mais ce qu'il vient de lire prouve que cette province n'a jamais exercé de pouvoir législatif sur ce district. Le lieutenant-gouverneur avait le droit de faire certaines lois, mais la province du Manitoba ne le pouvait pas.

M. SPROULE : La loi du district de Kéwatin donne au lieutenant-gouverneur du Manitoba le pouvoir de faire des lois, et naturellement le lieutenant-gouverneur y appliquerait les lois qui sont en vigueur dans sa province.

Sir WILFRID LAURIER : Il ne peut pas légiférer en matière scolaire.

M. SPROULE : Je ne m'occupe pas de cela. Tout ce qu'il faisait était naturellement calqué sur les lois de la province du Manitoba; mais quand vous lui enlevez ce district pour l'annexer à nouveau aux territoires du Nord-Ouest, les lois de ces territoires devront s'appliquer.

M. HERRON : Combien payez-vous les gendarmes à cheval à présent ?

Sir WILFRID LAURIER : De 60 cents par jour aux début à $1 par jour au maximum.

M. HERRON : Je dois dire que je ne partage pas la critique qui a été faite ce soir de ce côté de la Chambre pour faire réduire le budget de la gendarmerie à cheval. Je crois que ces hommes ne sont pas suffisamment rémunérés. Si le crédit affecté à ces fins est une somme fixe, je recommanderais plutôt qu'on réduise les cadres afin de mieux rémunérer ceux qui restent. Un homme ne peut pas vivre avec 60 cents par jour dans le Nord-Ouest à présent. La gendarmerie est composée d'hommes choisis et lorsque le journalier gagne de $30 à $40 par mois, je ne crois pas que nous devrions faire travailler ces constables pour 60 cents par jour.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député ignore peut-être que nous avons augmenté, il y a deux ans, la solde de la gendarmerie à cheval et que ses membres reçoivent en sus de leurs gages, leurs vêtements, leur logement, leur nourriture et, après vingt ans de service, une pension.

M. LENNOX : La journée du dimanche leur est-elle payée ?

Sir WILFRID LAURIER : Oh ! oui.

Le comité fait rapport des résolutions adoptées.

MOTION D'ORDRE.

M. STEWART propose que les projets de loi suivants (adoptés par le Sénat) soient inscrits à l'ordre du jour pour leur deuxième lecture lundi : Le projet de loi (No. 172) relatif à la compagnie du pont de la rivière Sainte-Marie; le projet de loi (n° 173) relatif à la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et du Pacifique.

(La proposition est adoptée.)

Sir WILFRID LAURIER propose que la séance soit levée.

M. FOSTER : L'honorable premier ministre peut-il nous dire quand le projet de loi relatif à l'observance du dimanche sera soumis à la Chambre ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne pourrais l'assurer, mais je ne crois pas que ce soit avant mercredi.

M. FOSTER : Il y a encore le projet de loi que le ministre de la Justice a soumis au sujet des prêteurs d'argent.

M. FIELDING : Cette proposition de loi a été renvoyée au comité des banques et du commerce, dans l'intention de solliciter la discussion publique, mais ce comité a tellement été occupé jusqu'ici qu'il n'a pu encore l'étudier. Le nouveau ministre de la Justice voudrait en prendre la direction, mais je ne sais pas ce qu'il a décidé de faire.

M. FOSTER : Le ministre peut-il dire si ces projets de loi seront discutés à cette session ou non ?

M. FIELDING : Je n'en suis pas certain. Je préférerais attendre avant de répondre que le ministre de la Justice fut consulté.

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

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 11 juin 1906.

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

LA BRITISH AMERICAN AND WESTERN INSURANCE COMPANY.

M. L. G. McCARTHY dépose une pétition de la part de la British American and Western Company, relative à une proposition de loi, et en demande le renvoi au comité des ordres permanents.

(La demande est agréée.)

1re LECTURE

Du projet de loi (n° 194) déposé par M. Oliver et tendant à modifier la loi sur les Indiens.

VENTE DES CHUTES D'EAU DE LA PROVINCE DE QUEBEC.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier): Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, j'appellerai l'attention du Gouvernement sur une question qui ne manque pas d'urgence. La "Gazette" de Montréal, numéro de samedi dernier, m'apprend que le gouvernement de Québec annonce la vente d'un certain nombre de chutes d'eau de la province. L'annonce porte la date du 16 mai, et la vente doit avoir lieu le 21 juin. La concession, qui aura une durée de 99 ans, se fera aux conditions qui seront portées à la connaissance du public le jour de l'adjudication. Le gouvernement entend se dessaisir de ses droits sur quinze chutes d'eau de la province de Québec. Au nombre de ces chutes se trouvent les suivantes : rivière Quinze, l'une à 12 milles environ de Témiscamingue-nord, et l'autre à environ 8 milles du même endroit ; rivière Manicouagan, rive nord du Saint-Laurent, comté de Saguenay ; rivière Saint-Maurice, à douze milles de Trois-Rivières ; Coteau-du-Lac, comté de Soulanges ; la chute aux Iroquois, rivière Vermillon, ainsi que celle de la rivière Mistassini, qui se jette dans le Saint-Laurent. Il y en a d'autres, mais je signale celles-ci parce qu'elles me semblent situées sur des cours d'eau flottables et navigables dont le contrôle appartient au gouvernement fédéral.

Je ne vois pas comment le gouvernement provincial de Québec pourrait faire une valide adjudication de ces chutes d'eau dont le gouvernement fédéral a seul droit de disposer. Les acquéreurs pourraient se heurter à de très graves inconvénients, et la situation pourrait faire surgir des difficultés susceptibles d'occasionner des pertes considérables tant à l'un qu'à l'autre gouvernement provincial avant que la vente de ces chutes d'eau soit effectuée.

Le Gouvernement remarquera la brièveté du délai compris entre la publication de l'annonce et le jour de la vente, délai qui s'étend du 16 mai au 21 juin. Dans les circonstances, il me semble que ceux qui ont droit de disposer de ces chutes d'eau devraient en remettre la vente à plus tard et publier des annonces donnant plus de détails.

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics) : Cette question fut signalée à l'attention du ministère des Travaux publics il y a quelques jours, et j'ai fait préparer une note que je ferai tenir demain au ministre de la Justice, et dans laquelle j'invite ce dernier à prendre connaissance de l'annonce et à protéger comme il le jugera à propos les droits que le gouvernement fédéral peut avoir relativement à ces chutes d'eau. A la conférence interprovinciale qui se tiendra durant les prochaines vacances parlementaires, il est certain que cette question des chutes d'eau sera discutée à fond par les représentants des provinces et ceux du gouvernement fédéral. En attendant, j'ai prié le ministère de la Justice d'étudier la question et de nous indiquer les mesures à prendre pour protéger les intérêts du Dominion.

MISE EN LIBERTE DE DESIRE BROTHIER.

M. R.-L. BORDEN (Carleton, O.) : Monsieur l'Orateur, j'aimerais que le Gouvernement nous fournît quelques renseignements au sujet d'un criminel du nom de Brothier, de la Colombie-Anglaise, dont la mise en liberté semble avoir provoqué dans la province un profond mouvement d'indignation. Le " World " de Vancouver, journal des plus dévoués au Gouvernement, parle de cette affaire dans les termes suivants :

A la suite des révélations faites au cours du procès, la mise en liberté de cet individu est un outrage à la société qui en avait été purgée.

Si je ne me trompe, cet homme avait été condamné à sept années de détention pour faux et proxénétisme.

Sir WILFRID LAURIER : Pour parjure.

M. R. L. BORDEN: Tout ce que je sais de l'affaire, ce sont des journaux reçus ce matin qui me l'ont appris. Le " Vancouver Province " parle de l'affaire dans les termes suivants :

L'affaire Brothier est sans exemple dans les annales judiciaires de la Colombie-Anglaise. Il a été prouvé que cet homme tenait une maison malfamée, rue Dupont. Sa conduite est simplement révoltante. Au nombre de ses pensionnaires se trouvait sa propre sœur qu'il avait fait venir de France. Brothier fit un voyage spécial à Paris et dans sa ville natale de Bretagne pour y gagner des filles à venir servir en qualité de femmes de chambre dans un hôtel de Vancouver. La maîtresse de Brothier se porta à la rencontre de ces femmes à Mission, et c'est elle qui les livra à la prostitution à Vancouver.

Ne connaissant pas un mot d'anglais, ces femmes se trouvaient à la merci de Brothier ; elles étaient ses esclaves, et tout ce qu'elles gagnèrent pendant les deux années que Brothier tint cette maison, c'est lui qui l'empocha. Brothier touchant tout l'argent qui se dépensait dans la maison, il avait déposé des milliers de dollars aux banques de Vancouver. Il avait plusieurs manières de drainer l'argent, ne se faisant pas scrupule de faire payer aux femmes le prix exorbitant de faux certificats d'examen médical. Pour arracher l'argent de ses victimes, il n'est aucun moyen dont il n'ait usé ; tous lui semblaient bons.

Les journaux ont publié bien d'autres choses pour signaler d'une façon plus frappante encore la manière d'agir de cet individu. On dit qu'il avait si bien su tirer parti de son odieux trafic qu'à l'époque où il fut condamné il s'était amassé une fortune de $27,000.

Les journaux que j'ai mentionnés, le " World " et le " Daily Province " de Vancouver disent que la mise en liberté de Brothier a causé le plus grand étonnement et soulevé l'indignation au sein de la population entière de la province. On dit qu'il fut remis en liberté à la condition qu'il quittât le pays. J'ignore jusqu'à quel point le bruit peut être fondé.

M. HYMAN.

Si je suis bien renseigné, il reste encore trois chefs d'accusation auxquels il pourrait être appelé à répondre ; c'est du moins ce que disent les journaux. Le Gouvernement ferait bien de nous fournir aujourd'hui même ou sous le plus bref délai possible quelques renseignements sur cette affaire afin que l'on sût si les bruits dont ces journaux se font l'écho sont fondés et si le cabinet à quelque explication à donner au sujet de cet individu qui, condamné à sept années de détention, fut mis en liberté au bout de deux années d'emprisonnement.

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (ministre de la justice) : L'honorable député (M. R. L. Borden) voudra bien observer que mon honorable ami de Vancouver a inscrit au feuilleton une question (n° 18) à laquelle nous répondrons en temps opportun,— un de ces jours, si ce n'est aujourd'hui même.

M. R. L. BORDEN. Je n'avais pas remarqué l'inscription de cette question au feuilleton.

M. AYLESWORTH : L'honorable député de Vancouver a inscrit une question qui se rapporte au sujet que vient de traiter l'honorable chef de l'opposition. Pour l'instant, je me contenterai de dire que le Gouverneur général exerce le droit de grâce non sur l'avis du corps des conseillers de Sa Majesté, mais sur celui du ministre de la Justice, et que, dans le cas actuel, le détenu fut remis en liberté sur l'avis de mon prédécesseur, alors conseiller responsable de la couronne.

LE TARIF ALLEMAND.

M. J. E. ARMSTRONG (Lambton-est): Le ministre des Finances (M. Fielding) pourrait-il nous dire si le tarif allemand est prêt à être déposé sous une forme qui nous permette d'obtenir les renseignements que nous désirons ?

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je ne saurais donner de réponse précise à l'honorable député (M. Armstrong). C'est le ministère du Commerce qui reçoit ces tarifs-là ; aux dernières nouvelles, il n'en avait pas encore reçu la version anglaise. J'y verrai de nouveau.

ENQUETE SUR L'ENROLEMENT FORCE DES MATELOTS DANS LA COLOMBIE-ANGLAISE.

M. R. L. BORDEN : Nous manquons aussi de renseignements au sujet d'une autre affaire qui semble créer un certain émoi dans la Colombie-Anglaise ; je veux parler d'une enquête au sujet de l'enrôlement de gens que l'on oblige à servir contre leur gré à bord des navires. On m'apprend que l'enrôlement forcé s'étant pratiqué tout récemment en Colombie-Anglaise, on eut instituer une enquête, mais que les investigations se trouvent tellement restreintes, que cer-

taine association qui y prenait part ne veut plus s'en occuper.

M. MACPHERSON : Quelle association ? celle des typographes ?

M. R. L. BORDEN : L'union des typographes.

M. MACPHERSON : Mon honorable ami peut être sûr qu'il n'en est rien.

M. R. L. BORDEN : Je ne dis pas le contraire ; je me contente de faire part de ce que j'ai appris. Je crois même que l'honorable député a dû recevoir une dépêche conçue dans les termes suivants :

Enquête actuelle absolument insuffisante. Gaudin refuse concours de notre avocat. Etendez portée ; empêchez disculpation en bloc. Chargez un juge de l'enquête.

Cette dépêche a été expédiée à l'honorable député pour la raison que je viens d'indiquer. L'honorable député doit savoir si elle dit la vérité ; pour moi, je l'ignore.

M. MACPHERSON : Je crains que l'honorable député mette la charrue devant les bœufs.

M. R. L. BORDEN : Je ne sais, et ce n'est pas mon intention. Je me fonde sur ce que publiait le 'World' de Vancouver, le vendredi, 1er juin. Ce journal, qui en matière politique partage les vues de l'honorable député. . . . .

M. MACPHERSON : Inutile d'insister là-dessus.

M. R. L. BORDEN : Ce journal me semblant digne de foi, j'ai cru avoir raison de me fonder sur ce qui y est publié. Je me plais à croire que ma confiance n'aura pas été trop mal placée.

M. MACPHERSON : Le journal est bon.

M. R. L. BORDEN : Je voudrais savoir s'il a été tenu une enquête, si l'on a formulé la plainte en question, si l'on a étendu la portée de l'enquête ou si la situation est encore la même.

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : L'honorable député de Vancouver (M. Macpherson) apprenait ces jours derniers au ministère de la Marine et des Pêcheries que l'on avait pratiqué l'enrôlement forcé à Vancouver. Dès que le fait fut venu à la connaissance du ministère, je m'empressai de charger le capitaine Gaudin, agent du ministère, de tenir une enquête. Nous comptons recevoir à très bref délai le rapport de ce fonctionnaire, et si nous constatons que les investigations ont été insuffisantes, nous ordonnerons une enquête plus complète.

M. FIELDING. On demande la nomination d'un juge ; or, en d'autres circonstances, on a prétendu qu'il n'était pas sage d'en nommer.

M. R. L. BORDEN : Je ne discute pas ce point ; nous y reviendrons plus tard s'il y a lieu. Je posais une simple question.

DEPOT D'UN RAPPORT.

Etat relatif à la marine marchande du Canada, pour l'année 1905, publié par le ministère de la Marine et des Pêcheries.— (M. Brodeur).

ADOPTION DU BILL RELATIF A LA CIE TELEGRAPHIQUE DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

M. L. G. McCARTHY (Simcoe-nord) propose la 3e lecture du projet de loi (n° 61) tendant à constituer en corporation la compagnie télégraphique du Grand-Tronc-Pacifique.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : La dernière fois que ce bill est venu en discussion, j'ai tenté d'y faire insérer un amendement tendant à prévenir la fusion de cette compagnie avec toute autre compagnie similaire; je fis observer qu'à la dernière session j'avais fait insérer dans un bill ayant à peu près le même objet une disposition interdisant la fusion avec d'autres compagnies et prévenant l'accaparement. A ce moment-là, le ministre de la Justice me parut d'opinion que l'intérêt public n'exigeait pas que l'on restreignit les pouvoirs de cette compagnie au point de l'empêcher de fusionner avec d'autres, d'acquérir les actions d'autres compagnies ou de mettre ses recettes en commun avec celles des autres, de façon à établir un monopole.

Conformément à l'avis que j'ai donné, j'ai l'honneur de proposer :

Que le bill (n° 61) tendant à constituer en corporation la compagnie télégraphique du Grand-Tronc-Pacifique ne subisse pas maintenant sa 3e lecture, mais soit renvoyé au comité général de la Chambre, qui sera chargé de le modifier en supprimant les articles 12 et 13 et en y substituant le texte suivant :

12. La compagnie, ou toute compagnie dont la ligne de téléphone ou de télégraphe est louée par la compagnie ou sous son contrôle, ne devra en aucun temps fusionner avec une compagnie possédant des pouvoirs semblables aux siens ; et toute fusion ou entente tendant à créer un fonds commun ou à réunir les recettes et les dépenses de la compagnie ou de toute compagnie dont la ligne de téléphone ou de télégraphe est louée par la compagnie ou sous son contrôle à celles d'une compagnie possédant des pouvoirs semblables aux siens, sera nulle et de nul effet.

13. La compagnie ne devra vendre, céder ou transporter aucune partie de ses actions ou de ses droits, pouvoirs ou privilèges à aucune compagnie possédant des pouvoirs semblables aux siens, ni acheter ou acquérir aucune partie des actions d'une compagnie possédant des pouvoirs semblables aux siens, ni en accepter le transport.

Je dois ajouter que des dispositions semblables à celles-ci furent insérées l'année

dernière dans le bill dont je parlais il y a un instant.

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : L'honorable député vient de faire allusion à ce que l'on a dit de ces deux articles à l'occasion de la 2e lecture du bill. Il suffit de lire le texte nouveau du bill pour constater qu'aucun des articles que l'on voudrait supprimer ne décrète spécialement la fusion ou quoi que ce soit de cette nature. L'article 12 porte que la compagnie pourra conclure des arrangements avec d'autres compagnies télégraphiques (au lieu de construire elle-même sa propre ligne) pour affermer ou acquérir la propriété d'une autre compagnie faisant des opérations similaires ; l'article 13 porte que cette compagnie peut acquérir ou détenir des actions ou des obligations de toute autre compagnie de télégraphe ou de téléphone.

Quel que soit le sentiment de la Chambre sur l'à propos d'insérer dans le bill une disposition tendant à interdire la fusion, je maintiens qu'il n'y a pas lieu, pour cela, de supprimer les articles 12 et 13. On pourrait parfaitement insérer une disposition dans ce sens sans toucher aux pouvoirs que confèrent les articles 12 et 13 qui sont incontestablement très utiles à toute compagnie. Je ne vois aucun inconvénient à ce que cette compagnie achète une partie de sa ligne au lieu de la construire, si elle trouve dans le champ de ses opérations une ligne déjà établie qu'elle peut acheter à bonne composition.

Mettant de côté la question de savoir si les deux projets d'article doivent remplacer ceux du bill ou simplement y être ajoutés, et pour ne parler que de l'autorisation ou de l'interdiction de la fusion, je ferai observer à l'honorable député que le bill de l'année dernière dont il a parlé constitue une exception unique dans nos lois. Le bill qui nous occupe porte la constitution en corporation d'une importante compagnie télégraphique possédant un fort capital et autorisée à construire, à acquérir, affermer et exploiter des lignes télégraphiques par tout le Canada. A ce propos, il est bon de ne pas perdre de vue qu'il existe déjà au Canada deux compagnies télégraphiques d'importance à peu près égale et une compagnie de téléphone dont les opérations se font sur presque tout le territoire canadien.

Il s'agit en ce moment de donner l'existence légale à une troisième compagnie télégraphique ou à une deuxième compagnie téléphonique et d'assurer par là la concurrence que nous désirons tous, en tant du moins qu'il est possible de l'assurer par l'établissement d'une nouvelle compagnie indépendante. En outre, le bill renferme une disposition qui, autant que je puis m'en rendre compte, ne se trouve dans aucun autre bill de même nature—une disposition portant que les taux et les prix de la compagnie seront assujettis à l'approbation de la commission des chemins de fer. De cette manière, nous assurons la direction des taux que cette compagnie pourra exiger, ce qui n'existe pour aucune autre compagnie faisant des opérations semblables au Canada. Les compagnie télégraphiques opérant déjà au Canada ne sont pas assujetties à une restriction semblable, et je n'ai pas entendu dire que cette restriction dût être imposée à la compagnie télégraphique du Pacifique-Canadien ou à la Great North Western Telegraph Company. D'autres compagnies télégraphiques ont été constituées en corporations—la North American, en 1886 ; la Northern Commercial, en 1898; la compagnie de Dawson et de Victoria, même année ; la Canadian Northern, en 1902, et la compagnie de télégraphie sans fil Fessenden, en 1905—elles sont absolument libres de la restriction dont l'honorable député demande l'insertion dans le projet de loi. Le seul exemple qu'il puisse citer d'une semblable disposition se trouve dans la loi de l'année dernière dont il a parlé. Après examen, je constate que la compagnie dont il s'agissait alors est pour ainsi dire une institution locale dont les opérations sont limitées aux provinces d'Ontario et du Manitoba, ainsi qu'aux territoires du Nord-Ouest. Nul ne songe à introduire de dispositions semblables dans les lois instituant des compagnies de chemins de fer ; le Parlement semble plutôt enclin à favoriser la fusion des compagnies de chemins de fer.

Nous savons tous comment le Grand-Tronc est parvenu, peu à peu, à mettre la main sur toutes les petites lignes indépendantes de chemins de fer du Canada. Cette absorption a été approuvée par le Parlement et il est arrivé bien souvent que dans la charte d'une compagnie il lui était permis expressément de fusionner avec une autre. Je crois même que depuis dix ans on trouverait difficilement un seul cas dans lequel une compagnie ne fût pas autorisée par sa charte à fusionner avec quelque autre.

Ces mêmes pouvoirs sont souvent conférés à des compagnies d'assurance. Autant qu'il est permis d'en juger par les lois adoptées depuis 15 ou 20 ans, on pourrait croire que le Gouvernement s'appliquait à favoriser la formation de compagnies puissantes, au lieu d'adopter la politique contraire énoncée dans la proposition de l'honorable député. Une loi générale empêcherait la fusion à moins que ce pouvoir ne fût expressément conféré à une compagnie par sa charte. Les pouvoirs d'une compagnie sont limités à ceux que lui confère la loi qui l'institue ; elle ne peut donc ni fusionner avec une autre compagnie, ni posséder des actions d'une autre compagnie, si ce pouvoir ne lui est pas expressément conféré. Elle ne peut pas y être autorisée par une résolution ou un vote de ses actionnaires, et il s'agit simplement de savoir si une exception sera faite pour cette compagnie et si elle sera mise sur le même pied que la compagnie locale qui a été

civilement constituée l'an dernier, ou si elle sera, sous ce rapport, assimilée aux autres grandes compagnies qui ont été civilement instituées par ce Parlement et avec lesquelles elle se trouvera en concurrence et sur un pied d'égalité, sous tous les autres rapports.

La loi générale ne lui permettra ni de fusionner ni de posséder des actions d'autres compagnies si ces pouvoirs ne lui sont pas spécialement conférés et, par conséquent, toute autre question mise de côté, je considère que la proposition de l'honorable député n'a aucune raison d'être.

M. R. L. BORDEN : D'après ce que je vois, l'honorable ministre de la Justice établit une exception pour la " North Western Telephone & Telegraph Company" qui a obtenu ses lettres patentes l'an dernier, sous prétexte que c'était une compagnie plutôt restreinte, dont le champ d'action n'était pas aussi étendu que celui de la compagnie de télégraphe du Grand-Tronc-Pacifique. Ce champ d'action, après tout, n'était pas si limité, puisqu'il comprenait l'Ontario, le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest. Mais outre cela, s'il y a danger à conférer de tels pouvoirs à une compagnie de moindre importance, on pourrait croire que le danger serait encore plus grand dans le cas d'une compagnie qui ne le cède en importance à nulle autre au Canada.

L'honorable ministre a bien cité des cas où de semblables restrictions n'étaient pas imposées aux compagnies qui voulaient établir les lignes télégraphiques et téléphoniques ; mais nous savons tous que le Gouvernement peut compter sur une majorité dans le comité des chemins de fer et dans les autres comités appelés à étudier ces projets de loi : et quand les deux articles que l'on rencontre dans la loi de l'an dernier ont été insérés, on a pu supposer que le Gouvernement avait adopté une nouvelle politique—qu'il s'était rendu compte que les conditions n'étaient plus les mêmes et qu'à l'avenir les compagnies qui voudraient fusionner, seraient obligées d'obtenir l'autorisation du Parlement.

Ceci me semble être une déduction légitime de ce qui a eu lieu l'année dernière. Autrement, je me demande pourquoi on aurait imposé à la North Western Telephone and Telegraph Company des restrictions qu'on ne trouve nulle part ailleurs.

Le ministre de la Justice dit aussi que la concurrence est une bonne chose ; il prétend que cette compagnie veut établir des lignes télégraphiques et téléphoniques et qu'il serait sage de lui conférer les pouvoirs les plus étendus, vu que cela aura pour résultat d'augmenter la concurrence à l'avenir. Il est vrai que dans certaines conditions, la concurrence en sera augmentée ; mais ce n'est pas ce qui aura lieu plus tard, si on lui permet d'acquérir toutes les autres lignes télégraphiques et téléphoniques actuellement en exploitation. L'honorable député de Grey (M. Sproule) ne s'oppose pas à ce que nous ayons une nouvelle compagnie télégraphique et téléphonique, mais il ne veut pas de cette disposition du bill qui lui permet d'absorber toutes les autres compagnies canadiennes.

L'honorable ministre de la Justice disait l'autre jour que cela n'est pas à craindre d'ici à quelque temps ; mais il nous faut prévoir non seulement pour le présent, mais aussi pour l'avenir et même pour un avenir éloigné. Un autre argument du ministre de la Justice, c'est que cette disposition n'aura aucun effet si les autres compagnies avec lesquelles il s'agira d'opérer la fusion, ne possèdent pas des pouvoirs semblables. Si les articles 12 et 13, tels que rédigés, doivent être sans effet, je ne vois pas quel intérêt il y a à les faire adopter. Si toute compagnie qui désire fusionner est obligée d'en obtenir l'autorisation du Parlement, quelle peut être l'utilité de ces articles? Dans quelque temps, d'autres compagnies pourront se présenter devant le Parlement et prétendre que puisque nous avons accordé ces pouvoirs à la compagnie de télégraphe du Grand-Tronc-Pacifique, elles ont droit à faire insérer des dispositions semblables dans leur charte, ce qui leur permettrait d'opérer la fusion à laquelle s'oppose l'honorable député de Grey-est (M. Sproule).

Le ministre de la Justice fait observer que des pouvoirs semblables existent dans les chartes de beaucoup de compagnies de chemins de fer, mais d'après mon expérience personnelle, j'ai toujours constaté que dans la pratique il était nécessaire d'obtenir un acte spécial du Parlement pour opérer ces fusions des compagnies de chemins de fer. Une compagnie peut avoir de semblables pouvoirs, mais il arrive ordinairement que la compagnie avec laquelle elle désire fusionner, ne les possède pas; par conséquent, il lui faut l'assentiment du Parlement. Il est vrai que plus tard une fusion entre cette compagnie et une autre peut devenir une excellente chose, tant dans l'intérêt des compagnies elles-mêmes que dans celui du public, mais le meilleur juge en la matière, quand le temps sera venu, sera le Parlement.

Je considère donc que le Gouvernement et la compagnie pourraient parfaitement accepter la motion de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule). Sans déclarer absolument que cette compagnie ne pourrait pas fusionner avec une autre, il est préférable de ne pas lui donner cette permission d'avance, mais de laisser cela à la discrétion du Parlement, quand le temps en sera venu. En attendant, nous nous bornerons à assujettir cette compagnie aux restrictions que le Parlement a jugé à propos d'imposer à la North Western Telephone and Telegraph Company, à la dernière session.

M. L. G. McCARTHY : D'après ce que je comprends, l'honorable chef de l'opposition

s'oppose aux articles 12 et 13 tels qu'ils sont actuellement rédigés, mais si j'ai bien suivi son raisonnement, il ne peut pas être en faveur de l'article que propose l'honorable député de Grey-est, car tandis que le chef de l'opposition veut laisser au Parlement de décider ultérieurement si la fusion aura lieu ou non, l'honorable député de Grey-est demande de l'interdire absolument. Il veut qu'il ne soit permis en aucun temps à cette compagnie de fusionner avec une autre. Dans ces circonstances, tout ce que vient de dire le chef de l'opposition n'est pas un argument en faveur de l'amendement de l'honorable député de Grey-est.

Le ministre de la Justice a traité la question tellement à fond, que je n'ai pas besoin de la discuter davantage, si ce n'est pour ajouter qu'une semblable restriction n'a été imposée à aucune des compagnies télégraphiques constituées par le Parlement. Je sympathise beaucoup avec l'honorable député de Grey-est dans son plaidoyer contre les monopoles, mais il n'est guère probable que le Pacifique-Canadien, le Great-North-Western, le Canadian-Northern et cette compagnie puissent jamais fusionner ; mais d'un autre côté, il peut exister le long des lignes de chemins de fer de courtes lignes télégraphiques dont cette compagnie désirerait faire l'acquisition. Il n'y a qu'à voir ce qui a eu lieu dans le passé pour constater que le Canadian-Northern et un grand nombre d'autres compagnies de chemins de fer et de télégraphes ont été obligées de faire l'acquisition de lignes télégraphiques auxiliaires. Le Pacifique-Canadien a pris possession du chemin de fer de Calgary à Edmonton, de celui de Qu'Appelle au lac Long et à la Saskatchewan, ainsi que du North-West-Central, avec toutes leurs lignes télégraphiques. N'est-il pas juste qu'en faisant l'acquisition d'une courte ligne de chemin de fer, une compagnie puisse en même temps acquérir la ligne télégraphique et fournir un meilleur service aux colons ? Le danger d'un monopole me paraît si éloigné, qu'il n'y a pas à en tenir compte. D'un autre côté, je crois que nous ne devons pas encourager des entreprises hasardeuses comme le serait la construction de deux lignes télégraphiques dans ces régions éloignées, et qu'il vaut mieux autoriser cette compagnie à acquérir, comme elle le demande, les actions ou les droits des autres lignes moins importantes dans ces régions de l'Ouest. Et pour ces raisons, je maintiens qu'il est sage d'adopter ces deux paragraphes tels que rédigés, et de ne pas appuyer l'amendement de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule).

(L'amendement de M. Sproule, mis aux voix, est rejeté.)

Ont voté pour :

MM.	MM.
Ames,	Herron,
Armstrong,	Kemp,
Barr,	Lake,
Bergeron,	Lancaster,
Blain,	Lewis,
Bland,	Maclean (York-sud),
Borden (Carleton),	McCarthy (Calgary),
Brabazon,	Martin (Queen, I.P.-E.),
Cochrane,	Monk,
Daniel,	Morin,
Elson,	Perley,
Foster,	Pringle,
Ganong,	Sproule,
Haggart,	Wilmot.—29.
Henderson,	

Ont voté contre :

MM.	MM.
Adamson,	Kennedy,
Aylesworth,	Knowles,
Belcourt,	Laurier (sir Wilfrid),
Borden (sir Frederick),	Laurier (L'Assomption),
Brodeur,	Law,
Burrows,	LeBlanc,
Caldwell,	Lefurgey,
Carney,	Loggie,
Cash,	Macpherson,
Chisholm (Antigonish),	McCarthy (Simcoe),
Clarke,	McCool,
Costigan,	McIntyre (Strathcona),
Crawford,	McKenzie,
Cyr,	Marcil (Bonaventure),
Derbyshire,	Martin (Wellington),
Dubeau,	Miller,
Dugas,	Oliver,
Emmerson,	Pardee,
Fielding,	Paterson,
Finlayson,	Ross (Rimouski),
Fisher,	Sifton,
Galliher,	Smith (Nanaïmo),
German,	Smith (Oxford),
Gladu,	Telford,
Guthrie,	Templeman,
Hall,	Turgeon,
Hughes (King, I.P.-E.),	Turriff,
Hunt,	Wright (Renfrew),
Hyman,	Zimmerman.—60.
Jackson (Selkirk),	
Johnson,	

M. LANCASTER : Je désire faire remarquer que l'honorable député de Sherbrooke (M. Worthington) n'a pas voté.

M. WORTHINGTON : J'ai pairé avec l'honorable député de Shefford (M. Parmelee). Si j'avais voté, j'aurais appuyé l'amendement.

(A la demande d'un député, le greffier donne lecture des noms des votants.)

M. SPROULE : L'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) et l'honorable député de Portage la Prairie (M. Crawford) n'étaient pas dans la Chambre lorsque la lecture de l'amendement a été faite.

M. FISHER : J'étais debout près de l'Orateur, et j'ai entendu la lecture de l'amendement.

M. CRAWFORD : J'étais assis à la place de mon voisin lorsque l'amendement a été lu, et j'ai pris ensuite mon propre siège. J'ai été dans la Chambre tout le temps.

(La motion est adoptée et le bill lu pour la 3e fois est adopté.)

ADOPTION DU BILL RELATIF A LA STANDARD TRUST COMPANY.

M. BOLE propose la 3e lecture du projet de loi (n° 147) relatif à la compagnie de fideicommis la Standard.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Lors de la discussion qui a été faite antérieurement sur ce bill on a demandé si cette compagnie avait les pouvoirs ordinaires d'une compagnie de prêts, et j'ai promis de me renseigner. J'ai découvert que cette compagnie ne possédait pas de pouvoirs généraux de ce caractère, mais qu'elle a le pouvoir de recevoir des fonds en vue de les placer, c'est-à-dire que si un homme dépose de l'argent entre les mains de la compagnie, avec instructions d'acheter certaines valeurs qui ne sont pas sur le marché dans le moment, la compagnie pourra lui payer l'intérêt sur son argent tant qu'elle ne l'aura pas placé. C'est un pouvoir beaucoup plus restreint que celui qui est donné à quelques autres compagnies.

(La motion est adoptée, le bill est lu une 3e fois et adopté.)

QUESTIONS.

INSCRIPTIONS DE HOMESTEADS.

M. HERRON demande :

En ce qui concerne chacun des homesteads dans les suctions qui suivent :

Section 34, township 39, rang 10, à l'ouest du 3e méridien.

Section 2, towship 40, rang 10, à l'ouest du 3e méridien.

Section 10, township 40, rang 10, à l'ouest du 3e méridien.

Section 18, township 40, rang 10, à l'ouest du 3e méridien.

Section 36, township 40, rang 10, à l'ouest du 3e méridien.

Section 36, township 40, rang 11, à l'ouest du 3e méridien.

Section 4, township 41, rang 10, à l'ouest du 3e méridien.

Section 10, township 41, rang 11, à l'ouest du 3e méridien.

(a) Qui a fait les inscriptions de homesteads originelles et quelles étaient les dates des inscriptions ?

(b) Des demandes de cancellation ont-elles été faites au sujet de quelques-unes de ces inscriptions ? (c) Le Gouvernement a-t-il accordé un délai aux personnes en faveur desquelles les inscriptions originelles avaient été faites, afin de leur donner le temps de remplir les conditions attachées à ces concessions ? Dans l'affirmative, quand ce délai a-t-il été accordé, et pour quelle période ? (d) Si de nouvelles inscriptions ont été accordées, a-t-on donné du délai aux nouveaux concessionnaires ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : J'ai préparé une réponse à cette question, mais comme elle est très longue, je demanderai à l'honorable député s'il veut bien consentir à ce que je la dépose sur le bureau de la Chambre.

M. HERRON : Oui.

POUVOIRS HYDRAULIQUES SUR LA RIVIERE DES FRANÇAIS.

M. BENNETT (par M. Lancaster) demande :

1. Le département des Affaires indiennes a-t-il quelque demande pendante pour un privilège de pouvoirs d'eau aux chutes de la Chaudière, sur la rivière des Français, près de la réserve Dukis ?

2. Dans l'affimative, quels sont les postulants? Une offre a-t-elle été faite pour ce privilège et quelles sont les intentions du département à ce sujet ?

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

1. Oui; on voudrait empiéter sur la réserve de Dukis, afin de pouvoir développer le pouvoir hydraulique des rapides de la Chaudière. Ceux qui font cette demande sont MM. Malcoon McCleod et Joseph Eugène Serré.

2. Aucune offre définitive n'a été faite. Tant que le département n'aura pas en sa possession les autres renseignements qu'il a demandés, on ne pourra pas dire ce qui sera fait en la matière.

INSPECTION DU BLE A WINNIPEG.

M. LAKE demande :

Combien de wagons chargés de blé ont été inspectés à Winnipeg, chaque année (ou saison d'expédition) depuis 1900 jusqu'à date, faisant la distinction entre le blé classé (a) 1 dur ; (b) 1 nord ; (c) 2 nord, et (d) au-dessous de 2 nord?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Le département fait en ce moment préparer la réponse.

DOCTEUR T. F. CHAMBERLAIN.

M. BRODER (par M. Lancaster) demande :

1. Le docteur T. F. Chamberlain, ci-devant de Morrisburg, Ontario, a-t-il été nommé à quelque emploi par le Gouvernement du Canada ? Dans l'affirmative, quel est cet emploi ?

2. Quels sont les devoirs attachés à cet emploi, quelle est la date de la nomination, et quel est le salaire payé ?

3. Est-il entré en fonctions ?

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

1. Oui.

2. Inspecteur en vertu de la loi sanitaire des Travaux publics adoptée en 1899. Sa fonction est de veiller à l'observation des règlements établis en vertu dudit acte. 1er mai 1906. $1,500 par année.

3. Oui.

DROIT REGALIEN AU YUKON.

M. SPROULE (par M. Lancaster) demande :

1. Quel est le montant des droits régaliens perçus sur l'or du Yukon, chacune des années de 1897 à 1905 inclusivement ?

2. Le taux de ces droits a-t-il été le même chaque année ? Dans la négative, quels taux ont été imposés chaque année et sur quels montants respectifs ?

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

1. Exercices financiers.

1897-1898	$273,292 82
1898-1899	588,262 37
1899-1900	730,771 99
1900-1901	592,660 98
1901-1902	331,436 79
1902-1903	302,893 48
1903-1904	272,217 96
1904-1905	206,760 87

2. 11 septembre 1897, 10 pour 100 de la production jusqu'à $500 par semaine, après cela 20 pour 100.

5 mars 1898, 6 pour 100 sur la production, moins l'exemption de $2,500.

17 avril 1901, 5 pour 100 moins l'exemption de $5,000.

1er mai 1902, 2 et ½ pour 100, pas d'exemption.

IMPORTATION DE VIANDES EN CONSERVES, DE THE, DE BŒUF, ETC.

M. CHISHOLM (par M. Lancaster) demande :

1. Quelle quantité de viande en boîte a été importée des Etats-Unis en Canada pendant les années 1903, 1904 et 1905, respectivement ?
2. Quelle était la valeur des produits importés chacune desdites années ?
3. Quelle quantité de viandes, extrait fluide de bœuf et de soupes préparées, ont été importées des Etats-Unis pendant les susdites années, respectivement, et quelle était leur valeur ?
4. Quels sont les droits respectifs imposés sur les conserves de viande en boîte et les extraits de viande importés des Etats-Unis au Canada ?
5. L'attention du Gouvernement a-t-elle été attirée sur la manière dont les viandes, etc., sont préparées dans les abattoirs de Chicago ?
6. Vu les déclarations faites relativement sur les méthodes dangereuses pour la santé en usage dans les établissements de Chicago, le Gouvernement se propose-t-il d'élever les droits ou de prohiber l'importation des viandes et des extraits de viande des Etats-Unis comme mesure de précaution pour protéger la santé de nos nationaux, et en même temps, pour favoriser les fermiers, les éleveurs et les producteurs de viandes du Canada ?

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) :

1. Les statistiques de viandes en conserves, gibier et volailles importés des Etats-Unis dans le Canada, pendant les exercices financiers 1903, 1904 et 1905 donnent les chiffres suivants :

1903	803,715 livres.
1904	1,133,306 livres.
1905	803,963 livres.

2. La valeur des importations dans chacune des années ci-dessus mentionnées, se décompose ainsi :

1903	$96,750
1904	136,219
1905	100,164

3. La valeur des "extraits de viandes et de thé de bœuf non médicamentés" importés des Etats-Unis dans le Canada pendant les exercices financiers 1903, 1904 et 1905 a été estimée comme suit :

1903	$59,283
1904	67,647
1905	69,660

On ne relève pas les statistiques des extraits de viandes et de thé de bœuf non médicamentés.

4. Les viandes en conserves et les extraits de viandes importés dans le Canada des Etats-Unis payent un droit de 25 pour 100 *ad valorem* en vertu de l'article 15 du tarif.

5 et 6. Le Gouvernement a pris connaissance des articles de journaux sur cette question, et étudie la situation.

FACILITES POSTALES DU DISTRICT DE BIRNIE.

M. W. J. ROCHE (par M. Lancaster) demande :

1. Le ministre des Postes a-t-il reçu une pétition des habitants du district de Birnie, demandant un meilleur service postal ?
2. Dans l'affirmative, quelle est la décision prise par le ministre à ce sujet ?

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) :

1. Une pétition a été reçue aujourd'hui.
2. Elle est à l'étude.

NOMINATION DE M. F. W. AYLMER.

M. W. J. ROCHE (par M. Lancaster) demande :

1. M. F. W. Aylmer a-t-il été nommé récemment ingénieur ordinaire du département des Travaux pubilcs à Winnipeg ?
2. A-t-il donné dernièrement sa démission ? Dans l'affirmative, quelle raison en a-t-il donnée ?

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics) : Oui M. F. W. Aylmer a remis sa démission qu'il a accompagnée d'une demande de réinstallation à son ancien emploi de sous-ingénieur ordinaire à la Colombie-Anglaise. Nous avons fait droit à cette demande de M. Aylmer.

AMELIORATIONS DU SERVICE DES POSTES ENTRE ARCOLA ET REGINA. (SASKATCHEWAN).

M. LAKE demande :

1. Le ministre des Postes a-t-il reçu des pétitions des citoyens de villes situées entre Arcola et Regina, sur la section de la Montagne de l'Orignal de la ligne du chemin de fer

du Pacifique Canadien, se plaignant de la défectuosité du service des postes ?

2. Dans l'affirmative, quelles mesures se propose-t-il de prendre pour remédier à cet état de choses, et dans quel temps ?

Hon. RODOLPHE LEMIEUX (Directeur général des Postes) :

1. Oui.

2. Le département ayant appris que le service des trains sur cette partie du chemin de fer du Pacifique, de trois fois la semaine qu'il était auparavant, avait été changé en un service quotidien, le dimanche excepté, le département a donné ordre il y a quelques jours d'augmenter le nombre des courriers dans les mêmes proportions.

DEPENSES POUR LES INDIENS QUI N'ONT PAS DE TRAITES.

M. ARMSTRONG demande :

De quelle manière a été dépensée en 1904-1905 la somme de $26,669.35 pour les Indiens qui n'ont pas de traités ?

M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Cette dépense de $26,669.35 pour les Indiens qui n'ont pas de traité de 1904-1905, se divise comme suit :

Habillements, provisions, drogues.	$12,671 43
Ecoles	5,645 00
Hôpitaux	1,790 00
Transport	1,350 37
Soins médicaux	5,212 55
	$26,669 35

PAIEMENTS FAITS PAR LE DEPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PECHERIES POUR FONTE.

M. BERGERON demande :

Quel a été le montant total payé, pour fonte livrée au département de la Marine, à Sorel, à la compagnie de grilles brevetées, N. F. Patenaude, la compagnie Beauchemin et fils (limitée), la compagnie Pontbriand (limitée) depuis le 30 juin 1904 jusqu'à ce jour.

Hon. L. P. B. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

Compagnie de Grilles brevetées	$ 9,543 37
N. F. Patenaude	9,636 43
Beauchemin et Fils, (limitée)	2,153 96
La Cie Pontbriand, (limitée)	19,635 12

OFFRE DE M. J. A. STAFFORD, MIDLAND, POUR L'ILE N° 144 DANS LA BAIE GEORGIENNE.

M. BENNETT (par M. Lancaster) demande :

1. J. A. Stafford, de Midland, a-t-il jamais fait une offre pour l'île entière N° 144, dans la baie Georgienne ?

2. A-t-il fait une offre pour la partie du lot 38, concession 13, contenant 28 acres et faisant partie du lot 144, dans la baie Georgienne ?

M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Non.

2. M. J. A. Stafford n'a fait aucune offre spécifique, mais à la date du 23 mai 1905, il a écrit au département et demandant si le Gouvernement n'accepterait pas $400 pour le lot 38, concession 13, de l'île Baxter, ou le n° 144, de la baie Georgienne ; mais comme ce lot avait été précédemment vendu et payé on lui répondit en conséquence.

ADOPTION DU PROJET DE RESOLUTION RELATIF A LA COUR D'APPEL DU MANITOBA.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de résolution suivant :

AAété : Il y a lieu de prescrire que les traitements des juges de la cour d'appel pour la province du Manitoba seront comme suit : le juge en chef, $8,000 ; trois juges puinés, $7,000 par année, chacun ; et que les dispositions de l'acte concernant les juges des cours provinciales relativement aux pensions de retraite des juges des cours supérieures s'appliqueront aux juges de ladite cour d'appel.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) voudra-t-il nous donner quelques explications ?

L'honorable M. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : La nécessité de cette résolution vient d'une loi adoptée à la dernière session de la législature du Manitoba modifiant la constitution des cours dans cette province. Cette législation a établi une cour d'Appel pour la province et décrété que cette cour d'Appel se composerait d'un juge en chef et de trois autres juges, et que le banc du roi de la dite province serait modifié de façon qu'à l'avenir il sera composé d'un juge en chef et de deux autres juges.

Le nombre des juges sera conséquemment augmenté en vertu de la nouvelle loi provinciale d'un juge en chef pour la cour d'appel et de deux autres juges. Le but de la présente résolution est de pourvoir au traitement de ces juges. Le statut adopté par la législature de la province a subi sa troisième lecture le neuf mars dernier, et aussitôt après le procureur général de la province l'a transmis au ministre de la Justice, en lui faisant remarquer que dans l'état actuel des affaires judiciaires devant les tribunaux de la province, il serait désirable que cette loi fut mise en vigueur aussitôt que possible. La loi prendra effet sur proclamation du lieutenant gouverneur en conseil, et il est désirable conséquemment que le parlement fédéral légifère pendant la présente session.

M. R. L. BORDEN : Est-ce que ce changement va diminuer d'un le nombre des juges de la cour supérieure du Manitoba ?

M. AYLESWORTH : La cour supérieure actuelle de la province du Manitoba s'appelle la cour du banc du Roi, et elle est composée d'un juge en chef et de trois ju-

ges puînés. D'après la nouvelle loi, cette cour conserve la même juridiction qu'auparavant et se composera d'un juge en chef et de trois juges puînés ; mais on crée un nouveau tribunal d'appel qui se composera d'un juge en chef et de trois juges puînés, de sorte qu'il y aura une augmentation dans le nombre des juges du Manitoba d'un juge en chef et de deux juges puînés.

M. R. L. BORDEN : Est-ce que la nouvelle cour d'appel pourra entendre les appels d'une cour de comté ?

M. AYLESWORTH : Oui, ils relèveront de la juridiction de la nouvelle cour d'appel. Si cette résolution est adoptée, le Gouvernement se propose de déposer immédiatement un bill pendant la présente session décrétant le transfert des causes criminelles et autres de même genre à cette nouvelle cour d'appel et de lui conférer aussi le pouvoir d'entendre les causes d'élections contestées.

M. MONK : Quel est le traitement des juges qui composent la cour du banc du Roi dans le Manitoba ?

M. AYLESWORTH : Le juge en chef reçoit $7,000, et les juges puînés $6,000 chacun.

M. BERGERON : Cette loi nécessitera-t-elle la nomination de trois nouveaux juges?

M. AYLESWORTH : Elle nécessitera la nomination d'un juge en chef et de deux autres juges.

M. BERGERON : C'est une cour entièrement nouvelle alors ?

M. AYLESWORTH : Oui, une cour entièrement nouvelle.

M. MACLEAN : Le ministre de la Justice peut-il nous dire si tous les juges du Canada se sont conformés à la loi qui leur défend d'être directeurs dans des institutions financières et commerciales ?

M. AYLESWORTH : Je ne suis pas en position de répondre à cette question dans le moment.

M. MONK : Cette loi créera une anomalie, parce que les juges du banc du Roi au Manitoba recevront moins de traitement que les juges de la cour d'appel, ce qui sera le contraire des cours de Québec, et je crois d'autres provinces. Est-ce que le ministre de la Justice a songé à cela ? Il me semble que depuis que nous avons augmenté le traitement des juges des autres provinces, nous aurions eu raison de donner aux juges de la cour supérieure du Manitoba le même traitement qui est accordé dans les autres provinces aux juges de même grade, parce que la vie coûte aussi cher à Winnipeg qu'ailleurs, et que les dépenses incidentes à la position de juge à la cour du banc du Roi sont toutes aussi grandes que celles que sont obligés de faire les juges des cours supérieures des autres provinces. La cour du banc du Roi est un très ancien tribunal et ses juges ont droit à de la considération.

M. AYLESWORTH : Personnellement, je ne suis pas opposé à ce que le même traitement soit donné en vertu de ce bill aux juges de la nouvelle cour d'appel, mais mon expérience m'enseigne que, vu que nous ne sommes pas tous avocats, nous ne voyons pas tous la question au même point de vue. Je crois pouvoir dire que ce n'est qu'avec beaucoup de difficultés que le Gouvernement a pu obtenir, l'année dernière, l'appui du Parlement en faveur du bill augmentant le traitement des juges dans le Canada.

Les juges de la cour du banc du Roi du Manitoba reçurent dans cette occasion une augmentation très substantielle, et je crains que la proposition d'augmenter leur traitement au bout d'une année, ne rencontre une forte opposition. Je ne vois pas d'anomalie à ce que les juges de la cour d'appel reçoivent une rémunération un peu plus élevée que les juges de la cour d'où vient l'appel. Cela est souvent désirable. Je sais par expérience que les avocats d'Ontario auraient souvent désiré que les juges de la haute cour de cette province acceptassent des sièges sur le banc de la cour d'appel, mais par la raison même qu'il n'y avait pas de différence dans le traitement des titulaires des deux tribunaux et qu'il y avait certains avantages à rester sur le banc de la haute cour, il a été en plus d'une occasion, suivant la rumeur du moins, impossible d'engager aucun juge de la haute cour de la province d'Ontario à accepter un siège sur le banc de la cour d'appel. La résolution présentement devant la Chambre place les juges du tribunal d'appel du Manitoba sur le même pied que les juges des tribunaux similaires d'Ontario et Québec. Il n'y a aucun doute que le coût de la vie à Winnipeg est aussi élevé qu'à Toronto et à Montréal. D'une manière générale la vie coûte plus cher dans une ville de l'Ouest et toutes choses bien pesées le Gouvernement a cru devoir aviser Son Excellence le Gouverneur général que les traitements énumérés dans cette résolution étaient des traitements justes pour les juges de la nouvelle cour d'appel. Cette résolution ne change en rien la rémunération qui a été fixée à la dernière session pour les juges des autres cours.

M. FOSTER : Je ne connais pas les raisons pour lesquelles on a cru que cette législation était nécessaire, mais elle ajoute le coût de trois nouveau juges dans l'administration de la justice dans la province du Manitoba qui n'est pas encore une province très peuplée. Ceux qui n'appartiennent pas à la magistrature ou à la profession légale, se demanderont peut-être pourquoi une nouvelle cour est nécessaire. Je suppose que

le Gouvernement s'est renseigné à ce sujet. Est-ce parce que les tribunaux existants avaient plus d'ouvrage qu'ils n'en pouvaient faire ? Je puis dire à l'honorable ministre de la Justice que l'opposition qui s'est produite, soit latente soit exprimée ouvertement, à l'augmentation du traitement des juges avait pour cause première la croyance que nous comptons dans le pays plus de juges qu'il est nécessaire pour administrer la justice, et que dans quelques provinces on aurait pu donner aux juges plusieurs juridictions sans les surcharger de travaux. Soit que j'aie toujours cru que les juges devraient être bien payés, que leur traitement devrait être en proportion des dépenses à faire pour maintenir leur dignité de juges, et autres exigences de ce genre, jamais je n'ai pu comprendre pourquoi dans certains cas nous aurions un doublement et un triplement de juges là où ce n'était pas absolument nécessaire. Je voudrais savoir si le Gouvernement a en sa possession des renseignements démontrant qu'il est devenu absolument nécessaire d'établir cette cour additionnelle dans le Manitoba.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami vient de soulever une question qui n'est pas nouvelle et que nous avons discutée plusieurs fois dans cette Chambre, et au sujet de laquelle la constitution nous donne très peu de latitude. L'honorable député demande pourquoi cette cour additionnelle est nécessaire dans la province du Manitoba. C'est une question à laquelle la législature de cette province a répondu lorsqu'elle a décidé, unanimement, si je ne me trompe pas, que cette nouvelle cour était nécessaire pour augmenter la force de la magistrature dans cette province. Je crois que la raison n'est pas difficile à percevoir. La province du Manitoba n'a pas encore une très grande population, mais cette population augmente très rapidement, et les renseignements que j'ai, non pas officiels, mais par correspondance particulière, me portent à croire que vu l'augmentation constante de la population, les tribunaux ont plus d'ouvrage qu'ils en peuvent faire, et qu'il n'y en a pas assez pour expédier la besogne. Mon honorable ami admettra avec moi que cela est non seulement possible mais même probable. Voilà tous les renseignements que je puis lui donner, mais je me permettrai de lui poser la question suivante : En vertu de la constitution la création des cours appartient aux législatures provinciales. Et il appartient au gouvernement fédéral de nommer et de payer les juges. Or, que devons-nous faire lorsqu'une législature provinciale déclare qu'il est nécessaire d'avoir trois juges de plus et qu'une cour doit être créée ? Pouvons-nous lui dire : " Nous ne pouvons pas accepter votre avis dans la question ; nous ne prendrons pas la responsabilité de nous conformer à votre demande ? " Il me semble que la seule position que le Gouvernement peut prendre est de supposer que la législature, qui porte la responsabilité en la matière, a agi avec sagesse et suivant les besoins et que nous devons accepter sa décision, à moins que nous ne soyons prêts à dire qu'elle n'a pas agi sagement

Au sujet de l'objection soulevée par mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) je dois lui rappeler que les traitements des juges de toutes les cours du pays y compris celles des juges du Manitoba, ont été augmentés l'année dernière ; je ne me rappelle pas exactement dans le moment actuel si l'augmentation a été de $1,000 ou $2,000, mais je sais que les juges du Manitoba ont été augmentés comme tous les autres juges.

M. MONK : Je constate que les juges en chef dans les cours d'Ontario reçoivent $8,000 par année—le juge en chef de la cour d'appel, le juge en chef de la cour du banc du roi, le chancelier, le juge en chef des plaidoyers communs, et le juge en chef de la cour de l'échiquier. Dans la province de Québec le juge en chef de la cour supérieur reçoit $8,000 et les juges puînés $7,000 chacun. Il y a deux juges en chef pour la cour supérieure ; le premier juge en chef de la cour reçoit $8,000 et le second juge en chef, ou juge senior, reçoit aussi $8,000 et les dix-sept juges puînés reçoivent $7,000 chacun. Le juge en chef de la nouvelle cour d'appel du Manitoba recevra $8,000, et les trois juges puînés $7,000 chacun. Le juge en chef de la cour du banc du roi, si je ne me trompe pas, reçoit $7,000 seulement et les deux juges puînés $6,000 chacun. Je sais que dans les Provinces maritimes et dans quelques autres parties du Canada les traitements des juges ne sont pas aussi élevés qu'ils le sont dans les provinces d'Ontario et de Québec ; mais pourquoi faire cette distinction entre la province du Manitoba et les provinces d'Ontario et de Québec, lorsque les conditions sociales et le coût de la vie sont semblables ? A mon avis les juges du banc du roi au Manitoba devraient être placés sur le même pied que les juges d'Ontario et de Québec. L'honorable ministre de la Justice a dit que le traitement avait été augmenté l'année dernière. C'est possible mais au moment où nous sommes appelés à nommer des juges pour cette nouvelle cour, il me semble que la justice demande que nous en profitions pour réajuster les traitements des juges de la cour du banc du roi dans cette province. Personne ne blâmerait le Gouvernement s'il agissait ainsi.

M. R. L. BORDEN : Le nouveau tribunal d'appel pourra-t-il entendre des causes en première instance, de même que des causes en appel?

M. AYLESWORTH : Oui. Le bill peut paraître un peu étrange dans ses dispositions, mais si je m'en rends un compte exact, il met les juges de la nouvelle cour

d'appel sur le même pied que les juges actuels de la haute-cour et leur permet d'entendre les causes en première instance, tout en les obligeant de faire leur part des autres travaux judiciaires de la province.

M. BERGERON : Combien de juges comprendra la haute cour de justice du Manitoba?

M. AYLESWORTH : Il y aura trois nouveaux juges lorsque ce bill entrera en vigueur.

M. BERGERON : Combien y en a-t-il ?

M. AYLESWORTH : Quatre.

M. BERGERON : N'y a-t-il pas d'autres juges de la cour supérieure ?

M. AYLESWORTH : C'est tout ce qu'il y a dans le moment.

M. BERGERON : Il n'y a pas de cour d'appel?

M. AYLESWORTH : Non, excepté la cour du banc du roi, et un appel à la cour suprême du Canada. D'après mes renseignements qui sont basés sur les meilleures autorités, je puis dire qu'il y a présentement un grand encombrement de besogne dans les cours du Manitoba. On ne dit qu'il y a 175 ou 180 causes dont quelques-unes attendent leur tour depuis deux ou trois ans, simplement parce qu'il n'y a pas de juges pour les entendre.

(Il est fait rapport du projet de résolution.)

DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre délibère en comité des subsides.

Milice et Défense—Exercice annuel, somme additionnelle requise, $175,000.

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : Les périodes d'exercices annuels sont commencées et nous aurons besoin de cet argent dans quelques jours. Je demanderai au comité s'il veut être assez bon de voter ce crédit.

M. FOSTER : Nous aurons, je suppose, l'opportunité de le discuter sur d'autres items.

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

M. BERGERON : Ce crédit est-il plus élevé que celui de l'année dernière ?

Sir FREDERICK BORDEN : Un certain nombre de camps militaires seront réunis cette année avant le premier juillet, mais la plupart seront réunis après le premier juillet. L'habitude a été de faire voter ce crédit supplémentaire de $125,000 à $150,000 pour l'exercice courant et celui que nous demandons aujourd'hui. Il y a un camp d'instruction présentement à London. Il y en aura un sous peu à Niagara, et ensuite un autre encore à London. On en réunira un aussi à Québec. Nous avons grand besoin de cet argent-là pour payer les volontaires.

M. BERGERON : Quel est le crédit ordinaire demandé pour ces camps ?

Sir FREDERICK BORDEN : Le crédit a été quelque peu augmenté pour deux raisons. Un plus grand nombre de volontaires prennent part à ces exercices et la paie a été doublée en vertu de la nouvelle loi de la milice adoptée il y a deux ou trois ans.

M. BERGERON : Est-ce que les crédits de l'année dernière n'étaient pas basés sur le fait que les camps seraient réunis avant la fin de l'année financière.

Sir FREDERICK BORDEN : Nous ne pouvons pas donner exactement les dates, et j'ai fait savoir que nous demanderions un crédit supplémentaire. Nous ne prétendons pas faire voter une somme suffisante dans le budget principal pour payer les frais de tous les exercices annuels.

M. J. D. REID : Quelle a été la difficulté qui s'est produite l'année dernière, au camp tenu ici, au sujet du fusil Ross ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je ne suis pas prêt à entrer dans une discussion générale des crédits, mais je demande au comité comme une faveur spéciale de voter celui-ci, et lorsque nous discuterons le budget principal je pourrai répondre aux questions des honorables députés.

M. DANIEL : Ce crédit est affecté aux exercices qui auront lieu avant le 30 juin.

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

M. DANIEL : Y aura-t-il quelque chose de fait cette année au camp de Petawawa ?

Sir FREDERICK BORDEN : Il y aura peut-être un camp d'instructions à Petawawa avant le 1er juillet. Mais ce sera un petit camp et le crédit actuel suffira.

M. DANIEL : Est-ce que toute l'artillerie de Saint-Jean n'ira pas à Petawawa ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je le crois.

M. DANIEL : Est-ce que le camp de Sussex est compris dans ce crédit ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non, je crois que le crédit sera épuisé après le 1er juillet.

Gouvernement civil, département des Chemins de fer et Canaux—Salaires, $46,050.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Je propose l'adoption de la résolution suivante :

Que ladite résolution soit amendée en y ajoutant après le mot " salaires " : Y compris M. J. Butler, sous-ministre et ingénieur en chef du département, $7,500, nonobstant les dispositions de l'acte du service civil ; aussi pour pourvoir au salaire d'un contrôleur des statis-

tiques de chemins de fer (auquel emploi pourra être promu un commis principal actuellement dans le département des Chemins de fer et Canaux en qualité d'officier technique), nonobstant les dispositions de l'acte du service civil.

Inutile de rien dire au sujet du sous-ministre ; mais il est très important, à mon avis, qu'il soit nommé un employé spécialement préposé à la statistique. Considérant l'importance croissante des chemins de fer au Canada et l'intérêt que nous avons à nous renseigner le plus pleinement possible à leur égard, il me paraît très désirable que nous réorganisions ce service. Il n'en résultera aucun surcroît de dépense. Feu M. Ridout était chargé de la direction de ce bureau, et depuis son décès il ne s'est trouvé personne qui fût spécialement chargé de l'exécution de cette besogne. Il me semble donc très urgent de réorganiser ce service. J'ai en vue une ou deux personnes qui seraient parfaitement compétentes à remplir cette fonction, et à donner une nouvelle impulsion au travail de compilation des statistiques relatives aux divers chemins de fer canadiens.

M. HAGGART : Qui l'honorable député a-t-il en vue ?

M. EMMERSON : M. Payne. Sans vouloir me lier définitivement, je puis dire que je suis à considérer si M. Payne ne serait pas apte à remplir cette fonction.

M. HAGGART : Est-ce la seule augmentation dans les frais de l'administration centrale ?

M. EMMERSON : Ce n'est réellement pas une augmentation, car nous avons payé à M. Ridout durant des années, comme le sait l'honorable député (M. Haggart), des appointements du chiffre de ceux que nous serions disposés à payer au chef de ce bureau. Les appointements de M. Ridout étaient, je pense, de $2,800 par année. Il était ce qu'on appellerait un employé surnuméraire permanent, ou permanent surnuméraire ; je ne sais trop comment le classer ; mais durant des années il a occupé cette position, et après son décès, je n'ai nommé personne pour le remplacer.

M. HAGGART : Vous avez diminué de $2,800 le budget de votre personnel de surnuméraires permanents ?

M. EMMERSON : C'est cela, et je me propose de nommer maintenant à cet emploi un fonctionnaire permanent, non pas surnuméraire permanent.

M. HAGGART : Vous augmentez de $2,100 par année le budget de votre personnel permanent ; et vous vous justifiez en disant que vous aviez naguère un fonctionnaire remplissant ces fonctions à des appointements de $2,800, mais qui ne faisait pas partie du personnel permanent, qui était surnuméraire ?

M. EMMERSON : Parfaitement.

M. HAGGART : Alors, si je le comprends bien, le ministre va réduire de $2,800 le budget des surnuméraires ?

M. EMMERSON : Parfaitement.

M. DANIEL : Où se produit l'augmentation de $5,000 pour l'année dernière ?

M. EMMERSON : Cet item se trouve réduit de $2,800. Cette somme de $2,800 a figuré sous d'autres item, l'année dernière. L'augmentation du sous-ministre et ingénieur en chef se trouve comprise dans cette somme.

M. DANIEL : J'avais cru comprendre aux paroles du ministre que, par suite des changements qu'il opérait, le crédit se trouverait diminué de $700 ; mais je vois qu'au contraire nous avons pour les neuf mois une augmentation au taux de $5,000 par année.

M. EMMERSON : Tout d'abord le sous-ministre et ingénieur en chef reçoit actuellement $7,500, au lieu de $6,000 qu'il recevait jusqu'ici; puis l'augmentation statutaire a été accordée uniformément à tous ceux qui la méritaient.

M. HAGGART : L'honorable ministre aura-t-il l'obligeance de dire à quelle page se trouve énoncé le crédit pour son personnel quasi-permanent ?

M. EMMERSON : A la page 43, je pense, du budget principal. Malgré la réduction produite par la disparition de M. Ridout, le département se trouve à dépenser une somme tout aussi élevée sous forme d'appointements, par suite du nombre de surnuméraires qu'il nous a fallu employer, en raison de l'énorme développement de la besogne relative aux chemins de fer.

M. HAGGART : J'avais dans l'idée que le ministre se proposait de déduire le traitement de ce fonctionnaire de la somme des appointements votés pour les ingénieurs, dessinateurs et autres employés de ce bureau; mais je m'aperçois qu'il n'en a rien fait.

M. EMMERSON : L'honorable député ne m'a pas bien compris. J'ai dit que nous retranchions $2,800 du budget d'un des bureaux et que nous nommions un employé permanent à ce chiffre d'appointements; la dépense n'est donc pas plus forte en ce qui regarde cette besogne. Mais indépendamment de la besogne qu'exécutait M. Ridout, il nous a fallu retenir les services de nouveaux commis au département, et c'est ce qui fait que nous demandons une somme plus élevée pour appointements.

M. HAGGART : Vous augmentez, en outre, le budget du personnel permanent par la nomination de deux nouveaux commis de seconde classe ?

M. EMMERSON : Oui. L'un est traducteur français, fonctionnaire dont il est

difficile de se passer dans le département, vu que nous recevons beaucoup de lettres en langue française. Je ne suis pas très familier avec cette langue; c'est à peine si je puis, à l'occasion, me rendre compte tant bien que mal du sens d'une lettre. J'ai besoin d'un traducteur au département et il en a été nommé un commis de deuxième classe.

M. HAGGART : Si M. Payne est nommé à cet emploi continuera-t-il de recevoir son allocation de secrétaire privé ?

M. EMMERSON : Non, il cessera d'être secrétaire privé.

M. HAGGART : Vous avez deux secrétaires privés n'est-ce pas ?

M. EMMERSON : Non, je n'en ai qu'un.

Chemin de fer Intercolonial—Pour renforcer les ponts, $236,500.

M. EMMERSON : Voici quel sont les détails de ce crédit: Rivière Nicolet, déviation de Saint-Léonard, $55,735; rivière Nicolet n° 2, déviation de Mitchell, $41,346; Stewiacke, près de la gare de Stewiacke, (N.-E.), $12,500 ; près de la station du Bic, $10,000 ; près de la gare de l'Ile-Verte, $17,-500; rivière Boyer, près de la gare de la jonction Saint-Charles, $10,000; Saint-Henri, près de la jonction St.-Henri, $35,000. Puis, sur l'embranchement entre Fredericton et Loggieville, $74,500. Puis, pour longrines, solives pour de courtes travées dans la construction de ponts et le transport de matériaux, l'estimation est de $20,000. Puis nous faisons une allocation estimative de $40,000, pour les ponts que nous enlevons, ce qui laisse un résidu approximatif de $236,581. Mais nous avons fixé ce chiffre à $236,500.

M. HAGGART : Ce crédit est-il destiné à renforcer les ponts sur le chemin de fer du comté de Drunmmond ?

M. EMMERSON : Les principaux item, à part trois, se rattachent au chemin de fer du comté de Drummond.

M. HAGGART. Mais les ministres antérieurs ont déclaré que le travail de renforcement des ponts sur le chemin de fer intercolonial serait terminé longtemps avant aujourd'hui. Je voudrais savoir si vous avez adopté des locomotives plus grandes et plus lourdes, et si tout le travail de renforcement des ponts est terminé.

M. EMMERSON : Il le sera une fois cette somme-ci dépensée. Sur cette partie de l'Intercolonial, dite section du comté de Drummond, nous devons nous servir de deux locomotives, car il nous serait impossible d'utiliser nos lourdes locomotives sur cette partie du chemin. L'entreprise pour le renforcement des ponts a été adjudgée à la compagnie Dominion Bridge ; mais celle-ci n'ayant pas achevé son travail dans le temps voulu, j'ai été obligé de lui accorder une prolongation de délai. J'espère que ce crédit va nous permettre de compléter et de renforcer les ponts sur tout le parcours du chemin de fer du comté de Drummond. Nous sommes à même d'utiliser nos locomotives les plus lourdes sur toutes les parties de l'Intercolonial, à l'exception de la section du comté de Drummond ; et j'espère que nous allons faire disparaître cette exception dans le cours de la présente saison.

M. HAGGART : Il est inutile, j'imagine, de rappeler à l'honorable ministre ce que ses prédécesseurs ont déclaré devant la Chambre, quand ils ont fait l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond : qu'il était dans d'excellentes conditions et qu'il n'était aucunement nécessaire de renforcer les ponts.

M. EMMERSON : C'était vrai dans le temps.

M. HAGGART : Mais déjà à cette époque ils avaient commencé à faire l'acquisition d'un matériel roulant plus lourd en prévision du développement du trafic sur l'Intercolonial qui devait être la suite, à ce qu'on pensait, de son prolongement jusqu'à Montréal. On nous déclara alors que le chemin de fer du comté de Drummond était susceptible de porter tout ce trafic. Mais nous constatons maintenant qu'il lui faut de nouveaux rails, de nouveaux ponts, et beaucoup d'autres choses.

M. EMMERSON : L'honorable député n'ignore pas que tout se développe au Canada, et nous utilisons des locomotives plus lourdes.

M. HAGGART : Plût au ciel que les recettes du chemin se développassent de la même manière.

M. EMMERSON : C'est ce qui se produit.

M. HAGGART : Les déficits de ce chemin de fer se développent ; mais non pas ses bénéfices.

M. EMMERSON : Il va se produire un grand développement des recettes, ainsi qu'une forte réduction des dépenses.

M. HAGGART : Voilà nombre d'années qu'on nous fait de ces prophéties ; j'aimerais à les voir se réaliser quelque peu.

M. EMMERSON: L'honorable député aura un air déconfit quand nous ferons connaître les chiffres pour avril, mai et juin de l'année courante.

M. HAGGART : Pas du tout.

M. EMMERSON : Je sais qu'il aura besoin de consolation.

M. HAGGART : Je suis heureux de l'apprendre ; à tout événement ce sera une surprise.

M. HENDERSON : Le ministre vient de nous dire que le chemin de fer du comté de

Drummond était en bonne condition au moment où l'Etat en devint acquéreur. Je me rappelle fort bien que les députés de la gauche ayant déclaré dans le temps que le chemin de fer était propre tout au plus au transport de l'écorce à tanner, les ministres prétendirent le contraire ; à les entendre, ce chemin était parfait à tous égards, adapté à toutes les fins que le Gouvernement pouvait désirer. Aujourd'hui on nous demande de dépenser une forte somme pour renforcer les ponts et effectuer les réparations nécessaires. Le ministre voudra-t-il dire pourquoi nous serions appelés à voter une forte somme imputable sur le capital, en vue de l'amélioration de ce chemin qui était, il y a peu d'années encore, à ce qu'on nous a assuré, en excellente condition. Si c'est réellement pour la fin qu'il nous a dite que l'honorable ministre demande cette somme, il me semble qu'elle devrait être prélevée sur les recettes courantes du chemin, et ne pas aller grossir la dette du pays.

M. EMMERSON: Les déviations que nous effectuons à Saint-Léonard et à Mitchell, en vue de rectifier la ligne et de faire disparaître les courbes en S à ces endroits, entraînent la construction de ponts entièrement neufs ; et, eu égard au trafic actuel et au trafic futur, il est nécessaire que nous ayons des ponts beaucoup plus massifs, des ponts susceptibles de supporter les trains les plus lourds. Depuis cinq ou six ans, les locomotives en usage sur les voies ferrées au Canada et aux Etats-Unis sont notablement plus lourdes. L'honorable député, j'en suis sûr, se rappelle le temps où l'on utilisait des locomotives de 45 tonnes. Puis nous avons eu la locomotive de 80 tonnes, qui paraissait énorme à côté de l'autre. Aujourd'hui, il n'est pas de chemin de fer au courant des progrès qui n'ait de locomotive dont le poids dépasse cent tonnes. Les conditions à l'époque de l'achat du chemin de fer du comté de Drummond ne sont pas celles qui existent aujourd'hui. J'imagine que le ministre des Chemins de fer de l'époque ne prévoyait pas un tel changement.

M. SAM. HUGHES : Les rails ont-ils aussi augmenté de poids ?

M. EMMERSON : Oui.

M. SAM. HUGHES : Quel est leur poids actuellement ?

M. EMMERSON : Quatre-vingt livres ; je ne sais pas ce qu'on a pu dire dans le temps; mais je connais les conditions actuelles, et c'est ce qui m'engage à demander ce crédit.

M. SAM. HUGHES: A tout événement vous répudierez tout ce qu'on a pu dire dans le temps ?

M. EMMERSON : C'était très exact, j'imagine.

M. J. D. REID : Combien a-t-il été dépensé, l'année dernière, sur la section du comté de Drummond de l'Intercolonial, et porté au compte de construction ?

M. EMMERSON : Une faible somme. Nous avions en vue la reconstruction de ces ponts, ou plutôt la construction de nouveaux ponts, car ce sont des ponts neufs. Nous en changeons l'emplacement, afin de redresser le chemin et de raccoucir le parcours. La somme dépensée, l'année dernière, est une simple bagatelle, assurément.

M. J. D. REID : Elle a été appliquée principalement, j'imagine, à l'achat de rails?

M. EMMERSON : C'est cela.

M. J. D. REID : Vous ne savez pas quelle somme a été imputée sur le compte du capital ?

M. EMMERSON: Sur ce total, la somme de $97,500 était un simple renouvellement de crédit.

M. J. D. REID: Le prix des rails, ou d'une partie des rails est porté au compte du capital ; et j'imagine qu'il a été posé de nouveaux rails sur toute l'étendue du parcours du chemin de fer du comté de Drummond.

M. EMMERSON : Non pas sur toute la longueur.

M. J. D. REID : J'imagine que tout le chemin a été renouvelé depuis son achat il y a cinq ans. Le rail dans le temps n'était pas du même poids qu'aujourd'hui. Nous avons dû poser des rails sur toute la longueur ?

M. EMMERSON : Je crains fort d'être obligé de reconnaître que nous avons un surplus sur le chemin de fer intercolonial.

M. SAM. HUGHES : Combien d'années cela durera-t-il ?

M. EMMERSON : Le surplus va se maintenir.

M. SAM. HUGHES : Est-ce que l'honorable ministre impute sur le compte du capital la dépense entière imposée par l'achat de rails neufs ?

M. EMMERSON : Non, pas toute. Nous faisons, comme le chemin de fer canadien du Pacifique et d'autres chemins de fer. Nous ne faisons que suivre la règle suivie par tous les chemins de fer du continent.

M. FOSTER : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire quelle est cette règle ? Vous dites que l'Intercolonial ne suit pas d'autre règle que celle suivie par le canadien du Pacifique et autres grands chemins de fer. Veuillez donc dire au comité, en termes exacts et précis ce que c'est que cette règle, afin que nous sachions à quoi nous en tenir.

M. EMMERSON : Plus tard, lorsque le comité en viendra à examiner ces crédits,

je dirai en très peu de mots exactement ce que nous faisons, de manière à ce qu'il ne se perde pas de temps. Je le ferais bien maintenant, si je ne craignais d'être entraîné dans des longueurs inutiles.

M. FOSTER : Le ministre était explicite il y a cinq minutes Il savait exactement quelle était la règle suivie par les autres chemins de fer, et il a affirmé que l'Intercolonial suivait absolument la même règle que le canadien du Pacifique et les autres grands chemins de fer. Il l'avait à l'esprit et a déclaré que c'était là la règle. Sûrement le ministre n'a pas oublié le principe élémentaire qui régit l'imputation sur le compte du capital des dépenses d'amélioration. Nous aimerions à savoir exactement ce qu'est cette règle. Nous ne demandons pas qu'il nous fasse un long discours.

M. EMMERSON : Je voulais éviter les longueurs et c'est ce qui m'a engagé à dire simplement que nous suivions la même règle adoptée par les autres chemins de fer du Canada et du continent.

M. FOSTER : Eh bien, quelle est-elle ?

M. EMMERSON : Si l'honorable député veut me faire l'honneur de se reporter à quelques brèves et imparfaites observations que j'ai faites à la Chambre il y a quelques semaines, il apprendra quelle est la ligne de conduite suivie par le chemin de fer canadien du Pacifique, règle dont le chemin de fer Intercolonial ne s'éloigne pas en matière de dépenses imputables sur le compte du capital. Je citai dans cette circonstance une lettre écrite par sir Thomas Shaughnessy, président du chemin de fer canadien du Pacifique. Je pourrais corroborer ce témoignage à l'aide d'autres preuves empruntées aux spécialistes en chemin de fer les plus en vue des Etats-Unis. Afin d'éclairer mon honorable ami, je me contenterai de lire la lettre suivante adressée par sir Thomas Shaughnessy à M. Schreiber, alors sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux.

M. HAGGART : A quelle page du compte rendu des débats trouverons-nous cette lettre ?

M. EMMERSON : Elle est reproduite dans la séance du 13 mars :

Votre lettre du 26 août est parvenue à mon bureau, pendant mon absence de Montréal, et cela explique le retard que j'apporte à vous répondre. Ci-dessous je vous indique la règle suivie par cette compagnie quant aux dépenses imputables sur le capital, ou sur le revenu, relativement aux différentes sortes de travaux que vous mentionnez.

1. Lorsque des rails légers sont enlevés de la voie et remplacés par de plus lourds, la valeur de l'excédent de poids des nouveaux rails et des nouvelles éclisses est imputé sur le capital. Nulle partie de la main-d'œuvre ou autres dépenses occasionnées par le changement n'est imputée sur le capital.

2 et 3. Lorsqu'une locomotive est détruite ou mise au rancart, nous la remplaçons par une autre et le coût est imputé sur le revenu, bien que la nouvelle locomotive puisse être beaucoup plus lourde et plus coûteuse, et nous agissons de la même manière à l'égard des voitures.

4. Quand nous remplaçons les anciennes barres d'attelage par des appareils automatiques, nous imputons sur le capital le coût de la première installation, moins le prix du vieux fer.

M. HENDERSON : Pourquoi pas les ponts ?

M. EMMERSON : La même règle s'applique aux ponts. C'est ce que nous faisons.

M. HENDERSON : Vous imputez le prix de ces ponts sur le compte du capital ?

M. EMMERSON : Bien que ces déviations soient virtuellement comme des voies nouvelles, nous imputons le prix de construction du pont neuf sur le compte du capital, et nous en soustrayons la valeur de l'ancien.

5. Le coût des freins à air qui remplacent les freins à main, est imputé sur le capital.

6. Quand une vieille gare est remplacée par une gare neuve et plus spacieuse, nous imputons généralement sur le capital la différence de prix, mais pas toujours.

7. Pour le remplacement des anciennes remises à locomotives nous suivons la même règle que pour les gares.

8. Si des ponts en bois sont remplacés par d'autres ponts en bois, le coût en est imputé sur le revenu. Si une construction en bois est remplacée par une construction permanente en fer, en maçonnerie ou en terrassement, le prix en est imputé sur le capital. Si une construction en acier est remplacée par une autre plus lourde et plus puissante, on impute sur le capital la différence dans le poids seulement.

9 et 10. Les nouvelles voies de garage et le prolongement des voies de garage actuelles, nécessités par des besoins nouveaux sont imputés sur le capital.

11. Excepté lorsque les travaux sont faits par les équipes ordinaires de cantonniers, les améliorations aux chemins, telles qu'adoucissement des rampes et des courbes, sont sensées être imputables sur le capital.

Or, toute cette dépense a pour fin de réduire les courbes sur le chemin de fer intercolonial. Quiconque est au courant de l'état des choses à Mitchell et à Saint-Léonard se rendra compte combien il est important de faire disparaître ces difficultés, et d'après sir Thomas Shaughnessy, c'est là une dépense qu'on est en droit d'imputer sur le compte du capital. La longueur du parcours sera diminuée, les frais d'exploitation seront réduits, et dans ces conditions, il semble qu'on soit fondé à imputer une telle dépense sur le capital, et c'est l'avis de sir Thomas Shaughnessy.

J'avais commencé à faire le bilan de l'Intercolonial jusqu'au 30 avril dernier, les frais d'exploitation de ce chemin de fer jusqu'à la date en question se sont éle-

vés à la somme de $6,348,826.68 ; les recettes ont été de $6,265,854.15, ce qui donne un déficit de $82,972.53. Je suis heureux et fier de pouvoir annoncer,—bien que je n'aie pas les chiffres exacts sous la main,—que les opérations du chemin de fer intercolonial pour le mois de mai ont transformé ce déficit de $82,972 en un surplus très considérable.

M. J. D. REID : Comment avez-vous pu obtenir ce résultat ?

M. EMMERSON : C'est grâce à une admirable gestion.

M. J. D. REID : Je suppose que M. Butler doit en avoir le mérite ?

M. EMMERSON : Certes, je reconnais le mérite de M. Butler. Je suis très heureux de reconnaître l'excellent travail qu'a fait M. Butler.

M. J. D. REID : Je suis de votre avis ; c'est un excellent fonctionnaire.

M. EMMERSON : Je suis heureux de voir que vous partagez mon avis.

M. HENDERSON : L'honorable ministre voudra-t-il dire pourquoi il ne s'est pas mis à l'œuvre il y a un an, ce qui aurait épargné au pays une somme très considérable ?

M. EMMERSON : L'honorable député, je le crains, ne m'a pas fait l'honneur de lire les remarques imparfaites que j'ai adressées à la Chambre, car j'ai donné une explication à ce sujet il y a quelques semaines. J'ai expliqué pourquoi à la suite de mon accession au ministère, j'avais été longtemps sans pouvoir m'occuper de l'Intercolonial. Il n'y a qu'un an à peu près que j'ai pu me mettre à l'étude des conditions dans lesquelles se poursuit l'exploitation de l'Intercolonial. Je regrette de n'avoir pu m'y mettre plus tôt. J'ajouterai ceci : si l'Intercolonial, dans le passé, a fourni parfois d'excellents résultats financiers, c'était le plus souvent au détriment du chemin de fer lui-même, de la voie et du matériel roulant. Mais les réformes inaugurées l'année dernière n'ont assurément pas eu l'effet de déprécier le chemin de fer. Nous avons abaissé les dépenses, nous avons opéré des réformes, nous avons dans beaucoup de cas réduit le parcours des trains, mais sans très grand inconvénient pour le public. Parfois, certains particuliers en ont été incommodés, mais le public généralement n'en a pas souffert. Le service a été ininterrompu ; le chemin de fer a été maintenu en bon état, et si certains particuliers ont perdu leur emploi, ce n'est que dans des cas où leurs services n'étaient absolument pas utiles.

M. J. D. REID : S'est-il produit une augmentation dans le trafic des marchandises ?

M. EMMERSON : Oui. Par exemple, durant le mois de mai dernier, les recettes de l'Intercolonial ont été de $118,000 plus élevées que durant le mois de mai 1905.

M. DANIEL : Quelle proportion de cette augmentation est le résultat du relèvement du tarif ?

M. EMMERSON : C'est en partie le résultat de ce relèvement, mais je ne saurais donner les chiffres exacts. Nous avons élevé le tarif des voyageurs et le tarif des marchandises, mais non pas d'une manière radicale. J'ai eu l'avantage de traverser le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse sur l'Intercolonial, la semaine dernière, et je dois dire que je n'ai pas entendu formuler de plainte. On sait que les tarifs ont été relevés, mais on se rend compte de même que ce relèvement était nécessaire ; et il n'y a pas de plainte générale. Les salaires sur l'Intercolonial ont été augmentés dans une très grande mesure. Je ne crois pas me tromper en affirmant que, depuis 1900, il s'est produit une augmentation de près de $1,000,000 par année dans les salaires payés à nos employés, nombre pour nombre.

M. DANIEL : Les salaires payés sur l'Intercolonial sont-ils plus élevés que ceux payés sur le Pacifique-Canadien ou le Grand-Tronc ?

M. EMMERSON : Généralement parlant, ils sont aussi élevés. Dans le cas des cantonniers, nous avons décidé de payer des salaires plus chers que les autres chemins de fer, et avec raison, je pense.

M. HENDERSON : Combien payez-vous aux cantonniers ?

M. EMMERSON : Nous leur payons aujourd'hui de $1.40 à $1.50 par jour. Assez longtemps, on ne leur a payé que 90 cents par jour, et petit à petit leurs salaires ont été portés au chiffre actuel.

Les cantonniers de têtes de ligne reçoivent $1.50 par jour, ceux de la campagne $1.40, et les contremaîtres sont payés en proportion. Je crois que les hommes, en général, sont très satisfaits ; un excellent esprit règne parmi les employés de l'Intercolonial. Ils aimeraient à obtenir un peu plus et j'aimerais à leur payer un peu plus, mais nous ne saurions trop excéder nos revenus.

Maintenant, pour expliquer ce progrès dans la condition financière de l'Intercolonial, je dirai simplemnt ceci, qu'il s'est produit une réduction dans les frais d'exploitation d'à peu près $800,000 dans le cours de l'année dernière.

M. BARR : Cette diminution ne serait-elle pas en grande partie l'effet des conditions climatériques? Vous n'aviez pas besoin d'une main-d'œuvre aussi nombreuse durant les huit derniers mois que durant les huit mois correspondants de l'année précédente où la neige a été très rare. Le sur-

plus ne proviendrait-il pas de ce que le temps a été favorable, a imposé peu de frais, et n'est-il pas possible que d'ici au mois de juin prochain les tempêtes de neige engloutissent ce surplus?

M. EMMERSON : Je ferai observer à l'honorable député que j'étais loin d'être bien sûr de moi à la session dernière lorsque j'entrepris d'expliquer à la Chambre le déficit survenu sur l'Intercolonial l'année précédente. C'était tout au plus si je pouvais arriver à $600,000 de pertes occasionnées par les conditions météorologiques. Je le reconnais, ces conditions, l'année dernière, ont été très favorables ; mais je suis en mesure de donner l'assurance que les réductions effectuées dans les frais de l'Intercolonial sont permanentes. Ces frais seront sensiblement les mêmes cette année que l'année dernière ; mais pour l'année commençant le 1er juillet prochain les résultats seront encore plus satisfaisants que pour l'exercice commencé le 1er juillet dernier.

M. BARR : Il vous a suffi d'une main-d'œuvre moins considérable, l'année dernière, mais une autre année les frais pourront bien être plus élevés.

M. EMMERSON : L'honorable député peut bien essayer à se donner ou à me donner le change sur ce point ; mais ma conviction à cet égard est tellement forte que je n'hésite pas à déclarer que le progrès dans les conditions financières de l'Intercolonial n'est pas momentané, n'est pas pour cette année-ci seulement.

M. BARR : L'honorable ministre est-il en mesure de nous dire sur quoi il fonde cette conviction? Si tous les hivers devaient être semblables à celui de l'hiver dernier, nous pourrions pronostiquer un semblable résultat financier ; mais advenant un hiver de grande neige, les dépenses ne s'élèveraient-elles pas au même chiffre qu'auparavant? N'est-il pas vrai que l'hiver dernier vous n'avez pas été obligé d'employer une main-d'œuvre aussi nombreuse ?

M. EMMERSON : L'hiver dernier la chute de neige a été normale dans les Provinces maritimes, tandis que l'hiver précédent elle avait été anormale ; et j'ai raison de croire que tant que les conditions météorologiques resteront normales nous continuerons à obtenir d'aussi bons résultats. Comme je l'ai dit, dans les huit mois, il s'est produit généralement parlant une réduction de $800,000 dans les frais d'exploitation et une augmentation d'à peu près $600,000 dans les recettes ; de sorte que je m'en vais arriver au bout de l'année,—je le prévois et j'ai quelque honte à le reconnaître—avec un surplus. C'est un aveu désagréable à faire, mais je ne puis m'en sauver : mon sincère respect pour la vérité m'y oblige. Il est une section de l'Intercolonial qui est très profitable, c'est celle de Windsor. Celle de l'île du Prince-Edouard ne donne pas d'aussi bons résultats. Mais généralement parlant, l'Intercolonial se développe, et son trafic augmente. Les tarifs ont été relevés, mais non pas dans une mesure excessive, ou suffisante pour nuire aux intérêts commerciaux du pays. Nous nous sommes appliqués à consulter les intérêts des classes industrielles et manufacturières du Canada avant d'effectuer ces relèvements du tarif. La Chambre se rend compte facilement qu'il suffit parfois d'un très léger relèvement du tarif por entraver sérieusement les affaires ; et mon sous-ministre, M. Butler, étudie avec soin tous les aspects de cette question. Tout ce que nous nous sommes efforcés de faire, ç'a été d'élever notre tarif de marchandises, non pas au même point que celui du Grand-Tronc ou du Pacifique-Canadien, mais dans une mesure raisonnable, et je pense que nous avons très bien réussi, si bien qu'il ne s'est pas produit de plaintes sérieuses. Et même aucun journal n'a jeté de cri d'alarme.

M. J. D. REID : Vous proposez-vous de mettre à profit les droits de circulation qui vous ont été assurés sur le Canada-Atlantique et de prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne ?

M. EMMERSON : J'espère qu'un de ces jours l'Intercolonial sera devenu une affaire tellement profitable pour le peuple canadien que, d'un commun accord, les membres de la Chambre s'écrieront : Oui, il nous faut prolonger l'Intercolonial jusqu'aux lacs.

M. J. D. REID : Se propose-t-on de mettre ce projet à exécution dans le cours de l'année prochaine ?

M. EMMERSON : Je ne crois pas manquer de courage, mais je dirai à l'honorable député que dans l'état actuel des finances de l'Intercolonial, je n'oserais faire cette promesse. Toutefois, le jour viendra où quelque ministre des Chemins de fer osera présenter cette proposition et où elle sera acceptée aux applaudissements de toute la Chambre.

M. HAGGART : Je ne pensais pas que l'honorable ministre aurait le courage, à la suite des explications que j'ai données, il y a quelque temps, de revenir sur sa déclaration au sujet de sa pratique d'imputer certaines dépenses sur le compte du capital. Il a cité encore une fois la lettre de sir Thomas Shaughnessy, et déclare sans sourciller qu'en imputant ces sommes sur le capital il ne faisait que suivre la ligne de conduite du chemin de fer canadien du Pacifique. J'ai fait il y a quelque temps l'analyse de cette lettre. L'honorable ministre était peut-être absent, ou encore il a pu oublier ce que j'ai dit ; car les faits énoncés dans son livre bleu confirment d'une manière irréfutable ma prétention. En premier lieu, voici ce que dit la lettre de sir Thomas Shaughnessy :

Lorsque des rails légers sont enlevés de la voie et remplacés par de plus lourds, la valeur de l'excédent de poids des nouveaux rails et des nouvelles éclisses est imputé sur le capital.

C'est exactement ce que nous faisons sur l'Intercolonial, s'écrie le ministre. Sir Thomas ajoute :

Ni les frais de main-d'œuvre, ni aucune autre des dépenses occasionnées par le changement ne sont imputés sur le capital.

L'honorable ministre affirme qu'il tient ses comptes sous cette forme. Voyons un peu s'il le fait. La somme imputée sur le capital de l'Intercolonial pour rails neufs s'élève en tout à $495,000 ; et si vous parcourez les états de ce chemin de fer, vous constaterez qu'il a été posé 118 milles de nouveaux rails l'année dernière, et les rails posés 80 livres à la verge ; soit une différence de 13 livres par rail.. Ainsi donc, dans l'opinion de sir Thomas Shaughnessy, la somme qu'il faudrait imputer sur le capital serait le prix de cette différence de 13 livres à la verge, ainsi que la différence dans le prix des éclisses. A ce compte, la somme imputée sur le capital pour rails neufs représenterait 419 milles de voie, au lieu de 118. J'étais curieux de m'assurer si les chiffres contenus dans le rapport de l'auditeur général corroboreraient la déclaration du ministre, et je m'y suis reporté. On y voit qu'il fut dépensé en tout $1,015,275 pour rails d'acier et éclisses. Pour les 10,000 tonnes brutes mentionnées d'abord, le prix fut de $29.15 ; pour les 10,900 tonnes mentionnées en second lieu, le prix fut de $31.50 ; et pour les 9,971 tonnes brutes mentionnées en troisième lieu, le prix fut de $33 ; soit une moyenne de plus de $31 par tonne brute. Le compte donne crédit pour 24,800 tonnes de rails enlevés à 67 livres la verge et à $20 par tonne. Le ministre a déclaré qu'il avait pris le poids réel des rails et qu'il n'avait fait entrer en ligne de compte que la différence entre le poids des rails neufs et des rails anciens. Sait-il quelle est la différence ? A-t-il jamais vu ce compte ? Qui lui a permis ces faux renseignements ? La somme totale à porter au crédit des rails d'acier et des éclisses est de $520,265, laquelle déduite de la somme dépensée $1,015,295 laisse exactement la somme de $495,000 à imputer sur le compte du capital. Sir Thomas déclare :

Lorsque des rails légers sont enlevés de la voie et remplacés par de plus lourds, la valeur de l'excédent de poids des nouveaux rails et des nouvelles éclisses est imputé sur le capital.

Mais le ministre des Chemins de fer et des Canaux n'alloue que $20 par tonne pour les rails enlevés. Sir Thomas ajoute :

Lorsqu'une locomotive est détruite ou mise au rancart, nous la remplaçons par une autre et le coût est imputé sur le revenu, bien que la nouvelle locomotive puisse être beaucoup plus lourde et plus coûteuse, et nous agissons de la même manière à l'égard des voitures.

Et le ministre de s'écrier de nouveau: " Précisément ce que fait l'Intercolonial " M. Barker ayant fait la remarque: " Assurément le ministre n'entend pas dire... ", le ministre des Chemins de fer poursuivit son discours sur le même ton.

Inutile de repasser toute la lettre de sir Thomas Shaughnessy. Je me rappelle qu'une autre discussion s'est engagée au sujet du renouvellement des constructions en acier le long du chemin de fer. Le ministre défalque du coût la somme que rapportera probablement la vente des vieux matériaux. Il ne l'a pas fait cette année. Sir Thomas Shaugnessy dit :

Lorsqu'une construction en acier est remplacée par une autre plus pesante et plus solide, nous n'imputons que la différence sur le capital.

M. EMMERSON : Veuillez lire la dernière partie.

M. HAGGART : Or, dans le cas de l'Intercolonial, le ministre impute sur le capital le prix entier sans retrancher un sou pour les matériaux enlevés. Cependant, il ne cesse de dire et de répéter que la comptabilité de l'Intercolonial est la même que celle du Pacifique-Canadien et des autres compagnies, et il fait cette assertion quoique son rapport annuel et celui de l'auditeur général prouvent tous deux le contraire.

Si ses employés ne sont pas capables de le renseigner sur la situation réelle, plus vite il les remplacera par des fonctionnaires mieux éclairés, mieux ce sera pour le pays. Lorsqu'il dit que sa comptabilité est la même que celle des autres compagnies, il faut une assertion absolument contraire à la vérité, ce que prouvent et son propre rapport et celui de l'auditeur général.

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

Reprise de la Séance.

M. DANIEL : Avant l'ajournement, le ministre a dit que les recettes de l'Intercolonial ont augmenté de $600,000.

M. EMMERSON : Pendant les huit mois écoulés.

M. DANIEL : Est-ce le résultat de l'augmentation des recettes ou de la diminution des dépenses ?

M. EMMERSON : Les dépenses ont diminué de $800,000 et les recettes ont augmenté de $600,000.

M. DANIEL : C'est donc un gain total de $1,400,000.

M. EMMERSON : Oui.

M. DANIEL : Le ministre ne nous a pas expliqué clairement la cause de cette diminution des dépenses et de cette augmentation des recettes. Quels changements ont eu lieu. Je lui ai demandé de nous parler des salaires et il a répondu, si je ne me trompe pas, que les salaires des employés de

l'Intercolonial ne sont pas plus élevés que ceux que les autres chemins de fer paient, sauf, peut-être, les salaires des cantonniers.

M. EMMERSON : Je crois que les autres compagnies ont adopté la même échelle de salaires que nous pour les cantonniers.

M. DANIEL : A tous les égards ?

M. EMMERSON: Nous avons donné l'exemple.

M. DANIEL: Le ministre veut-il nous dire quels changements ont causé l'augmentation des recettes et la diminution des dépenses ?

M. EMMERSON : Tout d'abord, l'augmentation du trafic de l'Intercolonial a été considérable. Ensuite, nous avons élevé les prix du transport des marchandises dans l'intention de les augmenter de 10 pour 100. Quant au transport des voyageurs, nous avons essayé de rendre nos prix conformes à ceux qu'exige le Pacifique-Canadien dans l'Est. Nous n'avons jamais dépassé les prix établis par les grandes compagnies de chemins de fer du Canada.

M. DANIEL : Vos prix sont à peu près les mêmes ?

M. EMMERSON : Non, ils sont moins élevés.

M. DANIEL : Tant pour les voyageurs que pour les marchandises ?

M. EMMERSON : Tant pour les voyageurs que pour les marchandises, nos prix sont encore moins élevés. J'ai cru que ce serait opérer une révolution que d'adopter les tarifs des autres voies ferrées. Le contraste aurait été trop frappant et j'ai pensé qu'il vaudrait mieux les augmenter peu à peu. A mon avis, l'Intercolonial ne doit pas être une source de revenus pour l'Etat.

M. TAYLOR : Il devrait l'être.

M. EMMERSON : Cela est contraire à l'idée qui a présidé à son établissement. Mais, il ne doit pas, non plus, obérer ses finances. La population de l'Est, comme celle de l'Ouest, doit supporter sa quote-port des dépenses et il ne doit pas y avoir de déficits que tout le pays serait appelé à combler. J'ai voulu remanier les tarifs dans le but de faire face à une forte augmentation des salaires. En parlant des déficits de l'Intercolonial, la population canadienne ne tient pas assez compte de ce fait, que, depuis six ans, les salaires des employés de toutes classes ont été augmentés sensiblement. Non seulement les principaux fonctionnaires, mais les hommes employés sur la voie ou dans les ateliers de Richmond, de Moncton, de la Rivière-du-Loup, aux différentes têtes de ligne, et les hommes d'équipe en ont profité. Tous ont reçu une augmentation très appréciable.

M. DANIEL : Mais, on n'a fait que les mettre sur le même pied que les employés des autres compagnies de chemins de fer.

M. EMMERSON : Je dois dire que, tout en augmentant leurs salaires, nous ne les avons pas mis sur le même pied, excepté certaines catégories d'employés.

M. BARR : N'est-il pas vrai que les compagnies de chemins de fer paient de plus fort dividendes et des salaires plus élevés qu'auparavant ?

M. EMMERSON : Cela est facile ; il n'y a qu'à élever les tarifs.

M. BARR : Vos tarifs ne sont-ils pas aussi élevés que les autres ?

M. EMMERSON : Non, ils ne le sont pas. Par exemple, le Pacifique-Canadien . . .

M. BARR : N'exigez-vous pas 3 cents par mille ?

M. EMMERSON : Jusqu'à 100 milles.

M. BARR : Vous accordez quelques permis de plus, j'imagine.

M. EMMERSON : Quant aux permis, je ne crains pas d'affirmer que l'Intercolonial n'en accorde pas un lorsque le Pacifique Canadien en accorde cent. Les députés de la gauche le savent.

M. HAGGART : Je ne le sais pas, car la loi décrète que les compagnies ne doivent pas accorder de bons de passe.

M. BARR : Vous pouvez en délivrer à vos amis.

M. EMMERSON : Nous n'accordons aucune faveur. L'honorable député peut s'adresser à moi dès demain et, si le règlement le permet, il sera traité avec autant de courtoisie que mon collègue (M. Templeman).

M. DANIEL : Je n'obtiendrai pas une voiture privée, j'imagine.

M. EMMERSON : Nous n'avons pas de voitures privées ; elles sont toutes officielles.

M. MORIN : Le déficit annuel de l'Intercolonial ne provient pas tant des bons salaires que vous payez aux employés—je ne trouve pas à redire aux salaires que vous leur donnez ; je ne les crois pas trop élevés. . .

M. EMMERSON : Très bien !

M. MORIN : Le grand inconvénient, c'est que les employés sont trop nombreux.

M. EMMERSON : Ils se plaignent de ne pas l'être assez.

M. MORIN : Attendez ; nous allons parler affaires. Je démontrerai à la Chambre la mauvaise foi d'un homme ou de plusieurs, comme vous voudrez l'entendre.

En 1896, M. Blair prit la direction du département des Chemins de fer. Quelqu'un

l'accusa devant la Chambre d'avoir congédié 250 employés de l'Intercolonial. J'ignore ce qui en était, mais l'accusation fut portée et M. Blair ne l'a pas repoussée. Qu'a-t-il répondu ? Comment pourrions-nous faire ce que faisait le parti conservateur, a-t-il dit. Lorsque j'ai pris la direction de cette voie ferrée, chaque atelier, chaque bureau, chaque magasin, était encombré. Lorsqu'il y avait de la place pour trois, cinq employés étaient à l'ouvrage et, lorsqu'il y avait assez d'espace pour recevoir deux employés, il y en avait trois à l'œuvre. Tels sont les propos qu'il tenait en 1896, ajoutant qu'il n'était pas surprenant que les conservateurs eussent constamment entassé des déficits. Il diminuerait les dépenses, disait-il. Fort bien. J'ai attendu jusqu'en 1902, alors que je résolus de découvrir si M. Blair avait dit la vérité. J'inscrivis sur le feuilleton une question au sujet du nombre des employés de l'Intercolonial depuis 1902. Voici la réponse :

En 1902, il y avait 3,537 employés sur le chemin de fer de l'Etat ; en 1903, 4,376 ; en 1904, 4,146 ; en 1905, 3,982.

Alors, il entra en scène et commença par congédier 250 employés. En 1896, il y en avait 4,193 ; en 1897, 4,386 ; en 1898, 4,740; en 1899, 5,309 ; en 1900, 5,949 ; en 1901, 7,251. Je voulus comparer les chiffres des deux périodes et je demandai un relevé du nombre des employés depuis 1892 jusqu'en 1902. Il y a deux mois et demi, j'ai demandé au présent ministre un état des employés depuis 1899. J'ai constaté une légère différence entre cet état et celui que M. Blair avait donné. En 1902, il y avait 7,013 employés ; en 1903, 6,962 : en 1904, 7,160 ; en 1905, 8,540. Eh bien, comment trouvez-vous cela ? En 1898, des politiciens furent élus et firent beaucoup de tapage au sujet de l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond. Le présent ministre n'était pas ici, mais j'y étais. Nous les entendîmes dire que cette voie ferrée était en ligne droite, qu'elle n'avait pas de pentes, qu'elle était bien ballastée et munie d'excellents ponts. Bref, on acheta ce chemin de fer. Pourquoi ? Pour augmenter le trafic et les recettes de l'Intercolonial. En faisant l'acquisition de cette voie ferrée, on tirait quelques amis d'embarras. Mais, que s'est-il passé depuis ? Le déficit a été plus considérable qu'auparavant. Voilà ce que je ne puis comprendre. En 1896, la voie était droite et bien ballastée, les ponts étaient excellents, les rails de premier ordre. Mais, deux ans après, l'Etat dut se mettre à l'œuvre et renouveler presque tous les rails et, il y a à peine trois mois, il a adjugé l'entreprise de la reconstruction d'un pont à Saint-Léonard. Cet après-midi, le ministre a déclaré qu'il se proposait de rectifier la voie. Eh bien, on ne me bernera pas de cette manière. Le pont était dangereux, a-t-il dit, et il craignait d'y faire passer les trains et il a fait construire un nouveau pont à environ 200 pieds en aval de l'ancien. Naturellement, cela a redressé la voie un peu, mais le ministre ne réussira pas à m'en imposer avec cette histoire-là, car je sais que ce pont ne valait rien il y a un an.

Quoi qu'il en soit, je ne rejette pas tout le blâme sur le ministre actuel, mais je dirai ceci au Gouvernement : Tant qu'à confier l'administration du réseau à un ministre, qu'un seul en ait la direction plutôt que cent. Voici comment les choses se passent. Un politicien demeurant à la campagne a un fils auquel il veut procurer un emploi qui lui permette de vivre. Il écrit au minitsre ou à l'un de ses subordonnés pour obtenir une place sur l'Intercolonial. On lui oppose un refus. Fort bien. Le solliciteur s'adresse alors au représentant de sa circonscription et lui dit : "M. Emmerson me refuse un emploi que je désire." Puis, le député impose le fils de cet électeur, en dépit du ministre. Je le mets au défi de dire le contraire. Je saurai bien lui prouver que c'est ainsi que les choses se passent.

Je connais un endroit où il y a un employé qui n'a pas autre chose à faire qu'à écouter le bruit des trains qui passent. Je le sais parceque lui-même me l'a avoué. Je n'ose pas mentionner le nom de ce pauvre homme de crainte de lui causer des embarras. Il est télégraphiste à H... je ne dirai pas où. C'est lui-même qui me l'a appris. Il m'a dit : Toutes les nuits, je m'endors. Quelques trains seulement passent ici, mais je conserve mon emploi quand même. Voilà comment l'Intercolonial est administré. Tant que les membres du Parlement interviendront auprès du ministre il y aura des déficits.

M. FOSTER : Je ne saisis pas encore la question qu'ont discutée l'ex-ministre des chemins de fer, mon voisin de droite, et le ministre actuel. J'ai voulu examiner les écritures pour me rendre compte de la situation. Le ministère prétend qu'à l'égard du compte du capital, il suit la même ligne de conduite que le Pacifique-Canadien, telle qu'expliquée dans une lettre de sir Thomas Shaughnessy qu'il nous a communiquée cet après-midi. Le premier point a trait à l'usage du Pacifique-Canadien, au sujet des rails d'acier. Lorsqu'on enlève un rail et qu'on le remplace par un autre plus pesant, il est de règle d'imputer sur le capital le coût de la différence du poids, mais rien autre chose, ni le salaire des ouvriers, ni les autres dépenses de l'enlèvement ou de la pose des rails. D'après le rapport de l'auditeur général, les rails enlevés pesaient 67 livres à la verge. Les rails posés pesaient 80 livres à la verge. Conformément au principe énoncé par sir Thomas Shaughnessy et scrupuleusement observé par l'Intercolonial, au dire du ministre, vous n'auriez

à imputer sur le compte du capital que le coût des 13 livres à la verge que les nouveaux rails pèsent de plus. Or, à la page W-43 du rapport de l'auditeur général, je vois qu'on a dépensé à compte du capital $1,015,275 pour les rails nouveaux, comme l'a dit mon voisin de droite (M. Haggart), ce qui représente, toutes dépenses comprises, près de $33 par grosse tonne. Or, vous n'imputez pas $1,015,275, mais $495,009, sur le compte du capital. Pourquoi donc ? Parce que vous retranchez quelque chose. Et qu'est-ce que vous retranchez. Vous défalquez $520,265, ce qui laisse une différence de $495,009 que vous portez au compte du capital pour le remplacement de ces rails. Comment obtenez-vous la somme de $520,-265.14 que vous retranchez ? Les inscriptions suivantes semblent indiquer que c'est en défalquant le coût des rails de 67 livres —dont la quantité est indiquée—calculé à $20 la tonne, ce qui donne $497,202. Evaluant de la même manière les éclisses, on obtient un total de $520,265. C'est le montant que vous retranchez.

Je demande au ministre des Chemins de fer, ou à son sous-ministre qui est auprès de lui, de calculer quel serait le coût des rails nouveaux sur le pied de 13 livres à la verge et de nous dire quel est le résultat.

M. EMMERSON : L'honorable député s'écarte beaucoup de la question. Voici ce dont il s'agit : Nous posons un rail de 80 livres et nous enlevons un autre rail. Celui-ci a une certaine valeur. Cette valeur est certainement moindre que celle du rail neuf de 80 livres. Nous faisons une estimation, nous retranchons le prix du rail enlevé du coût du rail neuf de 80 livres et nous imputons la différence sur le capital. C'est l'opération que mentionne la lettre de sir Thomas Shaughnessey. Elle n'indique pas autre chose de la part du Pacifique-Canadien, et je suis convaincu que c'est ainsi que procède cette compagnie. La différence de poids est sensible, je l'avoue ; la différence de prix est très grande, mais on peut en tenir compte dans l'estimation du rail qui remplace un rail moins pesant. Non seulement, c'est ce que fait le Pacifique-Canadien, mais c'est aussi ce que font toutes les compagnies de chemins de fer du continent américain. Le Rock-Island, ou tout autre réseau d'Amérique, suit la même ligne de conduite.

Je sais que l'an dernier l'honorable député est allé jusqu'à dire que nous devrions fermer le compte du capital de l'Intercolonial. Je sais qu'un député de la gauche, connu comme l'un des directeurs du Pacifique-Canadien, a déclaré qu'il était temps d'arrêter ce compte. Il a soutenu cette doctrine avec acharnement et des députés de l'opposition ont fait chorus. Si on appliquait le même principe au Pacifique-Canadien, j'affirme que les actions de cette compagnie, au lieu d'être cotées à 160, ne se vendraient pas au pair. Chaque année, elle obtient l'autorisation d'émettre des actions privilégiées et de nouvelles obligations pour l'amélioration de son chemin. Cela n'affecte-t-il pas le compte du capital ? C'est une augmentation du capital de la compagnie, de sa dette fondée, et non une dépense imputable sur les recettes courantes.

Le Grand-Tronc en fait autant. Je me rappelle qu'il y a deux ans cette compagnie a demandé l'autorisation d'émettre $20,000,-000 d'actions pour améliorer son réseau. Elle voulait allonger le rayon des courbes et adoucir les pentes de sa voie ferrée. Vous avez acquiescé de grand cœur à sa demande, tout en exigeant qu'elle soumette au Parlement et au cabinet un état de l'emploi de cette somme, soit pour les installations de têtes de ligne, soit pour l'abaissement des pentes et la rectification des courbes. Pourtant, les députés de la gauche prétendent qu'il faut fermer le compte du capital de l'Intercolonial et ne plus imputer de dépenses sur ce compte. Lorsque les rampes sont réduites et les courbes redressées, les dépenses sont imputables sur le capital, au dire de sir Thomas Shaughnessy et sur le revenu, s'il faut en croire l'opposition.

Le représentant de Dorchester (M. Morin) a fait une amusante description de l'Intercolonial et du nombre de ses employés. Il a oublié ou négligé de nous dire que ce chemin de fer s'est développé et que son parcours est augmenté. Il aurait pu nous mettre dans ses secrets et nous apprendre que l'Intercolonial fut prolongé jusqu'à Rivière-du-Loup, en 1878, et fit l'acquisition du tronçon du Grand-Tronc entre Rivière-du-Loup et Fraserville en passant par la Chaudière, en 1879, à l'avènement du gouvernement conservateur. Il aurait pu nous parler ensuite de la construction de l'embranchement de Saint-Charles, le plus dispendieux qui ait jamais été établi au Canada, ayant coûté au pays $125,000 par mille. Il aurait pu faire plus et nous renseigner au sujet du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, grâce à l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond dont les locomotives et le matériel roulant étaient adaptés aux rails et répondaient aux besoins du moment. Pourquoi ne nous a-t-il pas appris que, deux années auparavant, l'Etat avait fait l'acquisition du Canada-Eastern, un chemin de fer de 132 milles de longueur ? Je ne crains pas d'affirmer que l'achat à raison de $6,000 par mille de cette voie ferrée qui traverse un pays riche par ses productions agricoles et forestières a été le marché le plus avantageux qui ait jamais été ou qui sera jamais conclu au Canada dans l'intérêt de la population.

M. COCHRANE : Le ministre voudra-t-il nous dire si les opérations du Canada-Eastern rapportent des bénéfices ?

M. EMMERSON : Oui, cette ligne donne des profits et son trafic augmente. Des

députés qui hésitent à approuver l'acquisition de cette voie ferrée et qui, depuis, ont voyage sur son parcours, déclarent aujourd'hui que nous aurions commis une fatale méprise en n'ajoutant pas le Canada-Eastern au réseau des chemins de fer de l'Etat.

Lorsque l'honorable député (M Haggart) a établi une comparaison entre le nombre des employés de l'Intercolonial en 1901 et en 1906, il a soigneusement évité de dire que le parcours avait été prolongé dans l'intervalle. En établissant un contraste entre le nombre des employés pendant ces deux années-là, il n'est que juste de faire entrer en ligne de compte le prolongement du parcours. Si le nombre a augmenté de 6,000 à 8,000, c'est parce que l'accroissement de la distance à parcourir exigeait plus d'employés. Je sais que l'Intercolonial est une tête de Turc. Le premier venu peut dire que c'est un "trou d'évier", expression qu'affectionne le député de Lanark. Je ne sais ce qu'il en pensait lorsqu'il était ministre des Chemins de fer, mais je connais deux ou trois manières de diminuer les dépenses de l'Intercolonial.

M. DANIEL : Combien de nouveaux employés a exigé l'acquisition du Canada-Eastern ?

M. EMMERSON : Je ne saurais dire.

M. DANIEL : Pas mille.

M. EMMERSON : Je ne le pense pas ; peut-être 500 environ.

M. DANIEL : Donc, l'acquisition du Canada-Eastern ne justifie pas l'augmentation du nombre des employés.

M. EMMERSON : Je déclare qu'il n'y a pas eu d'augmentation. L'élection eut lieu au mois de novembre 1904. Si l'honorable député se rend compte du nombre des employés au mois d'octobre de cette année-là et des années 1905 et 1903, il s'apercevra qu'il est à peu près toujours le même et qu'il varie au cours d'une même année selon les besoins du service.

J'affirme qu'à l'heure qu'il est il n'y a pas un seul employé de l'Intercolonial dont les services n'aient pas été utiles à l'administration. Personne n'entre dans les bureaux ou au service du chemin de fer sans une demande des hauts fonctionnaires. Il est facile de dire qu'il y a trop d'employés sur l'Intercolonial, mais ce sont là des propos futiles et dénués de fondement. Je puis dire que le Pacifique-Canadien n'est pas plus à l'abri des influences que l'Intercolonial. L'honorable député dit que le représentant d'une circonscription m'écrira pour me demander ceci ou cela. J'ai un bon caractère, je l'avoue, et j'aime à faire plaisir aux autres. S'il y a une vacance, j'acquiescerai aux désirs de ce député. Je prendrai toujours soin de mes amis ; qu'on se le tienne pour dit. Mais, j'affirme, et je puis prouver par ce qui arrive à ceux qui m'entourent, que lorsqu'il n'y a pas de vacances, je puis refuser aussi fermement que n'importe qui ; ce que je fais invariablement, bien que cela soit désagréable. L'honorable député (M. Cochrane), qui demeure sur le parcours des canaux sait à quoi s'en tenir.

M. COCHRANE : Oui, je sais que l'administration de l'Intercolonial est souverainement ridicule.

M. EMMERSON : L'honorable député sait que je n'aime pas à lui rien refuser, mais que je puis le faire au besoin.

M. COCHRANE : Je ne vous ai jamais rien demandé.

M. DANIEL : C'est un sénateur, je crois, qui, après avoir voyagé sur l'Intercolonial, s'est plaint du trop grand nombre d'employés.

M. EMMERSON : L'honorable député a peut-être lu cette fable ; moi-même j'en ai pris connaissance, mais j'ai lu beaucoup de contes de fée. Ils sont très intéressants.

M. COCHRANE : Cela s'est dit dans les rangs ministériels.

M. EMMERSON : L'honorable député (M. Daniel) avouera qu'il n'irait pas dire dans la ville de Saint-Jean qu'il y a sur l'Intercolonial des vingtaines d'employés inutiles.

M. DANIEL : Je ne le ferais pas. Je ne crois pas que Saint-Jean soit encombré d'employés.

M. EMMERSON : Je ne le crois pas, non plus, et Saint-Jean est sur le même pied que tout autre endroit sur le parcours de l'Intercolonial. Je sais que cela est vrai. Il faut faire la part du diable et il faut aussi reconnaître les mérites de l'Intercolonial, car il est temps de lui rendre justice. Il est facile de dire que ce chemin de fer, parce qu'il appartient à l'Etat, est encombré d'employés inutiles, mais il est plus difficile de le prouver. Je suis allé aux informations à ce sujet.

Le député de Lanark-sud (M. Haggart) a déjà diminué les dépenses de l'Intercolonial. De quelle manière ? En congédiant les employés, en laissant le chemin se détériorer. En 1879, lorsque sir Charles Tupper administrait l'Intercolonial, il remercia plus de 400 employés dans la ville de Moncton seulement. Dès demain, je pourrais en faire autant ; j'aurais pu diminuer de beaucoup les dépenses en congédiant des employés tout le long de la voie ferrée. Je ne l'ai pas fait. Je suis fier de dire que nous avons opéré des réformes sans causer un semblant de révolution. Nous n'avons pas nui aux ouvriers. Ceux-ci ont touché le salaire le plus élevé. Je crois pouvoir dire qu'il n'y a pas un seul employé qui ait raison de se plaindre de la manière dont il a été traité.

M. HAGGART : N'êtes-vous pas trop bref dans vos explications ?

M. EMMERSON : Je suis tenu de faire ces quelques commentaires bien incomplets à cause de certaines assertions que je ne pouvais pas passer sous silence. Ce n'est pas un plaisir pour moi de prendre la parole et la Chambre reconnaîtra, je l'espère, que je ne dis jamais rien de trop. On m'a obligé de donner ces explications et si j'ai blessé l'oreille de l'honorable député, je m'en excuse humblement.

M. FOSTER : Ce qui est étrange, c'est qu'une question bien anodine de ma part ait provoqué ce déluge de paroles, sans qu'on puisse trouver un seul mot de réponse dans cette longue dissertation. Un problème intéressant se pose : s'il faut au ministre vingt-cinq minutes pour ne pas répondre à une simple question, combien de temps lui faudra-t-il pour répondre à toutes les questions qui lui seront faites au sujet de son budget ? Ne pense-t-il pas qu'il gagnerait du temps en se bornant à répondre à la question qu'on lui pose, au lieu d'embrasser tout le champ de la discussion ? Ma question était bien simple : je voulais savoir comment la chose était arrivée. Le ministre s'est présenté devant la Chambre le 13 mars et a parlé des dépenses imputables sur le capital. Il avait pris soin de faire adresser par le département une lettre à sir Thomas Shaughnessy afin de connaître la pratique du Pacifique-Canadien à ce sujet. Voici ce qu'a dit le ministre :

Calcule-t-on ainsi, par exemple, les dépenses imputables sur le capital, faites par le chemin de fer canadien du Pacifique ? Le mode de comptabilité adopté à l'Intercolonial à l'égard des dépenses imputables sur le capital ou sur le revenu, est exactement celui qu'emploie le chemin de fer canadien du Pacifique.

Voilà ce qu'a déclaré le ministre.

M. EMMERSON : Je ne m'en dédis pas.

M. FOSTER : Et il persista dans son assertion. Il a ajouté :

J'ai eu la précaution de me procurer des preuves dont personne ne niera la valeur.

Puis il donna lecture de la lettre de sir Thomas Shaughnessy disant qu'elle devrait régler une fois pour toutes la question des dépenses imputables sur le capital. Voici le premier sujet qu'aborde sir Thomas Shaughnessy dans sa lettre :

M. EMMERSON : L'honorable député me permet-il de l'interrompre ?

M. FOSTER : J'ai fidèlement rapporté les paroles du ministre. Désire-t-il se lancer dans une autre digression ?

M. EMMERSON : Si l'honorable député ne veut pas que....

M. FOSTER : Je voudrais éviter à la Chambre le spectacle du ministre se lançant dans une autre digression sans répondre à la question.

M. EMMERSON : Je suis certain que l'honorable député aura l'obligeance de souffrir que je l'immole dans cette circonstance. Quant à la pose des rails, je dois dire que le coût des éclisses et de la main-d'œuvre est entièrement imputé sur les recettes de l'Intercolonial. Le député de Lanark le sait. Il sait aussi que j'ai supposé que la même chose avait lieu de son temps. C'est ce qui s'est fait depuis que je suis au courant de l'administration de l'Intercolonial et ce qui se fait encore. Or, d'après le témoignage de sir Thomas Shaughnessy, c'est aussi l'usage du Pacifique-Canadien.

M. FOSTER : Ma foi, j'ai lu la lettre de sir Thomas Shaughnessy et, si le ministre ne peut pas la comprendre, je crois que le reste de la Chambre la comprendra. Dans le présent cas, on a enlevé des rails de 67 livres à la verge et posé des rails pesants, de 80 livres à la verge. La différence de poids est de 13 livres par verge et, au dire de sir Thomas Shaughnessy, c'est le coût de cette différence qu'il faut imputer sur le capital, et rien autre chose.

M. EMMERSON : Il y a la différence en valeur.

M. FOSTER : Sir Thomas Shaughnessy ne parle pas de la différence en valeur. Après que le ministre eut lu ce passage de la lettre, M. Barker a dit :

1. Lorsque des rails légers sont enlevés de la voie et remplacés par de plus lourds, la différence de poids des nouveaux rails et des nouvelles éclisses est imputée sur le capital. Nulle partie de la main-d'œuvre ou autres dépenses occasionnées par le changement n'est imputée sur le capital.

M. EMMERSON : Et c'est exactement ce que nous avons fait à l'Intercolonial.

M. FOSTER : Ce que le ministre a fait sur l'Intercolonial, de son propre aveu, ça été d'imputer sur le capital la différence de poids entre les rails de 67 livres et ceux de 80 livres.

M. EMMERSON : Et la différence en valeur.

M. FOSTER : Il n'est pas question de la différence en valeur. Elle dépend de la différence de poids. Plus tard, le 16 mars, le ministre est revenu à la charge. Il reprit chacun des points traités par sir Thomas Shaughnessy et déclara que c'était de cette manière qu'on agissait à l'égard de l'Intercolonial. Or, le ministre estime arbitrairement à $20 par tonne les rails enlevés et impute tout le reste sur le capital. En tenant un compte exact du poids, il aurait dû inscrire environ $170,000 au compte du capital. Au lieu de cette somme, il a imputé sur ce compte environ $495,000 ou $520,000. Je mets le ministre au défi d'ouvrir soit le rapport de l'auditeur général soit les comptes publics et de montrer sous quel rapport il a observé la règle énoncée

par sir Thomas Shaughnessy. Il fallait porter au compte du capital la différence de poids entre les rails légers enlevés et les rails pesants posés, soit 13 livres à la verge dans le cas qui nous occupe.

M. EMMERSON : En définitive, c'est une question d'amélioration de la voie. L'honorable député peut jouer sur les mots et dire qu'il ne s'agit que de la différence de poids. Je vais plus loin et je déclare qu'il s'agit de la différence en valeur et c'est le principe qu'énonce sir Thomas Shaughnessy dans sa lettre. La valeur des améliorations d'un chemin de fer, quelle qu'elle soit, est à juste titre imputable sur le compte du capital. Si vous enlevez un rail de 67 livres pour le remplacer par un rail de 80 livres et si le premier ne vaut que $20 la tonne tandis que l'autre vaut $31 ou $30 la tonne, la différence entre $31 et $20 représente l'amélioration de la voie ferrée et, à ce titre, est imputable sur le compte du capital. C'est le principe reconnu. Qu'on lise la lettre d'un bout à l'autre et qu'on en pèse le sens, elle affirme le principe que la valeur de l'amélioration faite, la plus-value donnée au chemin, est ce qu'il faut imputer sur le compte du capital. On aura beau jouer sur les mots ou user de subterfuges, on ne pourra pas sortir de là.

C'est le principe que nous mettons en pratique ; mais si je suivais l'avis des membres de l'opposition en fermant les comptes imputables sur le capital, je n'observerais plus le principe qu'on invoque à l'heure qu'il est.

M. FOSTER : On peut lire cette lettre de sir Thomas Shaughnessy du commencement à la fin ; on n'y trouvera rien qui puisse excuser l'attitude prise par l'honorable ministre. Après les préliminaires d'usage, sir Thomas Shaughnessy dit :

> Je vais vous faire connaître la méthode que nous avons adoptée relativement aux comptes imputables sur le capital et sur le revenu respectivement, à propos des différentes espèces d'ouvrages sur lesquelles vous demandez des renseignements.

Il chiffre ses propositions d'un à onze. Je viens de lire la première ; or, personne ne peut tirer de cette proposition d'autre conclusion que celle-ci : c'est ce que représente la différence en pesanteur entre les rails légers et les rails pesants qui doit été imputé sur le capital, rien de plus.

M. EMMERSON : Et la valeur de ces rails.

M. FOSTER : Il n'est pas question de cette valeur. Il serait absurde d'interpréter autrement cette lettre. L'honorable ministre se trouve acculé dans une impasse ; il constate qu'il a cité une autorité qui n'appuie pas ce qu'il a avancé, et lorsqu'on veut, à propos de ce crédit, le rapporter à l'autorité qu'il a invoquée, il fait fi de cette dernière et répudie le principe qu'elle établit; il substitue la différence en valeur à la différence en pesanteur. Où cela le mène-t-il ? Supposons qu'il veuille vendre les rails qu'il a fait enlever $5 la tonne—ce qui représente le prix de la ferraille—aurait-il raison d'estimer ces rails à ce prix ?

M. EMMERSON : Ne s'agit-il pas d'amélioration ?

M. FOSTER : Où se trouve cette amélioration ? Voici un rail de 67 livres et en voici un autre de 80 livres ; l'amélioration que vous faites en remplaçant le premier par le second représente 13 livres par verge. Voilà à quoi elle se résume. Celle-ci se trouve dans le changement du rail même. La pesanteur constitue la valeur de ce dernier et, toutes choses étant égales d'ailleurs, la supériorité du rail pesant sur le rail léger se calcule d'après la différence dans la pesanteur de chacun de ces deux rails. Dans le cas qui nous occupe, cette différence est de 13 livres par verge.

M. EMMERSON : Vous ne tenez aucunement compte de l'amélioration.

M. FOSTER : Je place la question sur son terrain véritable, et le ministre le sait bien.

Pourquoi enlevez-vous les rails légers pour les remplacer par des rails pesant 67 livres ? C'est parce que les anciens rails étaient trop légers et qu'il vous en fallait de plus pesants.

M. EMMERSON : C'est parce qu'ils ne pouvaient plus servir.

M. FOSTER : Vous améliorez votre voie ferrée en vous servant de rails pesant 13 livres de plus par verge, et c'est cela qui constitue cette prétendue amélioration. Mais si pour arriver à ce résultat, vous tenez compte, par exemple, de cette différence dans la valeur des rails, vous imputez sur ce compte des item qui ne devraient pas y figurer, d'après ce que dit sir Thomas Shaughnessy dans sa lettre. Maintenant, quelle est l'opinion de sir Thomas Shaughnessy sur le renforcement des ponts ? La voici :

> Si l'on doit remplacer des ponts en bois par d'autres composés des mêmes matériaux, cette dépense doit être imputable sur le revenu. Si on remplace un pont en bois par un autre en acier ou par un ouvrage permanent en maçonnerie ou en remblai, le coût de ces travaux doit être imputé sur le compte du capital.

Voilà qui est également clair. Si on remplace un ouvrage en acier par un autre plus pesant et plus solide, on ne doit porter au compte du capital que le montant représentant la différence dans la pesanteur.

M. EMMERSON : Lisez-nous donc le reste.

M. FOSTER : Eh bien, voici les numéros 9 et 10 :

Les nouvelles voies de garage, et les prolongements des voies de garage actuelles pour s'adapter aux conditions nouvelles . . .

Non pas aux anciennes conditions.

. . . sont, en règle générale, toujours portés au compte du capital.

11. Excepté quand les travaux sont faits par les hommes de sections, attachés au service régulier du chemin de fer, l'amélioration du chemin par la réduction des pentes et des courbes est considérée comme chose qui doit être portée au débit du capital.

M. EMMERSON : Vraiment. Si tout se borne simplement à une question de poids, comment allez-vous, dans vos livres, évaluer la différence ? Il nous faut une valeur quelconque. Si tout se borne à une question de poids, comment allez-vous fixer la valeur ? Il nous faut une valeur indiquant un revenu quelconque, et l'argument de mon honorable ami serait tout simplement une absurdité s'il ne fallait voir là qu'une question de poids.

M. FOSTER : Je dis qu'il n'y a là qu'une question de poids, et l'augmentation de valeur résulte du poids supplémentaire qu'il faut payer. Vous achetez des rails à $31 ou $33 la tonne. Vous avez acheté ceux-ci à $33 ou $31 la tonne. Les rails enlevés sont remplacés par ces nouveaux rails, et il y a une différence de 13 livres par verge, et vous payez pour ce supplément de poids au taux de $31 ou $33 la tonne. On peut établir, de cette manière, le chiffre à porter au compte du capital. Il est impossible d'entrer dans les livres un supplément de 13 livres de rails sans tenir compte de cette valeur additionnelle.

Il est absurde de prétendre que je me sois borné à une question de poids, sans tenir note de la valeur. Ce qu'on devrait porter au compte du capital est un poids additionnel de 13 livres par verge pour rails à $31 la tonne, qui est le prix que vous payez pour rails d'acier, et cela vous donne le chiffre à porter au compte du capital. Ainsi donc, dans toutes les transactions de l'année dernière, où les voies ont été remises à neuf avec les rails de 80 livres, transactions représentant la différence entre les rails enlevés et les nouveaux rails plus lourds, ce poids net calculé au taux payé par tonne pour les nouveaux rails était le montant qu'il aurait fallu porter au débit du capital. Si on avait fait cela, on aurait ajouté seulement environ $170,000, au lieu qu'on a ajouté environ $520,000. On se serait donc trompé de quelque chose comme $300,000 ou $400,000, en s'en tenant à la règle établie par sir Thomas Shaughnessy, ainsi qu'à la règle que vous avez dit être la vôtre. Vous avez répété à diverses reprises que c'était là précisément ce que vous aviez fait pour l'Intercolonial. C'est là précisément au contraire ce que vous n'avez pas fait, et vous êtes allé puiser le revenu et le compte du capital afin d'enfler vos livres et de pouvoir démontrer que votre compte de profits et pertes avait meilleure apparence qu'il n'aurait dû avoir réellement.

M. EMMERSON : Vous éliminez entièrement le principe des améliorations.

M. FOSTER : Si vous avez un rail pesant 67 livres à la verge, et que vous le remplaciez par un rail de 80 livres à la verge, vous améliorez la voie du chemin de fer par ce qui représente cette différence de 13 livres à la verge. Va-t-on dire que je ne tiens aucun compte du principe des améliorations. Vous achetez un certain poids à un certain taux, et vous payez d'après le prix établi pour la tonne; c'est là le taux. Le principe de l'amélioration est admis, mais la règle établie par sir Thomas Shaughnessy empêche que les comptes ne soient présentés sous un faux jour. Cette règle est absolue et aussi rigide que le rail même auquel elle s'applique. Vous connaissez le poids du rail enlevé et le poids du nouveau rail. Vous savez ce que vous payez, par tonne, pour le poids additionnel. C'est là ce qu'il faut porter au compte du capital, et pas autre chose. Aucun financier ou comptable ne saurait faire mieux.

Mais le dessein de l'honorable ministre est de passer outre à cette règle inflexible. Il nous dit qu'il faut considérer le principe de l'amélioration, et que s'il jette ou rancart un rail de 67 livres et qu'il l'y laisse rouiller au point de ne plus en tirer par la suite que 10 centins par livre, il peut porter tout le reste jusqu'à concurrence de $30 par tonne au compte du capital et appeler cela une amélioration. C'est là ce que l'honorable ministre prétend qu'il peut faire, en vertu de la règle qu'il a établie.

S'agit-il de renforcer des ponts, voici la règle de sir Thomas Shaughnessy. L'acier remplaçant l'acier, que faut-il porter au compte du capital ? Le poids additionnel, calculé en argent d'après le taux payé pour les matériaux destinés à remplacer ceux qu'on enlève. Est-ce ce qu'a fait l'honorable ministre ? Je crois devoir faire observer que ce n'est pas ce que démontrent ses livres, et qu'il n'a pas plus ici suivi la règle de sir Thomas Shaughnessy qu'au sujet des rails. Quand je parle de la règle établie par sir Thomas Shaughnessy, je parle de ce qui, jusqu'à ce soir, a été la règle de mon honorable ami. Il n'a tenu, ce soir, aucun compte de cette règle, et il a invoqué le principe de l'amélioration. J'imagine que sir Thomas doit en connaître aussi long là-dessus que l'honorable ministre. Il en connaît autant que l'honorable ministre, et c'est un homme tout aussi pratique que lui. Il a étudié tout ce qui s'est écrit sur les chemins de fer, et il peut certainement converser sur tout cela tout aussi bien que l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux. Sir Thomas Shaughnessy établit une règle à la fois inflexible et claire, per-

mettant d'avoir des comptes absolument exacts. De son côté, le ministre s'en tient à une règle qui n'est pas claire et qui ne peut avoir pour résultat que d'embrouiller les comptes à plaisir. En enlevant des rails de 60 livres pour les mettre sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, le ministre donne à ces rails une valeur de $20 la tonne. Pourquoi pas tout aussi bien $25 la tonne ?

M. EMMERSON : Cela est réglé par les prix du marché.

M. FOSTER : Où est ici ce marché ? Je n'en vois pas. Le ministre a tout simplement transféré des rails d'une partie de son réseau à une autre, et a établi arbitrairement que ces rails valaient $20 la tonne. Il n'y a aucun moyen d'en arriver à quelque chose d'inflexible, à moins de s'en tenir en ces matières aux principes établis par sir Thomas Shaughnessy. Le ministre nous a dit que c'étaient là les principes sur lesquels il se guidait, mais ce soir il a dû avouer qu'il n'en tenait plus aucun compte. Pour ce qui est des ponts, l'honorable ministre voudra-t-il nous indiquer en quelle partie du rapport de l'auditeur général se trouve quoi que ce soit où l'on puisse voir que le renforcement des ponts soit considéré comme une diminution des frais portés au compte du capital ?

Est-il vrai ou non qu'il renforce l'acier en le remplaçant par de l'acier d'un poids plus lourd? Il n'en est pas ainsi pour ces ponts, où l'on voit qu'il a été dépensé $246,000 en travaux de renforcement. Alors, le ministre voudra-t-il nous dire où se trouve la différence en poids et en valeur entre les anciens ponts et les nouveaux? Je ne vois pas qu'on ait tenu le moindre compte de cela. Il me semble plutôt que le ministre a remplacé le vieux par du neuf, et qu'il a porté en compte la valeur entière du neuf. Sur quel principe s'est-il basé pour cela? N'y avait-il donc rien qui restait ? Ou bien, ne serait-ce pas que parce que le ministre n'a pas pu encore disposer du vieux, il lui est impossible de fixer pour ce vieux aucune valeur? C'est là encore l'un des cas où cette règle manque de fixité, car il serait aisé d'assigner une valeur en prenant la différence du poids.

Voyez pour la locomotive. Voici ce que dit sir Thomas Shaughnessy :

> Quand une locomotive est détruite ou retranchée permanemment du service, nous la remplaçons par une autre, en en portant le coût au compte du revenu, bien que la nouvelle locomotive puisse être beaucoup plus lourde et plus dispendieuse, et c'est aussi là ce que nous faisons pour les wagons.

C'est là précisément, nous dit l'honorable ministre, ce que fait l'Intercolonial.

Eh bien, je le mets au défi de prouver cela. L'honorable ministre peut-il nous déclarer, dès ce soir, que depuis qu'il est entré en fonctions chaque locomotive, sur l'Intercolonial, destinée à en remplacer une autre, détruite par le feu ou autrement, a été portée en son entier au compte exclusif du revenu, même quand elle était plus forte et plus lourde que celle retranchée du service?

Les barres d'attelage automatiques et les freins à air représentent peu de chose, mais pour ce qui est des gares la règle établie par sir Thomas Shaughnessy est la suivante :

> Quand une ancienne gare est remplacée par une gare plus nouvelle et plus grande, nous portons généralement au compte du capital la différence de la valeur, mais cette règle n'est pas toujours suivie.

Quelle est la règle suivie ici par l'honorable ministre ? Il a agrandi quelques gares, il en a pourvu d'autres de certaines améliorations, ou encore il a remplacé d'anciennes gares par de nouvelles constructions. Quelles ont été les entrées dans ses livres pour tout cela?

M. EMMERSON : Si mon honorable ami désire une réponse dès maintenant, je lui dirai que cette même règle...

M. FOSTER : Quelle règle ?

M. EMMERSON : Celle concernant les gares de chemins de fer. Quand une gare est remplacée par une autre, le coût en est porté au compte du revenu. Quand une locomotive devient hors d'usage, nous, la remplaçons par une autre, toujours au compte du revenu. Les rapports soumis chaque année au Parlement indiquent quel a été le nombre de locomotives retranchées du service et de celles qui les ont remplacées. Nous en sommes en ce moment à discuter un crédit pour des ponts. Ces ponts sont situés dans la province de Québec, un étant à Saint-Léonard et l'autre à Mitchell. Dans les deux cas, il s'agit de remédier à une courbe et à une pente. Nous voulons abréger la distance, enlever les courbes en S, et construire un nouveau pont. Voyons quelle est la règle de sir Thomas Shaughnessy à ce sujet. Voici ce qu'il a dit :

> Excepté quand les travaux sont faits par les hommes de sections, attachés au service régulier du chemin de fer, l'amélioration du chemin par la réduction des pentes et des courbes est considérée comme chose qui doit être portée au débit du capital.

M. FOSTER : Personne ne nie cela.

M. EMMERSON : Personne ne nie cela. Il n'est pas un de ces crédits qui ne soit pour améliorer l'Intercolonial, en abaissant une pente et en faisant disparaître une courbe. Si on s'en rapporte à sir Thomas Shaughnessy, il convient de porter ces travaux au compte du capital. Nous avons besoin d'un plus grand pont. Pourquoi cela ? Parce que les conditions modernes nous font une obligation d'avoir des locomotives beaucoup plus lourdes. Pour chaque train en service entre Lévis et Montréal il nous faut,

pour ainsi dire, un double tender, ainsi qu'ils appellent cela, c'est-à-dire deux locomotives. Au pont Mitchell ou au pont de Saint-Léonard, la première locomotive est détachée du train et passe seule, et l'autre machine fait passer le train. Eh bien, cela, aussi, est une amélioration, sous forme de revenu additionnel et d'une diminution de frais d'exploitation.

M. FOSTER : Et vous en concluez alors que vous avez le droit de l'inscrire au compte du capital ?

M. EMMERSON : Précisément, c'est là le principe établi par sir Thomas Shaughnessy. Un rail plus lourd diminue les dépenses d'exploitation, permet d'employer des locomotives plus lourdes et des trains plus considérables, diminue le nombre des employés et par conséquent les frais d'exploitation. C'est donc là une amélioration, au point de vue des revenus que peut produire le chemin, et cela doit être porté au compte du capital.

M. FOSTER : C'est-à-dire que là où sir Thomas Saughnessy, en réponse à la lettre du ministre, cite onze cas spécifiques de dépenses et dit comment il faut y faire face, le ministre se borne à ne prendre que le dernier cas qui se lit comme suit :

Excepté quand les travaux sont faits par les hommes de sections, attachés au service régulier du chemin de fer, l'amélioration du chemin, par l'amélioration des pentes et des courbes est considérée comme chose qui doit être portée au débit du capital.

Le ministre applique cet article 11 à tous ceux qui le précèdent. Cet article ne s'applique pourtant qu'à la réduction des pentes et des courbes, et sir Thomas Saughnessy dit que quand ces sortes d'améliorations ne sont pas faites par les hommes de sections. elles peuvent être portées au débit du capital. Le ministre en conclue que si on pose des rails plus lourds, si on renforce un pont, si on fait quoi que ce soit qui puisse réduire les pentes et les courbes, on peut porter cela au compte du capital. Eh bien, mon honorable ami en est arrivé précisément là où je voulais qu'il fût, et je vais lui poser une question bien simple. Je lui ai demandé catégoriquement s'il avait le droit de porter au compte du capital tout ce qui pouvait passer pour être une amélioration du chemin, et il m'a répondu dans l'affirmative. Eh bien, si l'un de ses hommes de sections enlève une traverse pourrie et la remplace par une traverse saine, a-t-il le droit de porter cette amélioration au compte du capital ?

M. EMMERSON : Cela est un remplacement.

M. FOSTER : Mais c'est aussi une amélioration, n'est-ce pas ?

M. EMMERSON : C'est un remplacement.

M. EMMERSON.

M. FOSTER : Mais n'y a-t-il pas aussi amélioration ? Selon l'honorable ministre lui-même, quand on enlève des traverses usées ou à moitié pourries pour les remplacer par des traverses saines, tout cela constituant de véritables améliorations, peut être porté au débit du capital.

M. DANIEL : Je demanderais à l'honorable ministre de vouloir bien répondre à la question que je lui ai posée il y a un instant. Il a informé la Chambre que les frais d'entretien avaient diminué, l'année dernière, de $800,000, et il a dit que cette économie n'était pas due à une diminution du nombre des employés. Mais il ne nous a pas dit comment elle s'était produite, et je crois que la Chambre aimerait à le savoir. Au lieu de nous le dire, il s'est lancé dans toutes sortes de digressions. Il nous a parlé de ce que l'ex-ministre des Chemins de fer avait fait pour diminuer ces frais d'entretien, et il nous a laissé entendre qu'il s'y était pris lui-même d'une autre manière, sans nous dire cependant comment il avait pu obtenir ce résultat.

M. EMMERSON : Ce n'est, après tout, qu'une question de comparaison. Je faisais observer à la Chambre que nos dépenses avaient diminué de $800,000, si on les comparait avec celles encourues au cours des dix mois de l'exercice précédent. Pendant cette dernière période, nous avons dû faire des dépenses exceptionnelles. Je me suis efforcé de démontrer pendant cette session et même l'an dernier, que les dépenses de l'Intercolonial, résultat de l'inclémence de la température, de l'état de choses qui a prévalu en 1904-1905 sur ce chemin de fer, nous avaient forcés de dépenser $600,000 ; ce montant doit être soustrait des $800,000 dont j'ai parlé, et établissant la comparaison entre le résultat de cet exercice et celui des exercices de 1905 et de 1904. Il y a un autre item de $200,000 compris dans ces dépenses. Je ne puis donner tous les détails par dollars et cents, mais je les fournirai d'une façon générale. Un des points importants se rapporte à la diminution de la quantité de milles parcourus par les différents trains ; on a retranché tous les trains qui n'étaient pas nécessaires, j'emploie ce terme en me plaçant au point de vue du trafic. Je puis dire en toute liberté que nous avions sur l'Intercolonial des trains dont nous n'avions absolument aucun besoin en tant que le trafic est concerné. C'était une erreur commise, peut-être, dans la meilleure intention possible. Mon honorable ami sait que le service de la banlieue de la cité de Saint-Jean était beaucoup trop développé pour les exigences du commerce. Le même état de choses existait à Halifax et en ce qui regarde le service entre Petit-Métis et Montréal.

Nous ne faisons plus circuler ces trains. Tout le monde sait que les dépenses d'un chemin de fer sont basées sur le nombre de milles parcourus par les trains de cette voie

ferrée. Les réparations de la voie ainsi que celles du matériel roulant dépendent du nombre de milles parcourus par les différents trains. Il est donc évident qu'en diminuant ce nombre de milles, on diminue les dépenses, tant au point de vue des réparations du matériel roulant qu'à celui de l'entretien de la route.

M. FOWLER : Combien de trains avez-vous retranchés ?

M. EMMERSON : Au cours de l'hiver, nous avons retranché le train de Sydney et nous avons fait la même chose pour les trains n° 152 et n° 154 entre le Petit-Métis et Montréal. Nous avons retranché aussi un train suburbain à Halifax et un autre à Saint-Jean. Nous avons diminué le nombre de milles parcourus par les différents trains dans une proportion considérable.

M. FOWLER : Quand avez-vous retranché le train de la banlieue de Saint-Jean ?

M. EMMERSON : Au mois de septembre, l'an dernier.

M. FOWLER : Vous le faites circuler de nouveau ?

M. EMMERSON : Quand le trafic l'exige nous faisons circuler de nouveau ces trains. Je veux qu'il soit bien compris qu'en ce qui se rapporte au service de l'Intercolonial, notre intention est de ne pas le restreindre. Tout en poursuivant une politique ayant pour but de diminuer les dépenses de ce chemin de fer et d'équilibrer, au moins, les dépenses et les recettes, je veux que ce chemin de fer donne le service qu'il doit fournir, car si nous ne pouvions arriver à cette fin, nous ne remplirions pas notre devoir envers le pays.

M. FOWLER : Vous avez retranché le train qui faisait le service entre Saint-Jean et Hampton, l'automne dernier, et vous le faites circuler de nouveau ce printemps. Ce train a-t-il jamais circulé durant l'hiver ?

M. EMMERSON : Il a fait le service jusqu'au mois de novembre. Nous l'avons retranché au mois d'août.

M. FOWLER : Vous avez parlé du mois de septembre, il y a un instant.

M. EMMERSON : Dans ce cas, je rectifie ce que j'ai dit, en ne comptant que sur ma mémoire. Quelques-uns de ces trains cessèrent le service au mois d'août.

M. FOWLER : Pas celui-ci.

M. EMMERSON : Je ne puis mentionner exactement la date.

M. FOWLER : En vérité, ce train n'a cessé le service qu'au mois d'octobre.

M. EMMERSON : Après qu'on eut constaté qu'il n'y avait plus de trafic.

M. FOWLER : C'est toujours ce qu'on a fait.

M. EMMERSON : Non.

M. FOWLER : Je vous demande pardon.

M. EMMERSON : Non, ce train a circulé jusqu'à la fin du mois de novembre de l'année précédente. Il en a été ainsi du train de Petit-Métis.

M. FOWLER : En réalité, ces trains qui font le service des banlieues ne parcourent que de courtes distances et on n'a pas l'habitude de les faire circuler pendant l'hiver. Je connais le train dont je parle, je sais qu'il fait le service de Saint-Jean à Hampton, mais qu'on en suspend la circulation à la fin de l'automne. D'après la déclaration du ministre, quelle serait la cause de ces grandes économies qu'il a opérées, de cette habileté dont il a fait preuve en sa qualité de ministre des Chemins de fer ? Cet état de choses est dû au fait que l'hiver dernier a été exceptionnellement doux, si nous le comparons à l'hiver rigoureux que nous avons eu l'année précédente. Cependant, l'honorable ministre et quelques-uns de ses amis sont prêts à s'attribuer le mérite d'avoir effectué cette économie considérable. Il faudra donc conclure que mon honorable ami est responsable des différences qui se sont produites dans les conditions climatériques des deux hivers. Il assume donc, ou quelqu'un de ses amis le font pour lui, le rôle de la Providence.

M. EMMERSON : Peu m'importe à qui reviendra le mérite de cet état de choses.

M. FOWLER : Au contraire. Ne soyez donc pas si modeste.

M. EMMERSON : J'expose simplement les faits au comité et ces derniers parlent par eux-mêmes. Si l'on veut m'accorder un peu de mérite, je ne suis pas insensible à cette louange. Je vous concède que l'hiver dernier a été favorable...

M. FOWLER : La température vous a permis d'économiser $600,000.

M. EMMERSON : Oui. Je crois faire preuve d'honnêteté et de justice en faisant cette déclaration. De plus, il y a eu une diminution de $200,000, dans les dépenses ; cela représente en tout une diminution de $800,000 dans les dépenses courantes. Si l'on soustrait $600,000 de $800,000, il reste $200,000. C'est ce résultat que je voudrais expliquer à la Chambre...

M. FOWLER : Vous ne l'expliquerez pas par le nombre de trains que, d'après vous vous auriez retranchés.

M. EMMERSON : Je n'ai pas indiqué le nombre exact de ces trains.

M. FOWLER : Vous n'avez pas diminué le nombre des employés.

M. EMMERSON : Oui ; nous avons diminué le nombre des commis de gare.

M. FOWLER : Dans quelle proportion?

M. EMMERSON : Je ne puis le dire d'une façon précise. Grâce au block-system que nous employons, nous avons pu, à certaines stations, nous dispenser des services des agents de nuit. Il va sans dire que cette économie n'est pas considérable dans chaque cas. Ces agents recevaient à peu près $70 chacun ; mais si l'on multiplie cette somme plusieurs fois, le total représentera une économie assez considérable. On a beaucoup diminué aussi les dépenses du bureau de Moncton. On a fait disparaître toute une division du service de ce bureau.

M. FOWLER : Cela est le résultat du feu ?

M. EMMERSON : Non, malheureusement cela est dû à la mort.

M. FOWLER : Etes-vous responsable de cet accident ?

M. EMMERSON : Nous avions un homme qui remplissait la fonction de surintendant général à la satisfaction de tout le monde, je veux parler de M. J. E. Price qui est décédé. En réorganisant le service de l'Intercolonial, je n'ai pas cru devoir nommer un successeur à M. Price. Nous nous trouvons donc à épargner $10,000 par la disparition de cette division du service.

M. FOWLER : Je crois qu'il y a un autre fonctionnaire dont vous oubliez de mentionner le nom, je veux parler du détective Sheffington. Il n'est plus au service du département ?

M. EMMERSON : Non, parce qu'il ne remplissait pas bien son devoir, je l'affirme honnêtement et absolument. Je l'ai remplacé par M. Williams qui a fait preuve, depuis sa nomination, d'un travail efficace tout le long de la ligne.

M. FOWLER : De quelle façon ?

M. EMMERSON : En faisant condamner des coupables. Il faut maintenant que les employés inscrivent leurs noms dans des registres spéciaux. Nous recevons des plaintes nombreuses à propos d'effets perdus.

M. SAM. HUGHES: Le mal part de haut.

M. HAGGART : Revenons-en à l'item que nous discutions.

M. EMMERSON : C'est ce que nous pourrions faire avec avantage.

M. HAGGART : Il y a toujours eu divergence d'opinions en cette Chambre sur la question de savoir ce qui devrait être chargé au compte du revenu. Le ministre actuel et ses prédécesseurs sous l'administration libérale ont pris pour habitude d'imputer à peu près toutes les dépenses sur le capital. Afin de prouver davantage combien raisonnable est ce qu'il avance, le ministre a lu une lettre de sir Thomas Saughnessy. L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a démontré que cette lettre énonce des principes tout à fait contraires à ceux que l'honorable ministre met en pratique. Ce dernier a voulu se tirer d'embarras en disant que le principe sur lequel est basée la lettre de sir Thomas Shaughnessey se rapporte à la question des améliorations, et que toute dépense faite en vue d'améliorer l'Intercolonial doit être portée au compte du capital. Si l'honorable ministre et ses prédécesseurs avaient appliqué cette règle, ces difficultés seraient disparues depuis longtemps. Mon honorable ami dit qu'il faut remplacer par des ponts en acier les vieux ponts qui ne peuvent supporter le poids des locomotives actuelles, et il donne à ses anciens ouvrages une valeur problématique.

Sir Thomas Shaughnessey ou toute autre autorité en matière de chemins de fer, aurait porté au compte du capital l'écart entre le poids de l'acier mis en œuvre dans le pont neuf et celui de l'acier employé dans le vieux pont. Mais le chemin de fer suit une marche toute différente. Sans doute, il s'est quelque peu réformé, car cette année, il tient compte de l'acier enlevé, chose qu'il n'a pas faite, l'année dernière. Au contraire, après avoir obtenu le crédit voulu, il porta au compte du capital le plein prix des ponts neufs en acier. Peut-il nous dire de quel précédent il s'est autorisé, pour établir pareille comptabilité? Après tout, peu importe que ces frais soient portés au compte du capital ou à celui du revenu, car en dernière analyse, c'est le pays qui paye les pots cassés; mais cette distinction devient nécessaire, si nous voulons établir la comparaison entre la gestion de l'Intercolonial, sous les anciennes administrations, et sous le régime actuel. Lorsque le ministre s'écarte du système en vogue sous ses prédécesseurs, il nous devient impossible d'établir cette comparaison. Certains membres de l'opposition ont fait voir dans quelle situation se serait placée la compagnie du Pacifique, en décidant de clore le compte du capital, et le ministre trouve matière à critique dans les observations que nous avons formulées à cet égard. Son argument est fort plausible. Sans doute, si on acquiert ou si on construit 200 ou 300 milles de chemins de fer, personne ne trouve matière à censure, quand on impute ces frais au compte du capital de construction; mais le ministre ne l'a pas oublié, c'est M. Alexander McKenzie, l'ancien premier ministre libéral, qui déclara, un jour, que le seul moyen d'empêcher la falsification des comptes dans l'administration des affaires de l'Intercolonial, c'était de clore le compte du capital de premier établissement de ce réseau. Aux yeux du ministre des Finanaces, peu importe ce grossissement du compte du capital de construction, car plus ce compte se gonflera, plus la situation financière sera brillante budgétairement, et

ainsi le ministre des Chemins de fer ne connaît plus aucun frein.

M. EMMERSON : Il reste ma conscience.

M. HAGGART : Votre conscience ! Nous n'avons cure d'un ministre des Chemins de fer qui invoque sa conscience.

Des VOIX : Très bien!

M. HAGGART : Je crois à la doctrine de Napoléon qui préférait un ministre intelligent, quand bien même il était coquin, à un fou incapable de gérer un ministère.

M. EMMERSON : Belle distinction, en vérité !

M. HAGGART : Votre conscience n'a rien à voir ici; ce qu'il nous faut c'est un ministre assez intelligent pour gérer son service.

M. EMMERSON : Vous transportez le débat sur un autre terrain.

M. HAGGART : Je remonte à plusieurs années en arrière dans le passé et je voudrais que le ministre marchât sur mes brisées, dans la gestion de l'Intercolonial. Qu'il cesse donc de nous citer la lettre de sir Thomas Shaughnessy, surtout lorsqu'il cherche à en imposer à une Chambre intelligente, en donnant à ce document une interprétation qu'il ne comporte point. D'ailleurs, le ministre est coutumier du fait. Ce n'est pas sa conscience qui le trouble. A l'avenir, qu'il nous donne une intelligente interprétation des autorités qu'il cite.

M. HENDERSON : A mon avis, le ministre des Chemins de fer n'a pas réussi à prouver sa thèse; il ne saurait prétendre qu'il ait le droit de porter au compte du capital plus que l'écart réel existant entre le coût des rails légers et celui des rails pesants qu'il leur substitue, ou l'écart entre le coût d'un pont plus dispendieux et celui du pont moins coûteux qu'il substitue au premier.

Tout ce qu'il a le droit de porter au compte du capital, est le coût représenté par l'écart entre le poids du rail enlevé et celui du rail posé. Supposons par exemple, que le ministre enlève un pont d'acier qui a coûté $50,000 pour le remplacer par un autre pont coûtant $100,000. A mon avis, tout ce qu'il peut porter au compte du capital, c'est l'écart de $50,000. D'après les comptes publics du Canada, la valeur de l'Intercolonial, à titre de propriété publique, est portée à $77,473,557. Pour le pont en discussion, le coût de $50,000 serait compris dans cette somme. Lorsque le ministre substitue au vieux pont, un pont neuf coûtant $100,000, il doit se rappeller qu'il a déjà ajouté une somme de $50,000 à cette partie de notre actif, et qu'il ne l'augmente que de $50,000. Alors pourquoi y ajouter davantage ? Par là, il introduirait la confusion dans sa comptabilité. Il en est ainsi des rails d'acier. Quand il enlève un rail de 67 livres, il doit se rappeler que le coût de ce rail est déjà compris dans cette importante propriété, et s'il veut nous donner une estimation exacte de la valeur réelle de l'Intercolonial, comme propriété de l'Etat, après avoir posé son rail de 80 livres, tout ce qu'il peut porter au compte du capital, c'est le coût des 13 livres additionnelles.

M. CARNEY : Je désire poser une question à l'honorable député. Quel est l'écart entre le coût du vieux rail qui n'est bon qu'à jeter parmi les vieilles ferrailles et pour lequel il n'obtiendrait que $16 à $18 la tonne, et le coût du rail neuf qui, d'après le député de Toronto-Nord, coûte de $31 à $32 la tonne ?

M. HENDERSON : Je regrette que l'honorable député m'ait posé cette question. Je le pensais assez intelligent pour élucider la chose lui-même. Il ne s'agit nullement ici du coût des vieux rails. En ce qui concerne le montant porté au compte du capital, il importe peu que ces vieux rails soient mis au rebut ou vendus $5 ou $20.

M. CARNEY : Alors, pourquoi critiquez-vous le ministre lorsqu'il ne tient pas compte des vieux ponts qu'il met de côté ? Vous vous embrouillez.

M. HENDERSON : L'honorable député n'a pas bien saisi ma pensée. Voici ce que j'affirme. Lorsqu'on enlève un pont qui a coûté $50,000 il ne faut pas oublier que ce montant figure dans la totalité représentant la valeur de l'Intercolonial pour le Canada ; et si vous remplacez ce vieux pont neuf coûtant $100,000, vous n'ajoutez que $50,000 à la valeur de cette propriété et en ce qui concerne le compte du capital ou la valeur de la propriété, peu importe que l'on jette le vieux pont à la rivière ou qu'on l'utilise.

M. EMMERSON : Supposons que j'améliore les pentes et les courbes ou que je diminue les frais de l'entretien et de l'exploitation ?

M. G. HENDERSON : Cette question est tout-à-fait indépendante du débat.

M. EMMERSON : Je rappelle à l'honorable député que sir Thomas Shaughnessy pose, en principe, que toute dépense effectuée pour l'amélioration des pentes et des courbes figure légitimement au compte du capital de construction. Les améliorations apportées à Mitchell et à Saint-Léonard viennent à l'appui de cette opinion.

M. HENDERSON : Il y a toute la différence du monde entre l'amélioration des pentes et la construction d'un pont. Le ministre veut porter ces deux genres de travaux au compte du capital de construction, indépendamment du coût.

M. EMMERSON : Sir Thomas Shaughnessy répond dans l'affirmative.

M. HENDERSON : Discutons la question, indépendamment de sir Thomas Shaughnessy. Je n'ai pas lu sa lettre. Il semble exister d'assez vives divergences d'opinion entre le ministre et le député de Toronto-Nord, relativement à cette lettre. Si je ne me trompe, cette lettre n'autorise nullement le ministre à porter au compte du capital, ces $100,000, coût du pont neuf.

Si nous tenons à nous former une juste idée de la valeur réelle de l'Intercolonial, comme propriété publique, il ne faut pas oublier que le coût de la construction enlevée, a déjà été porté au compte du capital. Tout ce que nous pouvons y ajouter, c'est le coût additionnel du pont neuf. La même observation s'applique aux rails. A mes yeux, la chose est parfaitement claire. Toute comptabilité serait impossible avec un pareil système. Le ministre affirme que lorsqu'un bâtiment servant de gare devient la proie des flammes, et qu'il en construit un neuf, il porte le coût de cette construction au compte de l'exploitation. S'il portait ces frais au compte du capital, il verrait immédiatement qu'il fait erreur, car alors, dans son évaluation du chemin de fer de l'Intercolonial il figurerait deux gares de voyageurs tandis qu'en réalité, il n'en existerait qu'une seule, à titre de propriété. La même observation s'applique aux ponts. Le ministre ne saurait porter au compte du capital que l'écart entre le coût du pont neuf et celui du vieux pont. S'il agit autrement, c'est sans doute, comme l'a fait observer le député de Lanark, que le ministre des Finances lui accorde toute la latitude possible et qu'il lui permet de grossir à volonté le compte du capital.

D'ailleurs, le ministre des Finances a tout à y gagner, budgétairement parlant. Plus le ministre des Chemins de fer grossit le compte du capital, plus se gonflera l'excédent dont le ministre des Finances pourra se vanter car, au gonflement du compte du capital correspond le grossissement du solde accusé par le compte du revenu consolidé que le ministre appelle son excédent. Mieux vaut régler définitivement cette question qui revient sans cesse sur le tapis, au cours de chaque session. Je l'avoue, la thèse du ministre me semble inadmissible. Je le répète, au bénéfice du député d'Halifax, la valeur des rails enlevés, qu'elle soit de $5, de $10 ou de $20, ou qu'ils soient jetés au rebut, ne saurait figurer au compte du capital de construction. Le rail de 67 livres figure dans l'évaluation de l'Intercolonial. Il est possible que le prix en ait été versé, il y a dix ans, mais enfin, ce prix figure au compte du capital, et si nous tenons à ne pas fausser la valeur de ce réseau, il faut se contenter de porter au compte du capital l'écart entre le coût du rail de 67 livres et celui du rail de 80 livres. Quant au vieux rail, peu importe ce qu'il deviendra.

Toute perte subie à cet égard doit être imputée sur le compte du revenu et non pas sur celui du capital de construction, si l'on tient à se faire une juste idée du coût réel de construction. A mes yeux, la chose est parfaitement claire. J'ai réussi, j'espère, à bien faire saisir ma pensée au député d'Halifax et au ministre des Chemins de fer. Je crains cependant d'avoir échoué. Le ministre range au nombre des améliorations de nature permanente la réduction des pentes et des courbes. Lorsqu'il établit une voie d'évitement qui ajoute à la valeur de l'Intercolonial, c'est là une dépense qui peut être légitimement portée au compte du capital de construction, parce que cette dépense rentre dans la valeur du réseau. Quand il dépense $100,000 pour réduire les pentes ou pour rectifier la voie, il ajoute au réseau une valeur de $100,000 et à ce titre cette dépense pourrait légitimement figurer au compte du capital de construction.

M. EMMERSON : Nous sommes d'accord, il n'existe pas la moindre divergence entre nous.

M. HENDERSON : Sommes-nous d'accord sur les ponts ?

M. EMMERSON : Parfaitement.

M. HENDERSON : C'est parfait alors, je reprends mon siège.

M. LOGGIE : Une importante question qui se pose est celle-ci : qu'avons-nous ici comme actif et quelle est la puissance productive de cette propriété ? En 1895, il y avait 1,142 milles de chemin de fer portés en dépense au compte du capital de premier établissement, représenant $55,000,000 en chiffres ronds. Au cours de la dernière période décennale, nous avons ajouté au capital 304 milles de voie ferrée représentant à peu près $35,000,000. On a dit récemment que personne ne voudrait acheter les réseaux de l'Etat dans leur situation actuelle, au prix de $25,000,000. S'il en est ainsi aujourd'hui, quel chiffre la vente de ces propriétés aurait-elle atteint, il y a douze ans ?

A coup sûr, si cette affirmation est exacte aujourd'hui, ou aurait pu la formuler avec bien plus de force il y a dix ans. Il y a dix ans, la puissance de production des 1,142 milles s'élevait à $2,957,000. L'année dernière, la puissance de production du réseau, y compris l'extension des 304 milles s'est élevée à $6,783,000 en chiffre rond. Ainsi, au cours de la dernière période décennale, nous avons presque doublé la productivité du réseau, tandis que le compte du capital de premier établissement ne s'est gonflé que d'environ 50 pour 100 et le parcours en milles, que de 30 pour 100. Avec ces $25,000,000, non seulement nous avons ajouté 304 milles au réseau de l'Etat, mais l'outillage de cette voie ferrée, parlant d'une façon générale, est de premier ordre. Nous avons fait subir d'importantes améliorations aux gares de tête ; nous avons réussi à doubler la puissance de production, tandis que le compte du capital de construction ne s'est

gonflé que de 50 pour 100. Donc, si l'Intercolonial aujourd'ui n'est pas une excellente propriété, après cette dépense supplémentaire de $25,000,000, il avait beaucoup moins de valeur, il y a dix ans. Hier soir, le ministre des Chemins se fer nous a déclaré que l'achat du chemin de fer canadien de l'Est était l'un des meilleurs marchés que le Gouvernement eût jamais conclus. Je souscris à cette affirmation du ministre. De toutes les lignes d'embranchement sur le parcours de l'Intercolonial, ce chemin de fer canadien de l'Est est peut-être le plus important que le Gouvernement ait acheté. Ce chemin de fer a été raccordé avec un autre grand réseau transcontinental, le Pacifique, et une grande partie des transports de marchandises a été récoltée à Chatham et à Loggieville. Si le Gouvernement n'eût pas ajouté cette ligne d'embranchement à l'Intercolonial, la situation de ce réseau ne serait pas aussi favorable qu'elle l'est aujourd'hui. Ce dont il faut tenir compte, ce n'est pas tant des gains effectués par l'Intercolonial, à raison des transports récoltés sur cet embranchement, mais de ce qu'il aurait perdu en fait de transports de marchandises à la jonction de Chatham à Montréal, advenant que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique l'eut acheté.

Si cette dernière compagnie eût acheté cet embranchement, le trafic que l'Intercolonial récoltait jadis, de Chatham à Montréal, aurait dévié vers Fredericton et de là, par la ligne-mère du Pacifique vers Montréal. Par conséquent, il est absurde d'affirmer que le Gouvernement a dépensé en pure perte les $800,000 que cet embranchement a coûté. Au cours de la saison d'hiver, cette année, l'Intercolonial a transporté, de Loggieville à Chatham, au moins 198 chargements de wagons de poisson congelé, transports que la ligne-mère aurait perdus, si nous n'eûssions pas acheté cette ligne d'embranchement, devenue une des lignes tributaires de l'Intercolonial. Je prétends donc que c'est là un des meilleurs marchés administratifs que le Gouvernement ait jamais passés. Mon voisin me demande en quoi cela intéresse la consolidation des ponts et le compte du capital de construction. Il ne m'arrive pas souvent d'abuser de la patience de la Chambre et l'on me pardonnera bien, j'espère, si je me permets une légère digression ; et d'ailleurs, la délibération du crédit à l'étude nous permet d'aborder toutes les questions se rattachant à l'Intercolonial.

M. FOSTER : Oui, mais sauf le ministre.

M. LOGGIE : Le ministre aura son tour. Avant de reprendre mon siège, je voudrais répondre aux critiques de l'ex-ministre (M. Haggart) qui s'oppose au gonflement du compte du capital de construction. Je serais curieux de savoir comment il réussirait à exploiter ce chemin de fer sans gonfler le compte du capital de construction ; je tiendrais à savoir comment il pourrait réussir autrement à assurer les améliorations de nature permanente, comme celles que nous avons effectuées, au cours de la dernière période décennale. Nous avons ajouté au réseau 304 milles de voie ferrée ; il nous a fallu acheter un outillage neuf, pour certaines parties de la voie, et cet outillage nous permet aujourd'hui de gagner annuellement $7,000,000. Je prie la Chambre de ne pas oublier l'héritage recueilli par le ministre, en acceptant ce portefeuille.

M. HAGGART : Voyons, quel est cet héritage ?

M. FOWLER : Un paquet à la loterie.

M. LOGGIE : Il est un fait qu'il faut retenir ici : c'est que sous le régime actuel, il a été ajouté aux dépenses d'exploitation de l'Intercolonial, $600,000 pour salaires des employés de ce réseau. Avons-nous relevé les prix de transport, pour combler ce déficit ? Non. Est-il étonnant qu'il se soit produit un découvert, puisque nous avons payé une somme supplémentaire de $600,000, pour salaires des employés et que, durant la dernière année, le compte d'exploitation s'est grossi de $600,000 à $700,000, à raison de tempêtes de neige d'une sévérité exceptionnelle sans compter une dépense de $100,000 à $200,000 pour des transports de foin qui n'ont pas produit de recettes pour le voie ferrée. Est-il étonnant, cette année-là, que le budget de l'Intercolonial ait accusé un déficit ? Il ne faut pas l'oublier, quand les grandes administrations dressent le tableau évaluatif des recettes à réaliser et des dépenses à effectuer, ce budget n'est pas toujours équilibré ; elles prennent pour base un excédent, en vue des dividendes. Que de fois n'entend-on pas dire que, dans certaines années déficitaires, telle compagnie ne paye pas de dividendes ? Si le budget de ces corporations ressemblait à celui de l'Intercolonial, force leur serait d'obtenir des fonds de quelque autre source, et de demander une augmentation de capital ; mais elles ne payent point de dividendes ; les profits prévus ne se réalisent point et virtuellement il en est ainsi de l'Intercolonial ?

Une année déficitaire, un hiver exceptionnellement rigoureux, le paiement de plus forts salaires, voilà quelques-unes des causes du déficit de $1,800,000 accusé par le budget de l'Intercolonial, déficit dont il n'est pas juste de tenir le ministre responsable, sans en faire connaître les causes au pays. Il me semble que le ministre s'est chargé de la direction de ce chemin de fer, à une époque défavorable en ce qui le concerne personnellement, et qu'il n'est pas responsable de quelques-unes des causes qui ont produit cet écart entre les recettes et les dépenses.

Je ne veux pas abuser des instants du comité, en donnant de trop longs développements à cette question mais j'ai un grief à

placer devant le ministre des Chemins de fer et devant la Chambre. Il s'agit de la loi régissant l'exploitation des chemins de fer de l'Etat. Les députés le comprennent, la loi générale des chemins de fer ne s'applique pas aux réseaux de l'Etat car ces réseaux sont régis par une loi spéciale. L'article en question et le chapitre 38, de 49 V., article 23, paragraphe (b). Cet article à mon avis, devrait être abrogé, et remplacé par quelque autre disposition que je suggérerai plus tard. L'article se rattachant aux bestiaux errants sur le chemin de fer est ainsi conçu :

S'ils sont passés sur le chemin de fer en venant d'une propriété autre que celle de leur propriétaire ou autre qu'une propriété dans laquelle il a un droit de pâturage.

Alors, le Gouvernement n'est pas responsable des accidents qui se produisent. Ainsi, monsieur le Président, si le chemin de fer passe par le centre de la terre d'un cultivateur où paît un troupeau de vaches et que ces vaches sortent de leur pâturage pour vaguer à travers une propriété autre que la sienne et de là, sur la voie ferrée, le propriétaire ne peut réclamer d'indemnité de la compagnie en cas de perte. Voilà une disposition fort peu libérale. Je n'ai pas d'objection à faire valoir contre les autres articles et il n'y a pas lieu de les modifier.

S'ils vaguent en contravention aux dispositions de l'article 20 et s'ils sont tués par un train ou une locomotive, à un point d'intersection. . .

Cet article 20 se rattache à la défense de laisser des animaux errer sans gardiens, près du croisement de niveau.

S'ils sont passés sur le chemin de fer par la barrière d'un chemin de ferme ou d'un passage privé dont les fermetures sont en bon état, à moins que cette barrière n'ait été laissée ouverte par un employé du ministre :

S'ils sont passés sur le chemin de fer à travers ou par-dessus une clôture construite en conformité de l'article 16 ;

S'ils vaguent en contravention à l'article 20 et sont passés sur le chemin de fer par la grande route, au point d'intersection.

Cet article est virtuellement similaire à celui inséré dans la loi générale des chemins de fer. Je désire formuler une observation au sujet de l'article contenu dans la loi générale des chemins de fer. L'acte que je viens de citer impose à l'individu lésé, à celui dont les bestiaux ont été tués, l'obligation de prouver que les fonctionnaires du Gouvernement se sont rendus coupables de négligence ; mais voyons la protection accordée aux cultivateurs dont les propriétés sont traversées par des chemins de fer d'intérêt privé :

Quand un animal errant sur la voie publique ou autrement, pénètre sur la propriété de la compagnie et s'y fait tuer, ou autrement blesser par un convoi, le propriétaire de l'animal ainsi tué ou blessé, aura droit de recouvrer les dommages-intérêts résultant de cette perte ou de ces blessures en poursuivant la compagnie devant tout tribunal de juridiction compétente, à moins que la compagnie, de l'avis du tribunal ou du jury saisi de la cause, établisse que l'animal était en liberté par suite de la négligence ou de l'acte volontaire ou de la faute de son propriétaire ou de l'agent de ce dernier, ou de la personne qui avait la garde de cet animal ou de l'agent de cette personne ; mais le fait qu'un tel animal n'était pas sous la garde d'une personne ou de personnes capables d'en avoir soin ne devra pas, pour les fins du présent paragraphe, priver le propriétaire de son droit à indemnité.

Ici, d'après la loi des chemins de fer, c'est à la compagnie du chemin de fer qu'incombe l'obligation de prouver que le propriétaire s'est rendu coupable de négligence. Il en est tout autrement de l'acte des chemins de fer d'Etat. A mon avis, il est injuste que le cultivateur habitant une propriété sur le parcours de l'Intercolonial ne bénéficie pas de la protection accordée aux cultivateurs habitant sur le parcours du chemin de fer canadien du Pacifique ou de tout autre chemin de fer d'intérêt privé. D'une part, c'est l'individu lésé sur qui retombe l'obligation de faire la preuve, tandis que, lorsqu'il s'agit d'une corporation, cette obligation retombe sur la compagnie du chemin de fer. Je demande au ministre s'il ne serait pas possible de rendre la loi régissant les réseaux d'Etat aussi libérale à cet égard que la loi des chemins de fer d'intérêt privé, c'est-à-dire que le paragraphe (b) de l'article 23 soit révoqué et qu'on adopte un article dans le sens du paragraphe 4 de l'article 237 de la loi des chemins de fer. Je dois déclarer au comité que j'ai reçu nombre de plaintes et qu'on m'a signalé certains faits d'une nature plus ou moins désagréable. Les cultivateurs sur le parcours du chemin de fer de l'Est du Canada, à l'époque où il était la propriété de la compagnie de fabrication Gibson, n'étaient pas en lieu de se plaindre, lorsque leur bétail était tué sur la voie ferrée, car on les indemnisait. Mais aujourd'hui, que ce chemin de fer est devenu la propriété du Canada, voici ce qui arrive : si la vache d'un cultivateur est tuée par la locomotive du chemin de fer et qu'il soit prouvé que ce n'est pas en sortant du propre pâturage du cultivateur en question, et en passant par la clôture qui sépare sa propriété de celle du chemin de fer, que l'aminal est passé directement sur la voie ferrée, mais bien par une clôture latérale sur quelque autre propriété, alors on nous dit que cet individu n'a pas droit à indemnité : voilà qui est injuste.

M. FOWLER : Ces comptes seront réglés avant les prochaines élections.

M. LOGGIE : Je suis d'un tout autre avis. Que le ministre et le comité me permettent de leur donner lecture d'une des nombreuses lettres que je cueille dans ma liasse et venant toutes de mon district.

Celle-ci m'a été expédiée de Chelmsford, N.-B., en date du 23 avril 1906 :

Monsieur W. S. Loggie, M.P., Chatham, N.-B.

Mon cher monsieur,—Comme vous êtes notre représentant à Ottawa, c'est à vous que nous demandons aide et secours dans nos difficultés. J'appelle votre attention sur le fait que dans la nuit du 14 août 1905, le train-express a tué une vache jersey sur la section n° 14 sur la division Fredericton et Loggieville de l'Intercolonial, à six perches à l'ouest du ruisseau de Boyle. J'ai écrit à E. H. Allen, agent des réclamations à Moncton et je lui ai exposé l'affaire : il a transmis tous les documents et les rapports se rattachant à cette affaire au ministère de la Justice à Ottawa.

La décision du ministère c'est que ma réclamation n'est pas bien fondée. La première raison alléguée, c'est que l'animal vaguant en liberté sur des terres désertes avait passé de là sur la voie ferrée et comme la propriété ne m'appartient pas, il n'y a pas lieu de m'indemniser de la perte. Je leur signalai leur erreur, faisant observer que cette propriété m'appartient, car je possède 500 acres de terres à cet endroit à côté d'une prairie où mes animaux vont paître.

Alors on allégua divers prétextes. Finalement, on déclara que le fait que la municipalité permettait aux bestiaux d'errer en liberté dans la province n'intéresse nullement la question, en ce qui concerne le chemin de fer, et ils ajoutent que l'administration du chemin de fer n'est pas tenue de clôturer ses terres.

Qu'est-ce donc à dire, M. le Président ? Si j'habite une terre que traverse le chemin de fer et qu'il existe un terrain vague entre ma terre et la terre voisine : le Gouvernement affirme-t-il qu'il n'est pas obligé de clôturer cette partie de l'emplacement de la voie ferrée, parce qu'elle traverse un désert ? C'est là, à mon avis, une proposition insoutenable.

M. Allan dit qu'il a averti le cantonnier-chef Johnstone, de me ménager une conférence avec le chef de section et que je pourrais alors leur indiquer la propriété non clôturée que j'ai désignée come étant la mienne. Mais ils ne sont pas venus au rendez-vous et je suis certain qu'on a manqué de justice à mon égard. Lorsque la compagnie était propriétaire de la voie ferrée . . .

Que le ministre écoute bien ce qui suit :

Lorsque la compagnie était propriétaire du chemin, je sais qu'elle a indemnisé plusieurs cultivateurs qui avaient subi la perte de plusieurs animaux tués par la locomotive à ce même endroit. Je ne m'explique donc pas qu'on refuse de m'accorder une indemnité pour la perte de ma vache. C'était une bonne vache jersey que j'évaluais seulement à $35, chiffre fort minime en réalité, pour un animal d'aussi bonne qualité. Le Gouvernement devrait clôturer cette voie ferrée ; car si cette clôture existait, ma vache ne serait pas morte. Si vous pouvez me venir en aide, je vous serai fort reconnaissant, vu que j'ai besoin de cet argent et que je ne m'explique pas le refus que j'ai essuyé.

Veuillez me faire savoir si vous pouvez me prêter main-forte.

A vous bien respectueusement,

B. N. UNDERHILL.

M. le président, j'en suis sûr, le ministre et le comité tiendraient à savoir comment on envisage la question au point de vue de l'Intercolonial. Je vais donner lecture d'une lettre de E. H. Allen, qui est l'agent du contentieux de l'Intercolonial. Cette lettre est adressée de Moncton, à M. B. N. Underhill, Chelmsford, N.-B., en date du 9 février 1906.

Cher monsieur,—J'accuse réception de votre lettre du 7 courant relativement à la mort de votre vache tuée sur le chemin de fer. Le fait que la municipalité permet de laisser errer en liberté vos bestiaux dans votre paroisse n'intéresse nullement l'affaire, en ce qui concerne le chemin de fer.

L'acte des chemins de fer déclare que vous êtes tenu de garder vos bestiaux dans un pâturage clos.

La loi des chemins de fer n'affirme pas cela; la loi des chemins de fer de l'Etat donne à entendre qu'on doit le faire.

A mon avis, le chemin de fer n'est pas obligé de clôturer les terres vagues. Je serais bien aise de tenir une enquête à cet égard, si vous croyez être en mesure d'apporter quelques preuves nouvelles. Nous savons que votre animal errait sur des terrains vagues non clôturés ; qu'il pouvait errer en liberté sur une étendue de plusieurs milles et aurait pu passer sur la voie ferrée en venant d'une autre propriété que la vôtre. Le fait que votre animal a été tué vis-à-vis de votre domaine ne prouve pas que c'est de là qu'il a passé sur la voie ferrée. Quoi qu'il en soit, j'ai plaidé votre cause aussi bien que possible auprès du ministère à Ottawa, et sa décision est que vous n'avez pas droit à l'indemnité.

M. SAM HUGHES : Pourquoi l'honorable député n'a-t-il pas renvoyé cette question à McAlpine ?

M. LOGGIE : Eh, M. le Président, M. McAlpine ne représente pas mon comté.

M. FOSTER : M. Allen non plus.

M. LOGGIE : Voici une lettre de M. Allen qui est un de mes auteurs.

M. FOSTER : Avec l'autorisation du ministre ?

M. LOGGIE : Sans doute, l'employé agit toujours avec l'autorisation du ministre, sauf erreur de cet employé. A mon avis, il n'est pas juste que la loi soit moins favorable au cultivateur qui habite sur le parcours de l'Intercolonial qu'à celui qui demeure sur le parcours d'un chemin de fer d'intérêt privé. Je soumets la question au ministre et je lui demande de la mettre sérieusement à l'étude. Je ne prétends pas qu'il y ait lieu de blâmer le ministre. Ne l'oublions pas, cette loi date de vingt ans et elle a été inscrite dans notre code, sous le régime conservateur. Nous avons modifié, dans une certaine mesure, la loi régissant les chemins de fer d'intérêt privé et ce que je demande maintenant, c'est que la loi régissant l'Intercolonial, soit aussi libérale à l'endroit du cultivateur établi sur

le parcours de ce réseau qu'elle l'est à l'égard du cultivateur habitant sur le parcours d'un chemin de fer d'intérêt privé. J'ai en outre, une réclamation de James Carmaul, de Chelmsford, contre la compagnie du chemin de fer canadien de l'Est de l'Intercolonial; une autre de même nature, de Richard Atridge, de Doaktown, sur la division du chemin de fer canadien de l'Est; finalement, une autre de Peter Clancy, de Derby, réclamation qui a été réglée. J'en suis sûr, le ministre est au courant de cette dernière réclamation ainsi que de celle de Michael O'Brien, de Rogersville, et je serais heureux qu'on leur accordât compensation.

M. FOWLER : S'agit-il toujours de vaches, dans toutes ces réclamations ?

M. LOGGIE : Je ne saurais dire ; mais le mot de l'honorable député me remet en mémoire l'histoire de la vache de la veuve Murphy. L'honorable député sait que cette affaire a longtemps traîné devant la Chambre. Je suis bien aise de pouvoir féliciter la Chambre d'avoir voté l'indemnité voulue dans cette circonstance. Je profite de l'occasion pour payer un juste tribut d'hommages à la mémoire de l'honorable Peter Mitchell qui, s'il n'a pas été directement mon prédécesseur, a néanmoins représenté, pendant nombre d'année, le noble comté de Northumberland. Entré au Parlement après l'établissement de la confédération, il détint, pendant nombre d'années, le portefeuille de la Marine et des Pêcheries et établit sur la ligne côtière de ce pays des phares dont plusieurs sont encore d'éloquents témoins des services qu'il a rendus au Canada. Je suis heureux de saisir l'occasion de rendre hommage à la mémoire d'un homme qui a bien mérité du Nouveau-Brunswick et du pays en général.

Sans vouloir abuser des instants de la Chambre, après avoir signalé les dispositions de notre loi relativement aux chemins de fer d'Etat et à ceux d'intérêt privé, en ce qui concerne les animaux tués sur la voie ferrée, je tiens à dire un mot des dispositions de la loi à l'égard des pertes résultant de l'incendie. D'après la loi régissant l'Intercolonial, lorsqu'un incendie est allumé par une locomotive, il n'y a lieu à compensation, à moins que le plaignant puisse prouver que la locomotive n'était pas munie d'appareils modernes et efficaces et qu'il y a eu négligence de la part de l'administration de l'Intercolonial. Quelquefois, l'administration du chemin de fer serait responsable, si le plaignant était en mesure de prouver tous les faits ; mais comme l'obligation d'établir la preuve de la négligence incombe au propriétaire, il arrive souvent que la preuve ne soit pas établie, à raison du peu de ressources pécuniaires du cultivateur, impuissant à intenter des poursuites au gouvernement qui a causé la perte. Par conséquent, neuf fois sur dix, c'est le pauvre cultivateur, dénué de ressources, qui est obligé de subir ces pertes, par suite des dispositions peu équitables de la loi qui régit l'exploitation des chemins de fer. Je tiens à signaler à l'attention du comité le texte de la loi fort libérale qui assure protection au cultivateur qui demeure sur le parcours d'un chemin de fer d'intérêt privé. Je cite la loi des chemins de fer, chapitre 58, article 239, paragraphe 2:

> En cas de dommages causés à des récoltes, terrains, clôtures, plantations, ou bâtiments et leur contenu, par un incendie allumé par une locomotive de chemin de fer, la compagnie qui se sert de cette locomotive, qu'elle soit ou non coupable de négligence, est responsable des dommages ainsi causés, et peut être poursuivie, devant toute cour compétente, en recouvrement du montant de ces dommages.
>
> Pourvu que, s'il est établi que la compagnie a employé des appareils modernes et efficaces, et que, d'ailleurs, elle n'a été coupable d'aucune négligence, la somme totale d'indemnité recouvrable en vertu du paragraphe deux du présent article, à la suite d'une ou plusieurs réclamations pour des dommages causés par un ou des incendies allumés par la même locomotive et dans la même occasion, n'excède pas cinq mille piastres; cette somme sera répartie entre ceux qui auront éprouvé des pertes, comme le tribunal ou le juge le pourra décider.

Ainsi, si des granges ou des bâtiments sont détruits par un incendie allumé par les étincelles d'une locomotive d'un chemin de fer d'intérêt privé, ou que la perte causée par l'incendie s'élève à $5,000, la compagnie est tenue de payer des dommages-intérêts.

C'est à la compagnie du chemin de fer qu'incombe l'obligation de faire la preuve. La responabilité est limitée à $5,000, quand bien même la perte s'élèverait à $20,000, et ce montant est réparti entre les victimes de ces pertes. Comparez la condition de ce cultivateur avec celle du malheureux cutivateur qui habite sur le parcours du chemin de fer canadien de l'Est. L'été dernier, sur le parcours de cette ligne, un incendie a causé certaines pertes. Un certain Vickers présenta une réclamation, mais on lui répondit que l'administration n'était pas responsable, à moins qu'il ne fût en mesure de prouver que le Gouvernement n'avait pas employé les appareils voulus. Si cet individu eût habité sur le parcours du chemin de fer canadien du Pacifique, il aurait touché une compensation, pourvu que la perte s'élevât à $5,000 ou à un chiffre inférieur. Je le demande, est-elle juste cette inégalité de traitement en matière de réclamations de ce genre, au détriment du cultivateur habitant sur le parcours de l'Intercolonial et au bénéfice de celui qui habite sur le parcours d'un chemin de fer d'intérêt privé ? J'adjure le ministre de mettre sérieusement la question à l'étude et il conviendra que le Gouvernement a le devoir d'édicter en faveur des cultivateurs qui demeurent sur le parcours de l'Intercolonial des lois aussi justes que celles s'appliquant aux cultivateurs habitant sur le parcours des chemins de fer d'intérêt privé.

Monsieur le président, encore une observation; car je suis pénétré de l'importance de ces questions, et d'ailleurs, je ne blâme nullement le ministre de ne pas payer ces indemnités. Il est impuissant, je le sais, à payer ces deniers, à moins d'y être autorisé. Tous les deniers qu'il perçoit retombent dans la caisse publique. Il a les mains liées par la loi. Je le prie de considérer s'il ne serait pas opportun d'inscrire au budget un crédit destiné à répondre à ces besoins, comme, par exemple, à la réclamation formulée par M. Underhill. Je tiens autant que le ministre à l'équilibration du budget de ce chemin de fer ; mais convient-il à un grand pays de faire preuve de tant de parcimonie à l'égard d'une réclamation de $20, lorsque l'individu en question ne s'est rendu coupable d'aucune négligence ? Est-il digne d'un grand pays de repousser pareille demande, parce qu'il n'existe pas de loi qui oblige à payer cette indemnité ? Le ministre pourrait inscrire à son budget un crédit de quelques centaines de dollars affecté à pareils besoins. Le pays, j'en suis sûr, ne pourrait qu'y gagner.

M. LENNOX : Les observations que vient de présenter mon honorable collègue (M. Loggie), bien qu'elles n'aient guère soulevé d'applaudissements du côté de la droite, tendent à appeler l'attention du ministre sur plusieurs questions de fort haute importance, en matière de chemins de fer.

Il n'y a pas de doute que le Gouvernement dissimule bien plus soigneusement l'état réel des affaires du chemin de fer intercolonial que les compagnies de chemins de fer au Canada ne dissimulent le leur. Avec ce système nous ne connaissons jamais le véritable montant des déficits, car si le Gouvernement rendait les comptes de son administration du chemin de fer Intercolonial avec la même ponctualité que la loi l'exige aux compagnies, s'il plaçait les chemins de fer de l'Etat sur un pied d'égalité, aux yeux de la loi, avec les chemins de fer des compagnies privées, ses déficits seraient beaucoup plus grands. Il est injuste d'appliquer aux compagnies une loi, comme l'a dit l'honorable ministre, différente de celle qui s'applique au chemin de fer Intercolonial et l'immunise des dommages causés aux personnes qui ont des propriétés sur le parcours de cette ligne.

Il est évident, d'après les exemples que l'honorable ministre a cités, et d'après beaucoup d'autres, que les habitants lesés n'ont pas le même recours contre le réseau de l'Intercolonial qu'ils ont contre les compagnies privées. Cette différence ne devrait pas exister. Si les parties lésées ont droit de recours, ce devrait être avant tout contre le chemin de fer du gouvernement. On ne saurait trouver d'exemple plus frappant que l'acquisition du chemin de fer de M. Gibson, qui était responsable aux habitants de tous les dommages causés, mais qui fut soustrait à cette responsabilité dès que l'Etat en eût prit possession. Le Gouvernement refusa d'appliquer au chemin de fer intercolonial la loi qui engage les compagnies pour la sécurité des employés et les force à payer des dommages et intérêts. Il s'est déchargé de cette obligation en promettant, il y a deux ou trois ans, de soumettre une loi qui obvierait à cet inconvénient, mais il a manqué jusqu'ici à sa promesse. L'honorable ministre dit qu'il ne blâme pas le Gouvernement, mais je le blâme, moi, parce qu'il a fait une exception spéciale pour le chemin de fer intercolonial, lorsque la loi générale des chemins de fer fut soumise en 1903. S'il eut été honnête, il n'eût pas fait exception pour aucune ligne, mais il eût appliqué la même loi à toutes et administré le réseau de l'Intercolonial de façon à accorder la protection voulue aux habitants et à payer les dépenses d'exploitation du réseau. Le Trésor ne reçoit pas un sou d'intérêt sur le capital versé dans cette entreprise, qui jouit de privilèges et d'immunités étranges et particuliers, et cependant les déficits s'accumulent d'année en année. Le Gouvernement devrait accorder toute son attention à cette question ; il devrait placer le réseau de l'Intercolonial sur le même pied que les autres voies ferrées et tâcher d'en retirer quelque profit, comme font les compagnies. Un administrateur avisé peut arriver à ce résultat.

M. FOWLER : J'ai une couple de questions à poser à l'honorable ministre au sujet de l'achat d'un terrain à Moncton. Je crois savoir que le ministère a acheté certains terrains d'un M. Hewson, à Moncton.

M. EMMERSON : Oui.

M. FOWLER : Combien en avez-vous payé ?

M. EMMERSON : Autant que je puis m'en rappeler, je crois que c'est $1,000 l'acre. Le terrain est situé au centre même de la ville, près des bureaux du chemin de fer intercolonial et nous en avions besoin pour faciliter l'accès des cours du chemin de fer.

M. FOWLER : Le ministre sait-il combien de temps M. Hewson fut propriétaire de ce terrain et s'il ne l'avait pas tout récemment acheté des différents propriétaires avant de le revendre au département ?

M. EMMERSON : Je ne connais pas personnellement ces détails. Je crois que M. Hewson a acheté les titres des différents propriétaires et qu'il les a transportés subséquemment à l'Etat.

M. FOWLER : M. Hewson a servi d'intermédiaire entre les propriétaires et l'Etat. Avait-il reçu l'ordre du ministère d'agir en cette qualité ?

M. EMMERSON : Non. Il a dit qu'il avait ces terrains à vendre et voulait s'en défaire.

M. FOWLER : L'honorable ministre dit qu'il n'a pas commissionné M. Hewson et ne l'a pas induit d'aucune manière à acheter ces terrains pour les revendre à l'Etat.

M. EMMERSON : Je ne me rappelle pas que de telles instructions aient été données à M. Hewson, qui est avocat à Moncton.

M. FOWLER : J'apprendrai donc au ministre, d'après les renseignements que j'ai tirés des documents, que ce terrain renferme plusieurs parcelles qui étaient la propriété de différentes personnes, et que dans l'espace de quelques semaines après l'achat de ces terrains par M. Hewson, qui est, je crois, un avocat pratiquant à Moncton et que le ministre connaît, le Gouvernement les lui a achetées en payant environ $10,000 de plus que n'auraient pu les vendre ceux qui en étaient propriétaires à peine une dizaine de semaines auparavant, et que Hewson a reçu $10,000 de plus pour son terrain qu'il n'a payé aux anciens propriétaires, car il n'en avait pas lui-même jusque-là.

Les documents toutefois ne sont pas très exacts sous le rapport des chiffres, car il y appert qu'un des terrains n'a été payé que $1, somme nominale, lorsqu'en vérité M. Hewson en a payé $5,000, ce qui réduirait sont profit à $5,000. D'après moi, le ministre devrait ouvrir une enquête et je lui en donne le conseil. Nous aimerions savoir si cette transaction n'est pas entachée d'irrégularité, par l'intervention de Hewson, et si réellement le ministère ne s'est pas fait jouer au montant de $5,000, profit illégitime qu'aurait empoché cet intermédiaire, pour avoir détenu cette propriété pendant huit ou dix semaines. Le prix de toute la propriété est de $14,600. J'ai reçu des lettres de plusieurs personnes de Moncton qui prétendent connaître cette transaction, sans en connaître les dessous, naturellement, mais qui prétendent la connaître, et qui m'affirment que Hewson et les personnes auxquelles il servait d'agent ont empoché $5,000 dans cette opération. C'est l'opinion générale que Hewson n'agissait en réalité que comme intermédiaire, quoique toute la transaction ait été faite en son nom. Il a servi de paravent à certaines personnes qui ont des rapports d'affaires plus ou moins intimes avec l'honorable ministre des Chemins de fer lui-même. Voilà les bruits qui circulent, et il est dans l'intérêt du ministre d'approfondir les faits et de montrer à la lumière de la vérité que cette transaction est parfaitement honnête et légitime.

M. EMMERSON : Mon honorable collègue d'en face a le cerveau très fertile en soupçons. Je ne sais pas où il se vautre pour déterrer ces choses.

M. FOWLER : Je ne me suis jamais vautré de ma vie.

M. EMMERSON : Que puis-je dire si ce n'est que M. Hewson est un avocat conservateur en vue qui habite Moncton et est très bien dans l'opinion du public. Il a été conservateur toute sa vie. Tel est son passé. Voici les faits : nous avions besoin de ce terrain. Il me fut offert en vente. Des évaluateurs furent nommés et nous l'avons acheté à un prix que je trouve très raisonnable. Je ne sais pas ce que M. Hewson en a payé lui-même et je ne sais pas s'il y a eu des intermédiaires entre le Gouvernement et les propriétaires. Quant à l'insinuation de l'honorable député sur mon compte, je dois dire qu'elle ne me touche ni de près ni de loin, que c'est une insinuation gratuite, indigne de mon honorable collègue. Je ne sais pas s'il est coutumier du fait lui-même, mais quant à moi, je puis me glorifier d'en avoir les mains nettes.

Le terrain est situé dans le cœur même de la ville de Moncton et je suis certain que si nous devions l'acheter aujourd'hui, nous le paierions beaucoup plus cher. Dans mon opinion, la transaction est parfaitement honnête. Cette acquisition est une excellente affaire pour le chemin de fer et nous n'avons pas payé trop cher, car tout dernièrement, ayant demandé à acheter un terrain adjacent, on nous en a demandé $2,000 l'acre ; le nôtre est à la portée du bureau principal de l'Intercolonial.

M. FOWLER : Le ministre parle de se vautrer. Je ne crois pas qu'il connaisse la signification de cette expression, car il ne l'aurait pas employée à ce propos. Peu importe, n'en parlons plus. L'honorable ministre me paraît avoir l'épiderme très sensible pour ce qui concerne ses rapports avec cette affaire. S'il eut écouté ce que j'ai dit, il saurait que je n'ai fait aucune réflexion d'un caractère personnel sur son compte. Je n'ai rien insinué. Quand j'ai quelque chose à dire à une personne, je le lui dis carrément, sans chercher de détours. J'ai affirmé et j'affirme que le bruit circule qu'une certaine personne ayant des rapports d'affaires suivis avec l'honorable ministre est intéressée dans le profit qu'a réalisé la vente de ce terrain, et que dans mon opinion le ministre devrait, afin de conserver intacte la bonne réputation du département, ordonner une enquête. Cette affaire est le sujet de toutes les conversations à Moncton et j'ai reçu plusieurs lettres me priant de la porter à l'attention du Parlement. J'ai ici un extrait du registre du bureau d'enregistrement à Dorchester, qui montre les diverses phases de cette transaction, comment M. Hewson, en son nom ou au nom de tiers dont il était l'agent, a obtenu possession des différents terrains. J'ai le prix qui a été payé dans tous les cas, excepté pour un seul terrain qui paraît avait été acheté pour la somme nominale de $1, mais que dame Rumeur dit avoir été payé en réalité $5,000. A ce dernier prix, tous les terrains auraient été payés ensemble $9,000 et le département les a achetés à $14,600, laissant ainsi dans les goussets de quelqu'un un profit net de $6,000. Ces

terrains ont figuré dans le registre officiel au nom de M. Hewson pendant cinq ou six semaines avant que le Gouvernement les achetât. C'est ce même morceau de terre qui a valu vingt jours de recherches dans le bureau d'enregistrement à l'avocat James Friel, ancien associé de l'honorable ministre, et j'oserais dire que ces recherches auraient pu être achevées dans une seule journée.

L'honorable ministre sourit, mais je sais comment cet avocat a pu réclamer le payement de vingt jours de recherches au chef-lieu du comté ; c'est qu'il n'a travaillé que cinq minutes chaque jour, et il s'est fait payer la journée entière. N'empêche que c'est ridicule aux yeux de tous les avocats du Nouveau-Brunswick d'avoir réclamé vingt jours de travail pour établir les titres de ces trois petits morceaux de terre.

M. R. L. BORDEN : Combien a-t-il chargé pour ses services ?

M. FOWLER : Je crois que c'est $15 par jour ; son mémoire de frais se monte à $480.

M. SAM. HUGHES : Cela est très modéré, comparé aux $75 par jour que le ministre a payées à un autre avocat.

M. EMMERSON : J'ai la conviction que M. Friel est un avocat consciencieux et qu'il n'aurait pas pris 20 jours pour faire des recherches si ce n'eut été nécessaire. L'honorable député a déclaré que c'est mon ancien associé. Or M. Friel n'a jamais été associé avec moi et je n'ai jamais été associé avec lui, soit comme avocat soit autrement. Il fit sa cléricature dans mon burau et resta en société avec un avocat qui était mon associé. De sorte que la charmante petite romance de l'honorable député s'est évanouie.

M. FOWLER : Pas évanouie autant que l'honorable ministre le croit. La relation est très étroite. Il restait dans le bureau du ministre avec l'associé en loi de celui-ci?

M. EMMERSON : Oui, il a loué mon bureau et l'occupe depuis mon départ. Cela veut-il dire qu'il est mon associé ? M. Friel ést un homme d'une haute réputation dans la profession et c'est à la demande du ministère de la Justice qu'il a fait certains travaux pour le Gouvernement. Le département des Chemins de fer n'a rien à voir dans l'engagement des employés du département de la Justice et M. Friel travaillait pour le département de la Justice. Ce n'est pas moi qui ai fait ce choix, mais si je l'eus fait, je n'en demanderais pardon à personne, car le nom, le passé et le caractère de M. Friel sont devant le public et ceux qui le connaissent ne voudront pas ajouter foi aux insinuations tendant à faire croire qu'il aurait chargé un sou de plus qu'il n'avait droit. L'achat a été effectué dans l'intérêt du chemin de fer et on peut juger de la valeur de cette propriété en comparant le prix que le département en a donné au prix de $2,000 l'acre qu'on nous a demandé pour les terrains voisins. La valeur de la terre dans la ville de Moncton est la meilleure justification de la transaction.

M. FOWLER : Quelle que soit la somme que vous avez payée, cela n'excuse pas le département d'avoir permis à un tiers de réaliser $5,000 de profit sur un achat de $14,000. Il n'y a rien de surprenant que nous ayons chaque année des déficits dans l'administration de l'Intercolonial si c'est de cette façon que le ministre entend les affaires. Il n'y a pas un seul avocat pratique dans le Nouveau-Brunswick qui va prétendre qu'il est nécessaire pour un procureur de passer 20 jours à faire des recherches dans tous les bureaux d'enregistrement pour découvrir les titres d'un morceau de terre quelconque dans cette province. Je répète qu'on a fait un profit illégitime de $5,000 dans cette affaire et que le ministre devrait tenir une enquête, surtout lorsque l'accusation porte sur des déboursés illégitimes des deniers publics. Si le ministre veut être juste, il ordonnera cette enquête et recevra les dépositions sous serment.

M. EMMERSON : Les soupçons de l'honorable député. . .

M. FOWLER : Les soupçons d'un grand nombre de personnes aussi.

M. EMMERSON : Il est très facile de faire naître les soupçons. Je connais toutes les parties à cette transaction, je connais la valeur du terrain dans la ville de Moncton et j'ai la certitude que le marché est complètement à l'avantage de l'Intercolonial. Si l'honorable député a des accusations à porter, qu'il le fasse. C'est si facile au Parlement de lancer des accusations, car le député est libre d'insinuer tout ce qu'il veut, même s'il n'a aucun soupçon de vérité pour appuyer ses insinuations. Je viens d'exposer les faits, et le fait principal est que les terrains se vendent aujourd'hui à Moncton à raison de $2,000 l'acre, tandis que le département les a payés $1,000 l'acre seulement. J'oserais dire aussi que nous en aurions payé beaucoup plus cher si nous avions eu recours aux procédures en expropriation. Je ne sais pas combien en ont payé les personnes desquelles nous avons acheté, ni veux-je le savoir, mais je suis positif qu'il n'y a pas eu de profits illégitimes. Si une personne achète un terrain à prix fixe et le revend à profit, c'est que la valeur du terrain a augmenté. C'est un fait d'occurence journalière, à Ottawa comme ailleurs. Les détails de cette transaction ne sont pas tels que voudrait le faire croire l'honorable député; au contraire le marché qui a été conclu est très honnête et peut

supporter l'enquête la plus rigoureuse. Connaissant la valeur du terrain à Moncton, je n'ai pas excuse à faire pour ce marché.

M. FOWLER : Je fais la déclaration suivante et le ministre peut l'appeler une accusation ou ce qu'il voudra. Je dis, me fondant sur les documents, que ces terrains ont été achetés dix semaines environ avant que le Gouvernement les achète, et que l'acquéreur en a payé aux différents propriétaires environ $10,000 de moins que le Gouvernement n'en a payé ensuite. Si l'honorable ministre exige une déclaration catégorique, la voici. Je la répète. Je dis qu'environ dix semaines avant l'acquisition de ces terrains par le Gouvernement, je parle d'après les documents, M. R. W. Hewson les a achetés tous pour environ $6,000 et que le Gouvernement les a payés $14,600. Je crois comprendre encore qu'un terrain dont le prix paraît avoir été la somme nominale de $1 a été payé en réalité $5,000, ce qui réduit proportionnellement le profit empoché par M. Hewson.

Le ministre dit qu'il ne se soucie pas du prix de terrains, car on lui en a offert récemment dans la ville de Moncton à raison de $2,000 l'acre. Il pourrait dire avec autant de vérité qu'il a prié quelqu'un de la lui offrir à $4,000 l'acre, mais il omet de soutenir que ces terrains, même à $2,000, valent le prix qu'on lui en demande. La ville de Moncton a offert un emplacement au ministre pour y construire les usines du chemin de fer ; dira-t-il que ce terrain ne valait rien parce qu'il n'a pas accepté l'offre? C'est le même raisonnement. La ville lui a offert un emplacement non loin des usines incendiées, mais il ne lui convenait pas pour les usines projetées et il acheta du terrain ailleurs, près de l'ancien hippodrome, à un prix que nous connaîtrons sans doute plus tard.

M. EMMERSON : Oui, l'honorable député le connaîtra plus tard. J'ai payé un prix très raisonnable pour le terrain que j'ai acheté près de la gare de Moncton. J'habite cette ville depuis vingt-cinq ans et je connais la valeur du terrain. Je sais que le prix que j'ai payé à M. Hewson, avocat conservateur de la ville de Moncton, pour ces terrains, est juste et raisonnable. J'ai essayé d'acheter un terrain avoisinant celui-ci et l'on m'en a demandé $2,000 l'acre, par petites parcelles séparées. Je crois que nous avons fait un excellent marché en achetant ce morceau de terre situé sur un plateau, dans l'entrée de la ville de Moncton ; nous avons ainsi les moyens d'étendre les cours du chemin de fer et améliorer notre trafic. L'honorable député aura tout l'avantage voulu au comité des comptes publics de faire la lumière sur cette transaction, s'il le désire.

M. FOWLER : Je ne fais pas partie de ce comité.

M. EMMERSON : Il lui est loisible de le faire, car ce marché peut supporter l'enquête la plus minutieuse. Nous avons acheté récemment un autre terrain dans un autre quartier de Moncton. Il est vrai que la municipalité nous a offert un emplacement, mais il était trop petit. Cette offre gratuite ne saurait servir d'étalon pour établir la valeur des terrains à Moncton. Nous n'avons pas accepté l'offre, tout simplement parce que le terrain était trop petit.

M. FOWLER : Vous en auriez plus que vous en avez à présent, si vous l'aviez accepté.

M. EMMERSON : Il nous en fallait 250 acres, ou environ ce chiffre, dans la ville de Moncton. Nous en avions besoin pour l'Intercolonial et le Grand-Tronc-Pacifique. Nous avons acheté cette étendue de terre à un prix que je serai orgueilleux de soumettre plus tard à la Chambre. Nous avons conclu un marché qui est, je crois, tout à l'honneur du département des Chemins de fer. Je n'ai certainement pas honte de cet achat ni d'aucun achat de terrain que nous avons fait l'année dernière.

M. FOWLER : L'honorable député dit qu'on lui a offert des terrains, l'année dernière à raison de $2,000 l'acre. Il se peut que certains terrains ne valent pas $2,000 l'acre, tandis que d'autres terrains avoisinants valent plus que cela. Ceux que vous avez achetés peuvent ne pas valoir $500 l'acre; d'ailleurs, ce n'est pas une question de valeur, la question est que le département a payé $5,000 ou $10,00 de plus qu'il n'aurait payé s'il eut acheté lui-même ces terrains.

M. EMMERSON : C'est inexact.

M. FOWLER : Peut-être avez-vous donné à entendre à quelqu'un, un ami, par exemple, que vous aviez besoin de ces terrains et avez-vous engagé ensuite un avocat conservateur exprès pour agir au nom de cet ami ? Ce sont là de ces choses qui sont du domaine de la probabilité, de ces choses qu'on m'assure être arrivées. Si le ministre tient à montrer au pays qu'il sait administrer les affaires de son département et protéger les intérêts du public, il devrait ouvrir une enquête. J'aurais cru qu'il suffisait de mentionner la chose au ministre pour obtenir aussitôt la promesse d'une enquête, mais il ne paraît pas que ni le ministre ni le Gouvernement n'acceptent cette manière de voir. J'en suis surpris.

M. EMMERSON : Il n'y a aucun motif d'enquête dans le simple fait de lire des lettres ou de répéter des racontars.

M. FOWLER : J'ai dit ce que montrent les documents.

M. EMMERSON : Vous pouvez répéter vos potins. La question n'en sera pas moins sur la valeur du terrain.

M. FOWLER : Ce n'est pas la question du tout.

M. EMMERSON : Je dis que oui.

M. FOWLER : Je vous demande pardon.

M. EMMERSON : Je dis que le terrain vaut le prix qui en a été payé. Je dis que nous l'avons acheté aux meilleures conditions possibles et c'est tout ce que je veux. Je ne suis pas familier avec les questions de recherches de titres, qui ne sont pas de mon domaine, mais je crois que toute recherche de ce genre dans le comté de Westmoreland, où le système de Torrens n'est pas en vigueur, nécessite des recherches très reculées. J'en ai fait beaucoup dans mon temps.

M. FOWLER : Vous n'avez jamais pris vingt jours à rechercher les titres de trois morceaux de terre.

M. EMMERSON : Si vous partez de l'origine des titres en 1759 et que vous suiviez jusqu'à nos jours, il est facile de comprendre la longueur de ces recherches. Cependant je ne puis rien dire de positif, car je ne connais pas la question. Ce que j'en connais, je viens de l'apprendre de la bouche même de mon honorable collègue d'en face. S'il n'a rien de plus sérieux...

M. FOWLER : Je ne comprends pas ce que veut dire l'honorable ministre avec ses titres datant de 1759. Je ne crois pas que le pays était érigé civilement à cette époque.

M. EMMERSON : C'est à l'époque où les familles des Steers, des Trites et des Jones vinrent s'établir à l'endroit où est construite aujourd'hui la ville de Moncton. Ces établissement datent de 1759, même de 1755, je crois. Ici je parle avec assurance, car j'ai moi-même fait ces recherches plusieurs fois.

M. FOWLER : Je répète que ces recherches pouvaient se faire en un seul jour, un jour ordinaire, car j'ai moi-même fait des recherches de titres dans le comté de Westmoreland et dans d'autres comtés. Il est vrai que nous n'avons pas le système Torrens, mais j'ai fait des recherches pour des domaines qui comprenaient cent fois plus de terrains que dans ce cas-ci, où il y avait eu de nombreux transports et je n'ai jamais rencontré de recherches qui m'aient coûté vingt jours de travail. Ce n'est rien moins qu'absurde. Tous les avocats de la province savent que c'est absurde de la part de cet homme de réclamer vingt jours d'ouvrage, et c'est tout aussi absurde de la part du ministre de prétendre que le prix de la terre fait le fond de cette question. Si ces terrains ont été achetés à un prix d'occasion, le département des Chemins de fer n'avait-il pas le droit au rabais comme l'intermédiaire ? Non, la valeur du terrain, même si le ministre y a trouvé une splendide occasion, ce que je doute, la valeur du terrain n'est pas le fond de cette question. La vraie question est de savoir si un intermédiaire entre le Gouvernement et les propriétaires a réalisé un profit illégitime de $6,000 à $10,000.

M. HAGGART : Le ministre dit que le coût de la pose des rails et l'assemblage des ponts en fer a été porté au compte des recettes, est-ce que cela se pratique ?

M. EMMERSON : Le coût de la pose des rails est imputé sur les recettes.

M. HAGGART : Et le coût de la reconstruction ?

M. EMMERSON : Je n'ai pas de renseignements à ce sujet.

M. HAGGART : Cela est très important, vous savez.

M. EMMERSON : Je crois, toutefois, que ces dépenses sont imputées sur les recettes.

M. HAGGART : Si l'honorable ministre consulte la page W-40 du rapport de l'auditeur général, il trouvera une dépense de $25,000 pour assembler ces ponts.

M. EMMERSON : Cette dépense est imputable à la construction, d'après sir Thomas Shaughnessy. Pendant la passage de l'honorable député au ministre de la Marine et des Pêcheries, il a acheté le bateau " Stanley " pour remplacer le " Northern-Light ". Il en a imputé le prix sur compte du capital et n'a rien alloué pour le " Northern-Light ".

M. FOWLER : Le pont de Saint-Léonard et le pont de Mitchell sont-ils compris dans cette dépense de $136,000 pour le renforcement des ponts ?

M. EMMERSON : Oui, ce sont des ponts complètement neufs.

M. FOWLER : Qu'avez-vous fait des vieux ponts ?

M. EMMERSON : Je les ai inscrits au prix de $40,000.

M. FOWLER : Est-ce le prix de la construction ou le prix au moment de leur démolition ?

M. EMMERSON : Le prix à l'heure actuelle.

M. FOWLER : Vous les jetez maintenant au rebut ?

M. EMMERSON : Non ; nous les employons ailleurs. Ainsi, le pont de Miramichi a été transféré à l'île du Prince-Edouard pour y servir.

M. FOWLER : Et vous avez inscrit le prix des ponts neufs. . .

M. EMMERSON : Au compte du capital, duquel nous avons déduit le coût des vieux ponts.

M. FOWLER : Quelle somme imputez-vous sur le capital pour ce pont ?

M. EMMERSON : Une somme égale à celle que nous portons à notre avoir dans l'actif.

M. FOWLER : Quelle relation y a-t-il entre cette somme et le coût primitif du pont ?

M. EMMERSON : Le pont de Miramichi avait été construit dans les premiers temps de l'Intercolonial en 1875, par une maison anglaise et à cette époque les ponts coûtaient beaucoup plus cher qu'à présent et je crois qu'il ne serait pas juste de créditer la totalité du prix primitif.

Déviation de la ligne à Mitchell, $4,000.

M. FOSTER : Ce crédit suffira-t-il à compléter les travaux ?

M. EMMERSON : C'est ce que nous espérons. Le travail avait été évalué à $27,400. Durant l'exercice 1904-1905, nous avons dépensé $13,394.26, et jusqu'au 31 janvier 1906, $1,083.87. Nous demandons maintenant que ce crédit de $4,000 soit voté de nouveau.

Améliorations à Drummondville, $12,750.

M. EMMERSON : Ce crédit est affecté à améliorer le service de l'eau, à de nouvelles conduites, à des voies de garage, et à l'agrandissement du quai. Les travaux sont concédés et des soumissions ont été demandées par voie des journaux.

Remise à locomotive, atelier de machines, etc., à la Rivière-du-Loup, $12,500.

M. FOSTER : Que comprend cet etc. ?

M. EMMERSON : Des voies de garage et des améliorations au service de l'eau et du charbon.

Améliorations à Newcastle, $25,500.

M. EMMERSON : Ce crédit est affecté à une remise à locomotives, à une plaque tournante et au service de l'eau. Cet argent fut voté l'an dernier mais n'a pas été employé ; nous demandons que le crédit soit rétabli.

Améliorations à Campbellton, $17,200.

M. EMMERSON : Il s'agit d'améliorer le service du charbon, de faire des voies de garage, d'installer une pompe à air pour éprouver les freins pneumatiques, et d'augmenter le service de l'eau.

Agrandissement des installations à Halifax, $300,000.

M. R. L. BORDEN : Je désirerais savoir si les $250,000 votés l'an dernier ont été dépensés, quel est l'état actuel des travaux, quel en sera le coût total et en quoi consistent ces travaux ?

M. EMMERSON : Nous avons acheté une certaine étendue de terrain en plus de celui que nous avons exproprié. Le marché n'est pas encore tout à fait conclu, mais nous sommes sur le point d'acheter de MM. Henderson et Potts, près de la voie de garage de la filature de coton, un terrain où nous construirons une remise à locomotives et un atelier de réparations. Nous avons eu beaucoup de mal à nous procurer un terrain à Halifax. Si nous avions utilisé l'emplacement actuel de la remise à locomotive et des ateliers, nous aurions obstrué l'entrée de la ville. L'importance croissante du trafic du port et l'entrée prochaine du Transcontinental nécessiteront la pose de nombreuses voies. Plusieurs emplacements nous furent proposés. Celui d'Africville aurait nui au développement du port et il nous a fallu chercher ailleurs. Celui que nous avons choisi est dans les limites de la ville et peut-être plus au centre mais un peu plus éloigné de la gare de North-Street. Je crois que mon honorable ami connaît bien cet endroit. Nous avons une côte à monter, mais nous avons 40 acres de terrain à un prix que je considère raisonnable.

M. HAGGART : Ce crédit suffira-t-il pour achever les agrandissements projetés ?

M. EMMERSON : Non. Nous avons besoin de ces $300,000 pour compléter le quai et construire un hangar à farine. Dans les conditions actuelles, pour amener le trafic de Terre-Neuve et des Antilles dans les ports canadiens, nous sommes obligés de donner des avantages aux importateurs. Quand un train de farine arrive et qu'il n'y a pas de navire pour prendre le chargement, nous sommes obligés de laisser nos wagons là, et ils servent d'entrepôts à l'expéditeur jusqu'à l'arrivée du navire ; c'est pour obvier à cet inconvénient que nous construisons un hangar à farine.

M. R. L. BORDEN : Quel est le coût estimatif total de ces travaux ?

M. EMMERSON : Les installations d'Halifax coûteront $2,779,362. Nous dépenserons environ $300,000 cette année.

M. HAGGART : Qu'a-t-on dépensé, jusqu'à présent, outre ces $2,779,000 ?

M. EMMERSON : Ceci est le total.

M. HAGGART : Le total qui reste à dépenser, mais quelle somme a-t-on dépensée, jusqu'à présent ?

M. EMMERSON : Tout le plan n'est pas encore arrêté et nous ne pouvons pas dire au juste ce qu'il coûtera, mais à la fin de l'exercice 1906-1907, les dépenses totales, depuis le commencement de l'Intercolonial s'élèveront à $3,250,000.

M. DANIEL : A quelle date l'honorable ministre fait-il remonter ce calcul ?

M. EMMERSON : Depuis le commencement de l'Intercolonial à Halifax. Cela comprend l'agrandissement de la gare de North-Street, la construction de la voie pour relier la gare avec le port, l'achat du terrain sur la rue Water, la construction d'un élévateur, etc.

M. DANIEL : Que coûteront les améliorations projetées à Halifax ?

M. EMMERSON : Nous construirons un quai près du bassin Cunard, une remise à locomotives, nous achetons ce nouveau terrain, nous relierons ce quai avec la jetée n° 8, qui est en cours de construction et nous ajouterions de nouvelles voies de garage. Les travaux que nous nous proposons de faire durant les neuf mois, coûteront environ $300,000.

M. LEFURGEY : Qu'a-t-on dépensé l'an dernier ?

M. EMMERSON : $130,298, jusqu'au 1er janvier 1906.

M. LEFURGEY : Et vous demandez $300,000 pour l'an prochain ?

M. EMMERSON : Oui.

M. LEFURGEY : Combien faudra-t-il encore, ensuite ?

M. EMMERSON : L'ensemble des travaux a été évalué à $3,250,000. Jusqu'à présent $2,779,000 ont été dépensés.

M. LEFURGEY : Depuis que nous avons l'Intercolonial à Halifax ?

M. EMMERSON : Oui.

M. LEFURGEY : Ce n'est pas ce que nous voulons savoir. Quelle somme coûteront les travaux en cours ?

M. EMMERSON : Environ $3,250,000.

M. HENDERSON : La question me paraît légitime et l'honorable ministre devrait y répondre.

M. EMMERSON : Je tâche d'y répondre du mieux possible.

M. HENDERSON : Je ne le crois pas.

M. EMMERSON : Je regrette que mon honorable ami ne soit pas plus généreux.

M. HENDERSON : L'honorable ministre cherche des faux-fuyants et ne répond pas franchement.

M. EMMERSON : Ce langage n'est pas tout à fait parlementaire.

M. HENDERSON : C'est possible, mais la conduite du ministre ne l'est pas non plus, car il est supposé répondre franchement à une question légitime.

M. EMMERSON : L'honorable député a parfaitement raison.

M. HENDERSON : L'honorable député de l'île du Prince-Edouard demande combien le ministre espère dépenser pour ces améliorations pour lesquelles il demande ce crédit de $300,000. Faudra-t-il $500,000, pour compléter ces changements qu'il a en vue ? Il me semble que l'honorable ministre doit comprendre le sens de la question et la Chambre aurait intérêt à connaître la déponse.

M. EMMERSON : Je regrette ce malendu. Je croyais répondre franchement à la question en disant que le coût total des dépenses était estimé à trois millions et un quart de dollars.

M. HAGGART : Pour ces travaux en particulier ?

M. EMMERSON : Pour les améliorations et les installations terminales à Halifax. Nous avons déjà dépensé $2,779,000. Aujourd'hui, nous demandons $300,000. Cela fait plus de $3,000,000. Il reste donc un quart de million que le Parlement devra voter encore.

M. HENDERSON : C'est ce que nous voulions savoir.

M. FOWLER : Quand a-t-on commencé ces travaux ?

M. EMMERSON : Quand je suis arrivé au ministère on travaillait à la jetée n° 8. Ensuite on a construit de grands hangars et nous avons ajouté une nouvelle voie entre la gare de North Street et les installations terminales proprement dites.

M. FOWLER : Combien avez-vous dépensé?

M. EMMERSON : L'an dernier nous avons dépensé $130,000.

M. LEFURGEY : A quelle date aviez-vous dépensé $2,779,000 ?

M. EMMERSON : Au 31 janvier 1906.

M. LEFURGEY : Et vous demandez $300,000 ?

Agrandissement des installations à Truro, $84,000.

M. R. L. BORDEN : Ce crédit complète-t-il les travaux?

M. EMMERSON : On m'informe que oui.

Pour élever le quai à Pictou-landing, $10,000.

M. FOSTER : En quoi consiste ces travaux ?

M. EMMERSON : Il se fait une forte expédition de bois de construction à Pictou Landing et on se propose d'élever le quai.

Agrandissement des installations à Stellarton, $10,500.

M. FOWLER : Je ne vois rien pour une nouvelle gare à Sussex ; l'honorable ministre avait laissé entendre l'an dernier...

M. EMMERSON : Non.

M. FOWLER : Il y a peut-être deux ans.

M. EMMERSON : Je n'ai fait aucune promesse.

M. FOWLER : Je ne dis pas que vous avez promis positivement.

M. EMMERSON : Ni autrement ; je n'ai pas été appelé à faire une promesse quelconque.

M. FOWLER : J'ai soulevé cette question devant la Chambre.

M. EMMERSON : Je ne crois pas qu'une nouvelle gare soit nécessaire à cet endroit.

M. FOWLER : On en a un grand besoin. La gare actuelle ne répond pas aux besoins du trafic ; Sussex est un des points les plus importants de l'Intercolonial.

M. EMMERSON : Je l'admets.

M. FOWLER : L'état de choses actuel à Sussex est une honte pour l'Intercolonial. Le hangar à marchandises est trop petit et toutes les autres constructions sont insuffisantes pour le traffic qui se fait à cet endroit. J'espère que le ministre tiendra compte de cela et nous donnera une nouvelle gare.

M. EMMERSON : Je prendrai certainement la chose en considération.

M. FOWLER : Favorable?

M. EMMERSON : Je pèserai toutes les circonstances favorables que je pourrai trouver.

Freins à air pour wagons à marchandises, $21,000.

M. EMMERSON : C'est un travail qui se continue d'année en année.

M. FOSTER : De quel frein se sert-on ?

M. EMMERSON : Du frein Westinghouse.

M. SAM. HUGHES : Combien de wagons ont été munis de freins à air et d'appareils d'attelage automatique?

M. EMMERSON : Jusqu'au 30 juin 1905, 7,529.

M. FOWLER : Vous en installez sur tous les nouveaux wagons?

M. EMMERSON : Oui ; et nous renouvelons les anciens.

M. FOSTER : Offrent-ils moins de danger pour les ouvriers.

M. EMMERSON : On le dit.

M. SAM. HUGHES : Combien en reste-t-il qui ne soient pas encore munis de ces appareils?

M. EMMERSON : Au 30 juin 1905, il restait encore 2,276 wagons à pourvoir ; le changement s'opère aussi rapidement que possible.

Agrandissement des installations à Pictou, $75,000.

M. FOSTER : En quoi consistent ces travaux?

M. EMMERSON : En excavation, remblai, terrassement, nouvelles voies de garage, viaduc, quai de déchargement, service de l'eau, déplacement des constructions, etc.

M. LEFURGEY : Le ministre sait-il que le département de la Marine et des Pêcheries a presque définitivement renoncé à Pictou comme port d'hiver pour le service entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme ?

M. EMMERSON : Non.

M. LEFURGEY : Si ce port a été abandonné je ne vois pas l'utilité de ces dépenses.

M. EMMERSON : On vient d'ajouter un nouveau navire à ce service, en été.

M. LEFURGEY : Le ministre de la Marine et des Pêcheries a presque abandonné Pictou comme port d'hier parce qu'il n'y a pas assez d'eau, sur la batture. Pourquoi le ministre des Chemins de fer et des Canaux dépense-t-il plusieurs centaines de mille dollars à cet endroit, si le ministre de la Marine et des Pêcheries ne peut pas y amener ses navires ?

M. FOSTER : Combien se propose-t-on de dépenser pour ces travaux ?

M. EMMERSON : Le coût total en est évalué à $316,500. Le crédit de 1905-1906, était de $100,000 ; les dépenses de cette année sont estimées à $85,000 et nous calculons qu'il faudra encore $15,000.

M. LEFURGEY : Le ministre de la Marine et des Pêcheries dit qu'il n'y a que 19 pieds d'eau à l'entrée du port de Pictou, ce qui est à peine suffisant pour les plus petits navires qui font le service de l'île du Prince-Edouard et il ne paraît pas disposé à faire creuser l'entrée du port. Ce serait un gaspillage de dépenser $300,000 à cet endroit s'il faut choisir un autre port d'hiver.

Prolongement jusqu'à Sydney-Mines, $31,700.

M. EMMERSON : $5,000 de ce crédit ont déjà été votés. Cet argent sera employé à balaster la voie et à acheter un terrain.

M. FOWLER : Où est situé ce terrain.

M. EMMERSON: Au centre de Sydney-Mines.

M. FOWLER: Combien le payez-vous ?

M. EMMERSON : Nous calculons le payer $20,000. Nous voulons avoir de grandes installations. Il nous faut au moins deux ou trois acres.

M. FOWLER : Serez-vous obligé de recourir à l'expropriation ?

M. EMMERSON : Oui.

M. FOWLER : Y a-t-il des constructions sur ce terrain ?

M. EMMERSON : Non, nous cherchons à éviter cela.

Matériel roulant, $509,290.

M. HAGGART : L'honorable ministre a dit il y a un instant que les locomotives hors de service sont remplacées en prenant sur les recettes du réseau. Où se trouve cet item dans le budget ?

M. EMMERSON : Les locomotives usées sont remplacées à même le revenu, comme cela est arrivé plus d'une fois, mais dans le cas actuel il s'agit d'augmenter le nombre des locomotives.

M. HAGGART : J'ai parcouru les comptes de l'Intercolonal et je vois que toutes les locomotives achetées sont imputées sur le capital. A quel endroit imputez-vous sur le revenu les locomotives destinées à remplacer celles qui sont devenues hors de service ?

M. EMMERSON : Nous en construisons un certain nombre à Moncton.

M. HAGGART : Combien par année ?

M. EMMERSON : L'an dernier nous en avons fini quatre ; ces ateliers en fournissent en moyenne deux ou trois par année.

M. HAGGART : Alors, deux ou trois locomotives par année suffisent à remplacer celles qui deviennent hors de service sur l'Intercolonial ?

M. EMMERSON : Quand nous réformons une locomotive nous la remplaçons par une autre dont le coût est appliqué aux frais d'exploitation.

M. FOSTER : Combien de locomotives avez-vous ?

M. EMMERSON : Environ 300.

M. FOSTER : Et combien en réformez-vous chaque année ?

M. EMMERSON : Je ne sais pas. Nous en avons quelques-unes qui sont au service depuis les premières années qui suivirent 1870.

M. HAGGART : Voici ce que je tiens à faire constater : toutes les locomotives achetées l'an dernier et l'année précédente, à part celles qui sont construites à Moncton, sont imputées sur le capital.

M. EMMERSON : Je crois que c'est en effet ce qui a eu lieu.

M. HAGGART : Or l'honorable ministre en a construit quatre l'an dernier et deux ou trois l'année précédente. Le nombre de locomotives réformées chaque année est donc de trois, en moyenne ?

M. EMMERSON : Je n'ai pas ce renseignement sous la main, mais je sais qu'il y en a qui font du service depuis 1875.

M. HENDERSON : L'honorable ministre pourrait, peut-être le savoir de son sous-ministre.

M. EMMERSON : La durée moyenne d'une locomotive est de vingt-cinq à trente ans.

M. HENDERSON : Je pourrais aussi répondre que ce n'est pas trois ans. Le ministre pourrait le savoir du sous-ministre.

M. EMMERSON : Je le lui ai demandé et il n'en sait rien.

M. FOWLER : Combien avez-vous vendu de locomotives l'an dernier ?

M. EMMERSON : Je ne crois pas que nous en ayons vendu une seule.

M. FOWLER : L'année précédente ? Les petites lignes ne recherchent-elle pas des locomotives d'occasion ?

M. EMMERSON : Oui.

M. FOSTER : Alors nous devons comprendre que toutes les locomotives qui sont détruites, brisées, brûlées ou usées sont remplacées par d'autres dont le prix est appliqué sur les frais d'exploitation ?

M. EMMERSON : Oui, quand elles sont remplacées.

M. FOSTER : Vous n'imputez sur le capital que le prix des locomotives additionnelles que vous achetez. Il y a environ 300 locomotives en service et vous maintenez votre matériel à ce chiffre, à même le revenu ?

M. EMMERSON : Oui.

M. FOSTER : Et pour cela, les trois ou quatre que vous construisez à Moncton, vous suffisent ?

M. EMMERSON : A peu près.

M. DANIEL : Le crédit de l'an dernier, pour le matériel roulant était de $1,548,500, dont $494,290, avaient déjà été votés l'année précédente. Alors, le matériel roulant acheté l'an dernier et imputé sur le capital, n'aurait coûté que $1,054,210. Cependant, d'après le rapport de l'auditeur général, il aurait été dépensé l'an dernier, imputable sur le capital, $1,377,078. Les deux comptes ne s'accordent pas.

M. EMMERSON : Ceci est pour l'exercice en cours, les chiffres de l'auditeur général se rapportent à l'exercice précédent. Voici les chiffres exacts : le crédit de 1905-1906 était de $1,548,500 ; les dépenses, jusqu'au 30 juin 1906, sont de $1,054,210.

M. FIELDING : Le rapport de l'auditeur général est pour 1905, et ces crédits sont pour 1905-1906. Les deux sommes ne peuvent pas être comparées.

M. EMMERSON : La différence entre $494,290 et $509,290, servira à l'achat d'un wagon automobile dont nous voulons faire l'essai sur certains embranchements.

M. FOSTER : En fera-t-on un wagon officiel ?

M. EMMERSON : Non ; c'est une locomotive et un wagon combinés, pour de courtes distances.

M. FOSTER : C'est pour faire le service et non pour organiser des parties fines.

M. EMMERSON : Oui.

M. DANIEL : Je crois que le matériel roulant, par mille, est plus considérable sur l'Intercolonial que sur le chemin de fer canadien du Pacifique lui-même, et cependant certaines localités ne peuvent pas expédier leurs marchandises par l'Intercolonial, sous prétexte qu'on manque de wagons.

M. EMMERSON : Prenons par exemple la ville de Saint-Jean : tous les expéditeurs ont le droit de retenir des wagons jusqu'à l'arrivée des navires. A Halifax nous sommes obligés d'accorder aux expéditeurs jusqu'à vingt-un jours sans exiger de compensation. Quand un navire n'arrive pas au jour dit, les wagons sont obligés d'attendre, et il arrive qu'il y a encombrement de wagons à cet endroit, pendant que le trafic, à d'autres endroits, souffre du manque de wagons.

M. DANIEL : Comment les choses se passent-elles à Québec ?

M. EMMERSON : La même chose a lieu sur tous les chemins de fer d'Amérique. Pas une seule compagnie sur le continent peut répondre à toutes les demandes de wagons. Un des grands inconvénients, c'est que les chemins de fer américains prennent nos wagons. Ils paient 20 cents par jour pour chaque wagon, et chaque chemin a droit de les garder un certain nombre de jours—trente jours, je crois. Ce délai expiré, ils paient $1 par jour. Il arrive qu'un chemin de fer garde un wagon 29 jours et le passe ensuite à un autre chemin, pour n'avoir pas à payer $1 par jour. Le sous-ministre et les autres fonctionnaires se sont beaucoup occupés de cette question, mais en dépit de leur négligence, la difficulté subsiste, et de tous côtés on nous demande des wagons.

M. DANIEL : N'est-il pas vrai que l'Intercolonial a plus de wagons sur les autres lignes que n'importe quelle compagnie ?

M. EMMERSON : Je ne le crois pas.

M. DANIEL : On me dit qu'un très grand nombre de wagons de l'Intercolonial sont sur les autres lignes, surtout le Grand-Tronc.

M. EMMERSON : L'honorable député a peut-être raison. Une bonne partie du trafic consiste en bois et en pâte de bois, à destination des Etats-Unis. Nous sommes obligés d'y envoyer nos wagons et nous ne pouvons plus les ravoir. Nous faisons notre possible, mais nous sommes à la merci des autres compagnies. Nous cherchons à leur rendre la pareille, et quand nous avons des wagons des autres compagnies, nous les chargeons à destination des ports américains, mais tout cela nous donne beaucoup de mal.

M. DANIEL : Savez-vous toujours où se trouvent ces wagons ?

M. EMMERSON : Jour par jour.

Agrandissement d'installations et de commodités le long de la ligne, $8,850.

M. DANIEL : Où vous proposez-vous de doubler la voie ?

M. EMMERSON : Près d'Halifax.

M. DANIEL: Est-ce tout ce que couvre ce crédit ?

M. EMMERSON : Non. Nous doublons la voie entre Bedford et Windsor-Jonction, ainsi qu'entre Stellarton et New-Glasgow.

Reconstruction de murs inclinés, le long du canal Lachine, $33,375.

M. FOSTER : Ces travaux sont-ils donnés à l'entreprise ?

M. EMMERSON : Oui.

Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, $185,500.

M. LEFURGEY : A-t-on fait les études nécessaires pour la construction d'un embranchement entre West-Cape et la ligne principale du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard ?

M. EMMERSON : J'aurai à me procurer ces renseignements.

Canaux de Carillon et de Grenville ; barrages en travers de glissoires, $26,250.

M. EMMERSON : Ce crédit est destiné à remplir l'ouverture qui avait été laissée dans le barrage pour le passage du bois.

M. HAGGART : Où passera le bois ?

M. EMMERSON : Il ne passera plus. Ce passage n'a pas été utilisé depuis trois ans.

M. SAM. HUGHES : S'il arrivait du bois, il faudrait le faire passer par l'écluse ?

M. EMMERSON : Oui.

Canaux de Québec. Nouveau tonnage, levés, plans, etc., $1,500.
Pour construire deux bateaux plats, $4,500.

M. BERGERON : Q'entend-on par les canaux de Québec ?

M. EMMERSON : Ce crédit sera affecté à faire de nouveaux bornages, à placer des bornes et à recueillir tous les renseignements nécessaires concernant les canaux de la province de Québec. Sur les canaux du Richelieu on conteste les titres du Gouvernement à certains terrains adjacents et nous voulons avoir une carte et un plan complet.

M. BERGERON : L'expression "canaux de Québec" comprend-elle tous les canaux de la province de Québec ?

M. EMMERSON : Oui.

M. FOSTER : A quoi sont destinés ces bateaux plats ?

M. EMMERSON : On s'en sert dans le dragage des canaux.

M. BERGERON : Doit-on refaire le bornage de tous les canaux de la province de Québec.

M. EMMERSON : Cela ne sera pas nécessaire sur tous les canaux.

Canal des Galops ; pour aveugler une fuite dans la berge, $18,000.

M. EMMERSON : Ces travaux sont nécessités par des fuites qui se sont déclarées dans la berge. Au cours de la construction, il y a quelques années, on avait construit des encoffrements qui avaient été recouverts ; mais le niveau de l'eau ayant été élevé, la pression s'est trouvée plus grande et des fuites se sont déclarées. Ces travaux ont été concédés à M. J. O'Leary, d'Ottawa. qui était le seul soumissionnaire.

M. SAM. HUGHES : A-t-on demandé des soumissions dans les journaux ?

M. EMMERSON : Oui, dans tous les journaux ?

M. SAM. HUGHES : Quand ces travaux avaient-ils été faits ?

M. EMMERSON : Lors de la construction du canal.

M. SAM. HUGHES : L'ingénieur a-t-il été destitué ?

M. EMMERSON : Il y a longtemps qu'il a reçu sa récompense.

M. SAM. HUGHES : Il y a quelque temps l'honorable ministre a congédié plusieurs ingénieurs à propos d'une bagatelle de $400, et voici une dépense de $18,000.

M. EMMERSON : Il s'agit ici d'un vice de construction qui remonte à 40 ans.

M. HAGGART : Tout le canal des Galops a été reconstruit. Les écluses ont été agrandies, les berges ont été renforcées et élevées.

M. EMMERSON : Mais l'élévation du niveau de l'eau a aussi augmenté la pression. Ce qui était suffisant autrefois ne suffit plus pour résister à la pression actuelle, et des fuites d'eau se sont déclarées.

M. HAGGART : Quand on a augmenté le tirant d'eau, il a fallu creuser le canal ou élever les berges, pour faire passer les bateaux.

M. EMMERSON : Tout ce que je sais, c'est que ces travaux sont nécessaires parce que des fuites se sont déclarées dans les berges construites il y a de longues années. Depuis que le canal est construit, le niveau a été élevé, ce qui a augmenté la pression et l'eau s'est infiltré dans ces encoffrements.

(Il est fait rapport des résolutions adoptées.)

M. FIELDING : Je propose que la séance soit levée.

M. FOSTER : Quelles sont les affaires qui viendront en discussion demain ?

M. FIELDING : Plusieurs bills qui sont sur l'ordre du jour, puis les crédits du ministre des Chemins de fer et des Canaux.

(La motion est adoptée et la séance est levée à minuit et vingt minutes mardi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 12 juin 1906.

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

ADOPTION D'UN RAPPORT DU COMITE DES IMPRESSIONS.

M. PARMELEE propose l'adoption du 3e rapport du comité mixte des deux Chambres sur les impressions parlementaires.

M. SPROULE : Nous voudrions avoir quelques explications au sujet de ce rapport. Je ne crois pas qu'un seul membre de cette Chambre se rappelle ce qu'il contient, car il y a déjà quelque temps qu'il a été déposé.

M. PARMELEE : C'est tout simplement un rapport concernant les documents parlementaires. Dans ce rapport le comité propose de n'en plus imprimer à l'avenir.

(La motion est adoptée.)

1re LECTURE

De quatre projets de loi :

Le 1er (n° 190), déposé par M. Duncan Ross, tendant à faire droit à M. Asenath Ramsey ;

Le 2e (n° 191), déposé par M. L. G. McCarthy, tendant à faire droit à dame Jane Frances Fields ;

Le 3e (n° 192), déposé par M. Calvert, tendant à faire droit à M. James Allen ;

Le 4e (n° 193), déposé par M. Parmelee, tendant à faire droit à M. Frederic William Wright.

MUTATIONS DANS LES COMITES PERMANENTS.

Sir WILFRID LAURIER propose :

Que M. Roche (Marquette) remplace M. Ingram dans le comité chargé de l'examen des lois électorales fédérales ; que M. Crocket remplace M. Ingram dans le comité des comptes publics ; que M. Roche (Marquette) remplace M. Ingram dans le comité des banques et du

commerce ; que M. Bergeron remplace M. Ingram dans le comité d'agriculture et de colonisation ; que M. Kemp remplace M. Ingram dans le comité chargé d'examiner le bill n° 62 modifiant l'acte des chemins de fer de 1903 ; que M. Blain remplace M. Ingram dans le comité des ordres permanents, et que M. Brodeur remplace M. Fitzpatrick dans le comité chargé de l'examen des lois électorales fédérales.

(Adopté.)

OBSERVATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. THOMAS MARTIN (Wellington-nord) : J'invoque la question de privilège. Dans le " Star " de Montréal du 9 courant, on a mal interprété mes paroles. Le " Star " a dit :

M. Martin, député libéral de Wellington-nord, dit qu'il n'approuve pas la résodlution adoptée par l'association des cultivateurs de son comté ; cette résolution déclarait qu'un tarif élevé n'était pas dans les intérêts des cultivateurs.

C'est exactement le contraire de ce que j'ai dit. Après avoir lu la résolution de l'association des cultivateurs, j'ai déclaré que je l'approuvais, ainsi qu'on pourra le constater en consultant le compte rendu de la séance.

PROLONGATION DE DELAI.

M. L. G. McCARTHY (Simcoe-nord) : propose :

Que suivant la proposition contenue dans le 14e rapport du comité des ordres permanents, l'application de la règle 49, qui limite le temps pour recevoir des pétitions en obtention de bills d'intérêt privé, soit suspendue au sujet des pétitions de la compagnie d'assurance la Western et de la compagnie d'assurance la British-America, présentées ce jour, et que ces pétitions soient lues et reçues sans délai.

La motion est adoptée.

1re LECTURE

Du projet de loi (n° 195), déposé par M. Aylesworth, concernant la cour d'appel du Manitoba.

1re LECTURE D'UN BILL MODIFIANT LA LOI SUR LES MONNAIES.

L'honorable M. FIELDING (ministre des Finances) demande à déposer un projet de loi (n° 195) tendant à modifier la loi sur les monnaies.

Monsieur l'Orateur, le bill ne contient qu'un seul article et je ne puis mieux l'expliquer qu'en en donnant la lecture :

Le ministre des Finances et receveur général pourra, en vertu de règlements édictés par le Gouverneur en conseil des ministres, racheter toute monnaie en argent, cuivre ou bronze, qui a été émise pour la circulation en Canada, et qui, par suite du frai causé par un usage légitime, sera jugée être devenue impropre à la circulation.

L'objet pratique de ce bill est de permettre au Trésor de racheter la monnaie d'argent qui a été effacée par l'usage, et dépréciée en valeur et en apparence. Nous voulons remplacer cette monnaie par de la monnaie neuve. Il y aura une petite perte mais c'est une perte que le pays doit supporter.

M. BERGERON : Qu'a-t-on fait en vertu de la loi adoptée à la dernière session au sujet de l'exportation de la monnaie américaine.

M. FIELDING : J'ai dit dans l'exposé budgétaire que nous avions exporté environ pour un quart de million de dollars de monnaie américaine en vertu de cette loi.

M. BERGERON : La loi est maintenant appliquée ?

M. FIELDING : Oui.

M. N. HENDERSON : Est-ce que ce bill s'appliquera aux monnaies qui ont été perforées et dont les trous ont été remplies avec un autre métal de la couleur de l'argent? Les banques refusent d'accepter cette monnaie, mais souvent des personnes qui ne portent pas attention la reçoivent dans le cours ordinaire des affaires. Si les trous n'étaient pas remplis il est facile de voir que la pièce de monnaie n'est pas complète, et il n'y a pas la même cause de déception. Mais lorsque le trou a été rempli il arrive très souvent que la personne qui a reçu la pièce de monnaie ne s'en aperçoit que plus tard, lorsqu'elle veut la passer à d'autres.

M. FIELDING : Ce bill ne s'applique pas aux monnaies perforées. Cela tombe sous le coup de la loi qui défend de mutiler les monnaies, et cette mutilation est un acte illégal. Donc, si le Parlement a jugé bon de défendre de percer les monnaies, nous ne pourrions pas convenablement racheter les monnaies ainsi mutilées, et offrir réellement une prime à leur mutilation. Je plains ceux qui ont des monnaies mutilées en leur possession. On me dit qu'en certaines parties du pays les églises ont en abondance de ces monnaies, et bien qu'elles aient toutes mes sympathies, je ne crois pas que nous puissions leur racheter ces monnaies.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

QUESTION RELATIVE AU BILL SUR LES JUGES DES COURS PROVINCIALES.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire appeler l'attention du ministre de la Justice sur le bill (n° 13) que j'ai déposé au commencement de la session.

C'est un bill qui a trait aux juges des cours provinciales. Ce bill a reçu sa 2e lecture le 29 mars dernier et il a été convenu avec le ministre de la Justice d'alors qu'on en reprendrait l'étude plus tard ou que le Gouvernement déposerait lui-même un bill dans le même sens. En l'absence du ministre de la Justice, j'ai appelé l'attention de l'honorable premier ministre sur la question, il y a quelques jours, et j'ai reçu l'assurance que le Gouvernement agirait. Je désire appeler aujourd'hui l'attention du ministre de la Justice sur ce bill, parce que je tiens beaucoup à ce que nous votions une loi de ce genre à la présente session. Je ne crois pas pouvoir rester à Ottawa plus d'une semaine encore, et conséquemment, je crois qu'il est raisonnable d'appeler l'attention du Gouvernement sur la question et du ministre de la Justice en particulier. Probablement qu'il pourra me dire quelle action le Gouvernement entend prendre en la matière.

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : Je pourrai donner une réponse à l'honorable député demain.

DECES DE SIR HECTOR LANGEVIN.

M. R. L. BORDEN : Monsieur l'Orateur, ce n'est pas l'habitude de faire mention dans cette Chambre du décès de personnes qui ont été autrefois membres de cette Chambre, mais sir Hector Langevin était l'un des derniers survivants des pères de la confédération. Même avant la confédération il était une figure en vue dans la vie publique de sa province. Depuis la confédération jusqu'à sa retraite il a occupé une large place dans la vie publique du Canada. C'était un homme de beaucoup d'habilité et d'une grande force de caractère. Il a exercé une influence considérable sur les affaires du pays dans son temps et sur sa génération. Il était dans la politique avant que je fusse élu membre de la Chambre, et je n'ai pas eu l'avantage de le connaître personnellement. Il s'est retiré de la vie publique il y a quelques années à la suite d'une enquête sévère dans l'administration de son département, et bien que l'on ait découvert quelques irrégularités nous sommes heureux de pouvoir dire qu'il n'y avait rien de nature à atteindre son honneur personnel. Je suis certain que ce n'est pas trop dire que dans cette occasion les deux côtés de la Chambre s'unissent pour exprimer leurs sympathies à sa famille et à ses amis.

Sir WILFRID LAURIER : Monsieur l'Orateur. A un point de vue j'ai eu un avantage que n'a pas eu mon honorable ami qui vient de parler en termes très justes d'un homme qui a occupé une place considérable dans ce pays. J'ai siégé dans cette Chambre pendant plusieurs années en même temps que sir Hector Langevin, et parmi les nombreuses qualités dont mon honorable ami a parlé, je puis dire qu'il en possédait une que pour ma part, en ma qualité de jeune membre de cette Chambre, et que plusieurs autres membres aussi ont eu l'occasion d'apprécier. C'était sa courtoisie constante à l'égard de tous les membres de cette Chambre. Sir Hector Langevin était un ministre très actif. Il avait à administrer un département qui lui donnait beaucoup d'ouvrage; et dans ses rapports avec la Chambre et surtout avec les membres de l'opposition il était toujours prêt à donner tous les renseignements qu'on lui demandait.

Sir Hector Langevin a joué un grand rôle dans la politique du pays en général et dans sa province en particulier pendant plus de trente ans, d'abord commme député et plus tard comme ministre. La politique dans ces temps-là comme aujourd'hui n'était pas tout à fait un lit de roses, et il a goûté aux amertumes comme aux douceurs de la vie publique. Mais bien qu'il ait été accusé de malversations sérieuses nous sommes heureux de savoir que rien n'a pu être relevé contre lui personnellement, dont aucun de ses amis puissent rougir. Ceux qui lui étaient opposés ont pensé qu'il n'avait pas été aussi prudent qu'il aurait pu l'être ; mais peut-être qu'il est mieux de laisser ces choses dans l'oubli et ne se rappeler que les services qu'il a rendus à son pays. Il a pris une grande part aux travaux préliminaires de la confédération, et il est triste pour nous, qui ne sommes plus de jeunes députés, de penser qu'il est un des rares survivants de cette époque importante. Je puis donner à mon honorable ami l'assurance que nous de ce côté ici de la Chambre, qui avons combattu vigoureusement sir Hector Langevin, nous sommes très heureux de nous associer aux sentiments qu'il a exprimés à l'égard de cet homme public.

OBSERVATIONS SUR L'ATTITUDE DE LA CHAMBRE DANS L'INCIDENT CINQ-MARS.

L'honorable GEORGE E. FOSTER : Monsieur l'Orateur, je désire faire quelques courtes observations sur ce qui s'est passé le 7 du mois courant dans cette Chambre, en vue aussi de ce qui pourra se passer à une date rapprochée. Je veux bien laisser à chaque membre de cette Chambre la plus grande liberté d'appréciation sur ce qui s'est passé le 7 courant, et je suppose qu'il ne m'est pas nécessaire de rappeler aux deux côtés de la Chambre la dignité de la position que ce parlement occupe dans le pays, et qu'occupent conséquemment ses membres individuellement. On dit souvent que cette Chambre constitue ce que l'on appelle le plus haut tribunal du pays. Bien que la Chambre des communes ait délégué à d'autres un très grand nombre des pouvoirs qui lui appartenait, elle n'en continue pas moins à être la gardienne et le défenseur de ses privilèges. Le parlement an-

glais et le parlement canadien, qui est constitué sur le modèle de ce dernier, ne se sont jamais départis de ces pouvoirs. Le Parlement remplit beaucoup de fonctions de la plus haute importance. Je suppose qu'il est parfaitement compris que dans tous ses actes le Parlement ne doit jamais oublier qu'il forme un grand conseil, et que conséquemment nous devons nous conduire avec tout le décorum et la dignité convenables. C'est le Parlement qui fait les lois du pays; c'est lui qui met en vigueur les principes abstraits de justice ; il nomme les juges des hautes cours et autres cours du pays qui rendent la justice. Ses fonctions, pour ne pas aller plus loin, montrent que le Parlement est la source de grands pouvoirs, et font voir aussi la responsabilité qui repose sur chacun de ses membres, comme sur le Parlement même, de défendre ses privilèges et sa dignité. Tous les privilèges qui s'attachent au Parlement comme corps sont l'apanage de ses membres individuellement. Si on lit l'histoire du parlement anglais et les comptes rendus des délibérations de ce parlement, on constatera qu'il est souvent très difficile de savoir ou la violation du privilège s'exerce contre un membre du parlement ou contre le parlement même. Les cas ne sont pas rares—je crois qu'il serait plus difficile de n'en pas trouver, où l'attaque dirigée contre les privilèges d'un membre du parlement a été considérée comme une attaque à la dignité et aux privilèges de la Chambre.

De sorte que quels que soient les pouvoirs que le parlement ait délégués à d'autres, lorsqu'un député se plaint d'être attaqué dans ses privilèges c'est au parlement même qu'il doit s'adresser et c'est à cette Chambre dans ce cas-ci comme dans des cas semblables qu'il appartient de juger. C'est à la Chambre de se prononcer sur l'accusation et elle remplit les fonctions d'un jury ou d'un juge lorsqu'elle rend son jugement. En ma qualité de membre de ce Parlement, m'estimant lésé dans mes privilèges, je m'adresse d'une façon régulière et constitutionnelle à cette Chambre. J'ai déposé ma plainte, lecture a été faite de l'article dont je me plains, et à ce moment la Chambre devient ou devrait devenir le juge qui mettra la question en délibération, la jugera et finalement appliquera la censure qu'elle jugera à propos d'appliquer et quelque sévère qu'elle puisse être.

Je me souviens de plusieurs précédents qui ont eu lieu en cette Chambre même. Elu député en 1883, j'ai continué à être membre de la députation jusqu'à présent, à l'exception de trois ou quatre années. J'ai eu occasion de voir plusieurs cas de ce genre au Parlement, tout comme un certain nombre de nos honorables collègues qui ont été aussi longtemps que moi et peut-être plus longtemps que moi au Parlement. Chaque fois que des cas de ce genre sont venus en discussion devant nous, j'ai toujours remarqué que la Chambre des communes comprenait la responsabilité qui lui incombait, je suis certain que dans ces circonstances le Parlement n'a jamais oublié la dignité de sa position. Je crois que mon très honorable ami qui siège en face de moi se rappelle ces circonstantes, et me sera témoin lorsque je dis que les procédures dans ces cas ont été conduites dans la Chambre avec tout le décorum et la dignité possibles.

Si nous consultons les archives de la Chambre des communes d'Angleterre, nous trouvons plusieurs cas semblables. On viole encore parfois les privilèges du Parlement de l'autre côté de l'océan, bien que là-bas les cas soient plus rares. Mais il y a une cause dont je veux parler brièvement, parce c'est une cause moderne et se rapporte à un article publié dans un journal de Londres. Cela se passait le 14 août 1901, et est conséquemment de date récente. Le " Globe ", journal de Londres, publiait à cette date un article très acerbe contre les nationalistes irlandais. M. Redmond, le 15 août 1901, souleva la question de privilège. Il appela l'attention de la Chambre sur l'article dont il se plaignait, non pas, il a pris bien soin de le dire, parce qu'il demandait la protection de la Chambre, non parce qu'il n'était pas en état de se défendre lui-même, mais parce qu'il ne voulait pas laisser passer inaperçue une violation évidente des privilèges du parlement et qu'il ne voulait pas laisser tomber en désuétude les privilèges et les libertés parlementaires. Je prendrai la liberté de lire l'article dont il se plaignait :

M. Asquith désirait évidemment viser ses propres collègues dans sa déclaration. C'est avec satisfaction que le public reconnaîtra dans cette déclaration, faite par un homme qui est probablement destiné à jouer le premier rôle dans la direction de son parti une indication évidente, que pour lui-même au moins, il est enfin décidé à ne plus se soumettre à la populace irlandaise. C'est un fait reconnu il y a longtemps, que les membres de son parti nourrissent des visées semblables. Mais il fallait la conduite révoltante de ces derniers temps de la part des mercenaires politiques de l'île sœur pour provoquer une déclaration publique de ses opinions. C'est une erreur de supposer que la majorité du parti irlandais est mue par des aspirations nationales réelles, ou qu'elle se soucie le moins du monde des principes qu'elle proclame si bruyamment. De ce côté ici du canal Saint-George nous sommes si peu accoutumés à la corruption politique, qu'on n'y songe presque jamais comme une explication de la conduite de nos hommes publics. Mais en Irlande le cas est tout différent. Le même esprit, le même mobile qui ont fait le Tammany synonyme de corruption publique, ont fait le parti nationaliste ce qu'il est. Un grand nombre de ceux qui le composent sortent des derniers rangs de la population, dont le seul objet en est un d'intérêt pécuniaire, c'est-à-dire de faire autant d'argent que possible au moyen des spéculations et de corruption politique. Tous ceux qui ont été un peu mêlés à l'adoption de bills privés irlandais, ou à l'octroi de chartes ou privilèges de

l'autre côté du canal, peuvent témoigner de ce que nous avançons. Ce ne sera donc pas causer de tort à l'Irlande que reduire le nombre de ces parasites collés à ses flancs.

Tel était cet article qui est très acerbe, et dirigé évidemment, sur deux points principalement, contre les nationalistes irlandais de cette époque. Lorsque M. Redmond a défendu les privilèges parlementaires attaqués par cet article, personne n'a fait d'opposition et après qu'il eut prononcé un court discours, il proposa la motion suivante :

Que les passages de l'article du " Globe " dont on se plaint constituent une violation des privilèges de cette Chambre.

Plusieurs membres de la Chambre parlèrent sur cette motion. Tous furent d'accord à dire que c'était une violation directe des privilèges du Parlement, et après une très courte discussion la motion fut adoptée. Cette motion fut suivie d'une autre citant l'éditeur et le rédacteur du journal le " Globe " à la barre de la Chambre le lendemain à trois heures. Il y eut sur cette motion une courte discussion, non pas que quelqu'un s'opposât à la comparution de ces deux personnes, mais on craignait qu'il pourrait surgir des difficultés si l'une des deux refusait de répondre aux questions qui leur seraient posées, mais tout de même la motion fut adoptée unanimement. Le 6 août la Chambre donna ordre d'amener à la barre le rédacteur et l'éditeur du journal le " Globe " et ces deux personnes comparurent. L'orateur leur expliqua ce dont il s'agissait, et leur demanda si elles avaient aucune explication à donner. M. Armstrong et M. Madge, le rédacteur et l'éditeur du " Globe ", exprimèrent immédiatement leur regret de la publication de cet article, et firent leurs excuses à la Chambre. L'Orateur leur ordonna alors de se retirer, et le premier lord de la trésorerie, M. Arthur J. Balfour, déposa la motion suivante :

Que cette Chambre, tout en reconnaissant que M. George Elliot Armstrong, le rédacteur, et M. William Thomas Madge, l'éditeur du " Globe ", ont fait des excuses et exprimé leur regret d'avoir publié l'article incriminé, est d'opinion que George Elliot Armstrong et William Thomas Madge ont commis une violation des privilèges de la Chambre en publiant ledit article dans le journal du 14 courant, intitulé " Irish Rowdies " et qu'ils soient ramenés dans cette Chambre et reprimandés par monsieur l'Orateur pour avoir commis cette violation des privilèges parlementaires.

M. Redmond souleva immédiatement la question de savoir si l'expression de regrets et lecture n'équivalait pas à une rétractation et à un désaveu complet des accusations. M. Redmond croyait que c'était le moins que l'on pouvait demander à ces deux personnages. Après ces paroles de M. Redmond, M. Balfour lui-même s'accorda avec M. Redmond et le rédacteur et l'éditeur furent immédiatement rappelés à la barre de la Chambre et l'Orateur leur adressa les paroles suivantes :

Je dois vous informer que cette Chambre n'est pas satisfaite des termes dans lesquels vous avez fait vos excuses ; elle ne les trouve pas suffisamment explicites, et elle désire que vous l'informiez catégoriquement si l'un deux de vous ou tous les deux ensemble, désavouent les accusations portées dans l'article incriminé, et les retracte entièrement.

M. ARMSTRONG : Monsieur l'Orateur, je regrette infiniment l'interprétation que cette honorable Chambre a donnée à l'article qui a paru dans le " Globe " de mercredi dernier, et si l'on m'en donne la permission, je répèterai l'explication ou plus tôt, j'adhérerai à l'explication donnée dans l'article d'hier, et je crois qu'elle équivaut à une rétractation. Je veux de plus, afin de ne laisser aucun doute possible, désavouer cet article, et je le fais en exprimant mon grand regret que cette Chambre ait interprété mes paroles de cette manière.

M. L'ORATEUR : Désirez-vous, M. Madge, ajouter quelque chose ?

M. MADGE : Non monsieur l'Orateur.

L'Orateur fit alors remarquer qu'il ne lui semblait pas que cette rétractation fût suffisamment explicite, et il posa la question aux accusés d'une façon plus directe en disant :

Sans nous occuper de ce qui peut avoir été publié dans le " Globe " de jeudi, je dois vous demander de déclarer maintenant à la barre de cette Chambre, si vous retractez catégoriquement l'imputation que la Chambre a vue dans l'article de mercred idernier.

M. ARMSTRONG : Je la rétracte, monsieur l'Orateur.

M. l'ORATEUR : Monsieur Madge, je vous pose la même question.

M. MADGE : Je la rétracte volontiers, monsieur l'Orateur.

M. L'ORATEUR : Il ne faut pas jouer sur les mots et essayer de se moquer de la Chambre. Vous devez dire catégoriquement si oui ou non vous retractez cet article ainsi que je vous l'ai demandé.

M. MADGE : (après une pause). Je le rétracte.

M. l'ORATEUR : Acceptez-vous l'interprétation que j'ai donnée à l'article et le rétractez-vous ?

M. MADGE : J'ai dit, monsieur l'Orateur, que je le retracterai et je le rétracte.

M. l'ORATEUR : Quelques membres de cette Chambre désirent-ils ajouter quelque chose avant que ces messieurs soient autorisés à se retirer ou proposer une question que je pourrais leur adresser ?

Personne ne répondant, l'Orateur dit :

Ils peuvent se retirer.

Après ces rétractations et excuses que l'on aurait pu croire complètes, la question n'en finit pas là. M. Balfour modifia sa motion, la fit adopter par la Chambre et les deux accusés furent ramenés devant l'Orateur qui leur parla comme suit :

Pour me conformer à cette résolution il est de mon devoir de vous faire connaître le jugement et la censure de cette Chambre. En le

faisant je dois vous rappeler que le plus cher trésor de cette Chambre est sa réputation qu'elle veut conserver pure et intacte dans l'exécution de ses devoirs législatifs, et elle est profondément sensible à toutes les imputations qui peuvent être faites contre elles. Elle est surtout sensible à des accusations de ce genre contre des membres des commissions qui, dans l'exécution de leurs devoirs qu'ils remplissent avec tant de fidélité et de justice, sont continuellement en contact avec de grands intérêts pécuniaires et ont souvent à exercer des fonctions quasi-judiciaires. Telle est l'accusation que vous avez portée contre les membres de cette Chambre. Vous n'avez pas tenté de la justifier et vous n'avez non plus donné aucune excuse ou explication satisfaisante, mais vous avez fait ce que vous ne pouviez vous empêcher de faire ; vous avez répudié entièrement toute intention de commettre une atteinte aux privilèges de cette Chambre, et vous avez rétracté toutes les accusations que vous avez portées. Dans ces circonstances la Chambre ne se propose pas de prendre d'autres mesures contre vous, excepté que de vous reprimander, et conséquemment au nom de cette Chambre je vous reprimande pour votre action et votre faute.

Les accusés reçurent alors ordre de se retirer.

Ordonné que la réprimande de monsieur l'Orateur soit consignée dans les procès-verbaux de cette Chambre.

J'ai cité ce cas et donné lecture de ce débat pour montrer comme la Chambre des communes anglaise considérait sérieuse cette insulte à ses privilèges. Le hansard ne mentionne pas, naturellement, qu'il y a eu des applaudissements d'une façon ou d'une autre, mais d'après la discussion il ne paraît y avoir eu rien de discordant ou d'inconvenant, ou indiquant que le sujet avait été traité d'une façon légère. Si les honorables députés veulent lire les comptes rendus que les journaux ont faits de l'affaire le lendemain, ils verront que la conduite de la Chambre a été d'une correction parfaite.

Mais quel contraste, lorsqu'il y a quelques jours un cas semblable de violation de privilèges a été soumis à cette Chambre ? Quel contraste avec ce qui a eu lieu dans la Chambre des communes anglaise. Les honorable membre de cette Chambre, et vous, monsieur l'Orateur, vous vous souvenez de ce qui s'est passé. Le sergent d'armes annonça à la Chambre que la personne accusée d'avoir porté atteinte aux privilèges de cette Chambre était à la porte. Aussitôt les applaudissements éclatèrent sur les bancs ministériels. Le sergent d'armes introduisit l'accusé, et celui-ci avait à peine dépassé la porte, monsieur l'Orateur, n'était pas même rendu à la barre de la Chambre qu'une explosion prolongée et bruyante d'applaudissements et de coups de pupîtres eut lieu.

M. D. ROSS (Yale-Caribou) : Monsieur l'Orateur, je demande la parole pour une question de règlement. Voici mon objection: Cette question est venue devant la Chambre la semaine dernière et la Chambre a accordé à l'accusé une semaine pour consulter un avocat et préparer sa défense. Or, je voudrais savoir comment l'honorable député (M. Foster) peut anticiper ce que la Chambre va faire, en discutant la question d'une journée à l'avance et en l'absence de l'accusé et de son avocat ?

M. l'ORATEUR : Je ne crois pas que l'honorable député (M. Foster) discute la question. Il discute simplement l'attitude de la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER : Je n'ai pas voulu interrompre mon honorable ami (M. Foster) parce que je croyais qu'il discutait une question de privilège. C'est à vous, monsieur l'Orateur, de décider si c'est une question de privilège ou si ce n'en est pas une ? Mais j'appellerai l'attention de la Chambre sur ce fait que s'il y a une règle sur laquelle l'honorable député peut s'appuyer, il y en a aussi une autre qui défend de faire allusion aux débats passés.

M. FOSTER : Je crois que je suis dans la question, monsieur l'Orateur, et je vais poursuivre mes observations. Les membres de la droite n'ont pas été les seuls à applaudir, mais nous avons vu aussi les membres du cabinet applaudir bruyamment et parmi eux surtout l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) et l'ex-avocat général (M. Lemieux) qui est aujourd'hui ministre des Postes. Or, quel pouvait bien être le motif de cela et quel résultat pouvons-nous en attendre ? Cette conduite n'a certainement pas eu et ne pouvait pas avoir l'effet de montrer au pays qu'une Chambre, et cette Chambre principalement, maintenait la dignité et la décence qu'elle est obligée de tenir et sauvegarder. Le ministre de la Justice a prétendu que les honorables membres de cette Chambre se posaient en juges. Il est même allé plus loin que cela. Il a dit que la Chambre était le juge, et mon ami le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a par deux fois dit que les membres de cette Chambre constituaient le jury qui devait juger la cause.

Or, monsieur l'Orateur, quelle opinion peut-on avoir d'un tribunal composé de juges, ou d'un corps de jurés qui, lorsque le prisonniner est amené devant eux pour subir son procès se livreraient, ou du moins une majorité d'entre eux, et sous la direction d'un chef, à des manifestations sympathiques et bruyantes ? Cela ne prouverait certainement pas beaucoup en faveur de la dignité de ces juges ou de l'impartialité et de l'attitude juridique des membres du jury, et il serait difficile de faire croire à l'ardeur et au désir de ce tribunal ou de ce corps de jurés d'administrer la justice avec soin et impartialité. Quel effet cela peut-il avoir aussi sur le violateur de la loi lui-même, lorsque le tribunal ou la majorité du tribunal et des jurés, sous la conduite d'un chef, éclate en applaudissements sympathiques à la cause du prévenu à la barre ?

Le Gouvernement et ses partisans peuvent sympathiser avec l'accusé, mais il aurait été de bon goût pour eux de dissimuler un peu leur sympathie dans la circonstance. Le moins qu'ils pouvaient faire, c'était de donner au public le spectacle d'une réunion d'hommes qui sont là pour entendre les témoignages, les apprécier et rendre un jugement juste, honnête et impartial. S'imagine-t-on un tribunal composé de juges ou un jury composé d'hommes agissant de cette façon dans un pays civilisé ? Et cependant dans cette Chambre du Parlement qui choisit les juges, qui est la fontaine de justice et qui rend les lois, et qui est supposée faire toutes ces choses avec sagesse, on voit la plus grande partie de ses membres, appelés à juger une cause, exprimer ouvertement, sous la direction d'un chef, leurs sympathies pour le prévenu à la barre.

Lorsque l'article de journal dans lequel sont les passages incriminés a été lu dans cette Chambre, on a vu les membres du Parlement, de même que des membres du Gouvernement, applaudir à chaque passage, à chaque expression vive, et on a entendu des applaudissements éclater sur les bancs ministériels.

Peut-on dire qu'il n'y a pas là mépris et indifférence au sujet des privilèges du Parlement lorsqu'on voit applaudir la violation de ces privilèges, et que l'on donne approbation et courage au prisonnier à la barre qui est accusé d'avoir commis cette violation de privilèges.

Je n'ai pas l'intention d'en dire plus long sur le sujet. Tout le monde connaît comme moi ce qui s'est passé. Je sais que cette cause doit revenir de nouveau devant la Chambre et des deux côtés de la Chambre on le sait aussi. Chaque député doit être jugé aujourd'hui sur ce qu'il se propose de faire, et comment il va se conduire. Je sais que ce serait une triste chose si, dans des cas de ce genre, nous ne maintenions pas notre dignité et montrions une sympathie pour ces violations des privilèges du Parlement, qui datent de loin et qui ont été conservés avec soin par le modèle des parlements comme ils l'ont été par notre propre parlement. Je ne suis pas le gardien de cette Chambre. Il vous appartient, monsieur l'Orateur, d'y maintenir l'ordre et le décorum, mais ce devoir retombe plus particulièrement sur le très honorable premier ministre qui dirige cette Chambre et lorsque l'on a eu le spectacle que je ne puis qualifier autrement que comme une scène déplorable, je n'ai pas vu que l'honorable premier ministre ait rien fait pour modérer l'agitation de ses partisans et leur explosion de sympathie en faveur de la personne qui a été accusée de violation des privilèges du Parlement.

Je propose à la Chambre de lever sa séance.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je ne crois pas que ce soit le temps ni l'occasion des discuter ce qui s'est passé le 7 courant et je n'aurais pas pris la parole, si notre ami (M. Foster) ne m'avait pas pris à partie pour ce qu'il appelle ma conduite antiréglementaire lors des incidents de l'autre jour. Il est bien vrai que dans une grande mesure je suis responsable, comme chef de cette Chambre, de la manière dont elle se conduit, et je dois prendre la responsabilité de cette conduite. Mais si mon honorable ami (M. Foster) considère que ma responsabilité va jusqu'au point que je sois obligé d'empêcher les membres de la Chambre de manifester d'une façon bienveillante ou non, je crains qu'il ne dépasse la mesure.

J'ai été un peu surpris, je dois l'avouer, d'entendre l'honorable député essayer de me tenir responsable de ce qui s'est passé en cette occasion. La part que j'ai prise a été non pas d'essayer à mettre des entraves, mais plutôt à aider à la procédure. Il est vrai que nous avons entendu des applaudissements se produire d'un côté de la Chambre ; il y a peut-être eu des manisfestations d'opinion qui pouvaient être correctes ou ne pas l'être, je n'ai pas à me prononcer à ce sujet, mais quelle que soit l'opinion à ce sujet, je refuse de porter la responsabilité de ce qui s'est passé. Je ne crois pas que mon devoir m'oblige devant la Chambre d'aller jusqu'à essayer de restreindre la liberté personnelle de ses membres. Je suis responsable du maintien du décorum dans la salle, et si quelqu'un le viole il est de mon devoir d'en avertir M. l'Orateur.

Mon honorable ami (M. Foster) a fait observer qu'il y a eu autrefois des cas de ce genre au parlement, et que la Chambre a toujours gardé une correction parfaite. Laissez-moi dire que je ne suis pas du même avis. Je me rappelle qu'en deux circonstances, en 1879, je crois, et en 1887 à la suite d'une élection dans la province du Nouveau-Brunswick la Chambre n'a pas montré beaucoup de décence en cette occasion. Mais je dois dire à mon honorable ami que dans cette question comme dans toutes les questions qui concernent les pratiques du parlement ordinaire, pour ma part, je serai toujours heureux, non seulement je serai heureux, mais je crois qu'il sera de mon devoir, autant que je le pourrai, de suivre les exemples qui nous viennent d'Angleterre.

Quels que soient les sentiments qui peuvent prévaloir d'un côté ou de l'autre dans la Chambre au sujet du cas qui a été soulevé par mon honorable ami (M. Foster), je lui ai dit auparavant que je croyais qu'il était peut-être un peu trop sensible aux critiques des journaux, et j'ai exprimé un doute au sujet de la sagesse de la démarche qu'il faisait ; mais il est en son droit d'agir comme il le fait, et d'appeler l'attention de la Chambre sur ce qu'il croit être une attente à ses droits, et si c'en est une nous devrons imposer au coupable la censure qu'il mérite.

Quelle que soit la conclusion à laquelle la Chambre arrive sur cette question, qui viendra devant elle bientôt, je dirai ceci, et je ne parle que pour moi-même, car je ne puis parler pour d'autres, que le jugement auquel elle arrivera sera un jugement judiciaire basé sur la seule loi et pratique parlementaires, et sur aucune autre considération.

(La motion de M. Foster, tendant à lever la séance, est rejetée.)

L'ANNEE FINANCIERE.

Le projet de loi (n° 162), déposé par M. Fielding, relatif à l'année financière, est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité pour l'examiner.

Sur l'article 2 :

2. Est abrogé l'article 37 de l'Acte du revenu consolidé et de l'audition, chapitre 29 des statuts revisés, et remplacé par le suivant :

37. Les comptes publics couvrent la période qui s'étend du premier jour d'avril d'une année au trente et unième jour de mars de l'année suivante, laquelle période constitue l'exercice financier ; toutes les prévisions budgétaires présentées au Parlement ont trait au service pour lesquels il y a des paiements à effectuer au cours de l'exercice ; et tout ce qui d'un crédit reste inemployé à la fin de l'exercice devient suranné et est rayé des livres; néanmoins, si cause suffisante est établie, aux yeux du Gouverneur en conseil, il peut par décret de l'exécutif rendu avant le premier jour de mai de l'année, proroger l'époque de la clôture définitive du compte de tout crédit, pour une période d'au plus trois mois à compter de l'expiration de l'exercice financier ; et dès lors et non auparavant le solde du crédit devient suranné et est rayé des livres.

M. FOSTER : Cet article autorise le Gouvernement à prolonger les opérations de trois mois à compter de l'expiration de l'exercice financier.

M. FIELDING : Oui, il n'y a pas de changement.

M. FOSTER : Si le Gouvernement le voulait il pourrait les arrêter au bout de deux mois.

M. FIELDING : Oui. C'est l'ancien article, le temps seulement est changé.

M. R. L. BORDEN : Il n'y a rien de changé, excepté les dates ?

M. FIELDING : Absolument rien.

Sur l'article 3 :

3. Les articles 35 et 38 de ladite loi sont modifiés par la substitution respective aux dates y mentionnées, des dates qui ont, relativement au nouvel exercice, le même rapport que les dataes mentionnés aux dits articles ont à l'ancien exercice ; et de même, partout où, dans d'autres lois, des époques, périodes ou dates sont à quelque fin déterminées ou désignées à raison ou à cause de leur rapport à l'ancien exercice, ces lois sont par le présent modifiées par la substitution respective aux époques, périodes ou dataes y mentionnées, des époques, périodes ou dates qui ont, relativement au nouvel exercice, le même rapport qu'ont à l'ancien exercice les époques, périodes ou dates mentionnées auxdites lois.

M. FIELDING : Il a été proposé de la part d'un des départements—et le ministère de la Justice a approuvé l'idée—de modifier l'article 3 en le terminant aux mots "ancien exercice financier." Je propose de biffer tous les mots après "ancien exercice financier" et tout l'article 4 tel qu'il se trouve dans le bill et d'y substituer l'article suivant :

Partout, dans tout acte du Parlement du Canada, voté jusqu'ici, ou durant la présente session, il est désigné un jour ou un temps pour quelque fin, et que le Gouverneur en conseil est d'avis que le jour ou le temps ainsi désignés à cause de leur rapport à l'ancien exercice financier, ou que le jour ou le temps désignés pour cette fin doivent avoir le même rapport au nouvel exercice financier, le Gouverneur en conseil pourra, par proclamation, modifier cet acte en changeant le jour ou le temps y désignés de manière à ce qu'ils aient le même rapport au nouvel exercice financier que le jour ou le temps y désignés ont à l'ancien exercice financier.

L'effet est le même, mais la rédaction a été modifiée par le département de la Justice et on la croit meilleure.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable ministre voudra-t-il dire si cette disposition s'applique aux rapports annuels des départements?

M. FIELDING : Elle a précisément pour fin d'autoriser le Gouverneur en conseil, dans tous les cas que l'on signalera à son attention, à faire les modifications nécessitées par l'adoption du nouvel exercice financier. Il est prescrit que les rapports rendront compte des opérations jusqu'à une certaine date, et nous nous proposons de changer cette date, et de modifier les règlements, en conformité des besoins nouveaux.

M. LENNOX : Il me semble que le mot "modifier" reçoit ici une application assez peu ordinaire. Il semble un peu étrange que le Gouverneur en conseil soit appelé à modifier une loi. Il ne me paraît pas y avoir d'objection à ce que l'exécutif fixe un jour, mais il n'est pas conforme à notre système de gouvernement que nous l'autorisions à modifier une loi.

M. FIELDING : L'honorable député (M. Lennox) vient de formuler précisément l'objection qui s'était présentée à mon esprit. J'ai prié un des fonctionnaires du département de soumettre au ministère de la Justice une critique dans ce sens ; et on m'a informé qu'il existait un précédent à cet égard. Il me paraissait étrange, à première vue, que le Gouverneur en conseil fût autorisé à modifier une loi, quoique nous soyons en mesure d'arriver au même

résultat en nous y prenant d'une autre manière. Toutefois, le ministère de la Justice affirme qu'il existe des précédents dans ce sens, et j'ai accepté sa rédaction.

M. SPROULE : Et si le précédent est mauvais ?

M. FIELDING : Le résultat est le même; ce n'est qu'une question de forme.

M. SPROULE : C'est beaucoup plus qu'une question de forme.

M. FIELDING : Je n'y attache pas beaucoup d'importance.

M. SPROULE : L'autre soir encore, le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) demandait à l'honorable député de Grey-est : Pensez-vous qu'il soit possible de modifier un acte par décret en conseil?

M. FIELDING : Ce ne serait pas possible à moins qu'il eût été voté une loi vous autorisant à le faire.

M. LENNOX : Il est regrettable, à mon avis, que le Parlement adopte ce principe. C'est là un précédent que l'on ne tardera pas à trouver mauvais. On l'invoquera plus tard, et il est important de ne l'accepter qu'en connaissance de cause. Il se peut qu'on n'ait pas examiné la question avec suffisamment de soin dans le passé; et nous ne devrions pas nous exprimer de manière à reconnaître à l'Exécutif le droit de légiférer.

M. FIELDING : Je trouve tellement juste le point de vue auquel se place l'honorable député, que je suis très disposé à ce que le comité garde le bill par devers lui jusqu'à ce que le ministre de la Justice ait considéré ce point. Je ne sache pas que l'ancien ministre en ait pris connaissance. Certains fonctionnaires l'ont eu à l'étude, et bien que le résultat soit le même, il n'y a pas de doute qu'en déclarant que l'exécutif pourra modifier la loi, nous prêtons le flanc à la critique.

M. R. L. BORDEN : C'est une rédaction inusitée.

M. FIELDING : Oui, tellement inusitée que j'en ai fait l'observation au ministère de la Justice ; mais on m'a répondu qu'il existait un précédent à cet égard.

Je consens volontiers à ce que le bill reste devant le comité, et, dans l'intervalle, je le soumettrai de nouveau au ministère de la Justice.

Sur l'article 5 :

La présente loi entre en vigueur le premier jour de juillet mil neuf cent six, sauf que l'exercice 1906-1907 sera de neuf mois seulement, commençant le dit premier jour de juillet et prenant fin le trente et unième jour de mars mil neuf cent sept.

M. FOSTER: Quelle règle va-t-on suivre en ce qui regarde cet exercice abrégé ? Existe-t-il quelque moyen d'établir la comparaison entre les données des comptes publics et autres documents officiels pour cette période de neuf mois, et ceux des exercices précédents, de manière à ce que la comparaison soit ininterrompue pour la suite des années ? Je prie l'honorable ministre des Finances de considérer ce point. Ce n'est pas ce qu'il y a de plus facile à trouver ; mais j'ai pensé qu'il serait possible d'avoir une colonne disposée de telle sorte que, même avec un exercice financier de neuf mois, le rapprochement put se faire avec les chiffres de la période correspondante de l'exercice précédent. Je me rends bien compte moi-même des difficultés qu'offre un rapprochement de cette nature ; car il peut se produire des variations dans les recettes ou les dépenses des trois mois qui se trouvent éliminés de la comparaison. Mais c'est une simple idée que j'émets, en vue de m'assurer si l'on a adopté quelque plan qui permettrait d'éviter toute solution de continuité dans la comparaison des exercices successifs.

M. FIELDING : Je crains qu'il n'y ait deux obstacles à l'adoption de la proposition de l'honorable député. Il se trouve que dans certains services de l'Etat, par suite des conditions climatériques, une période de neuf mois se trouve en réalité à comprendre les opérations de toute l'année, et par suite les chiffres pour les derniers trois mois se trouveront beaucoup moins forts, ou beaucoup plus forts, que durant le reste de la saison. Puis il y a cette autre difficulté qu'en matière de comptes publics nous devrions avoir les chiffres réels, et non pas des chiffres imaginaires. Bien entendu, dans le cas des estimations budgétaires ce n'est plus la même chose. Je m'en vais considérer la question, mais je vois poindre des difficultés.

M. FOSTER : Puisque nous faisons ce changement, puisque nous édictons que le Parlement sera convoqué dans le cours du mois de novembre, ne pourrions-nous pas en profiter pour opérer un autre changement qui, à mon avis, serait avantageux à tous les égards et qui ne présenterait, que je sache, aucun inconvénient. Pourquoi ne fixerions-nous pas une date invariable pour la rentrée des Chambres ? Plus j'y réfléchis et plus je découvre de raisons à l'appui de cette proposition. Par exemple, nous allons, ou nous devons, nous réunir vers le 1er novembre. Mais il n'est pas certain que nous soyons convoqués vers cette date ; et le parti au pouvoir retarde souvent le jour fixé pour la rentrée des Chambres d'un mois, de deux mois ou même de trois mois après le jour prévu. Le changement actuel a été effectué pour la commodité de la députation, pour faciliter aux membres l'expédition de la besogne parlementaire et de leurs affaires personnelles, en les faisant venir ici durant la partie de l'année où l'activité est moins grande dans les affaires ordinaires, et où l'on

répugne moins à s'enfermer dans les bureaux pour l'exécution de la besogne parlementaire. Or cette fin ne serait pas atteinte si le Gouvernement retardait la convocation des Chambres jusque vers la fin de novembre, jusqu'en décembre, ou peut-être jusqu'au commencement de l'année suivante. A l'avenir, peu de sessions dureront moins de cinq ou six mois. Si nous voulons tirer pleinement parti du changement que l'on nous propose d'opérer, fixons une date invariable pour la rentrée des Chambres. Aujourd'hui le Parlement peut être convoqué en janvier, en février, ou seulement en mars, ou peut-être même avril ; et cette incertitude est une source d'ennui pour tout député dans ses relations sociales ou d'affaires.

Il se peut qu'un député veuille se rendre en Europe ou dans quelque pays étranger en vue de ses affaires; mais il sait que le Parlement pourra être convoqué vers la fin de janvier ou le 1er février, et qu'il lui faudra faire acte de présence à Ottawa. Il reste donc, malgré le dérangement que cela peut lui causer, et il arrive que le Parlement n'est convoqué que quatre ou cinq semaines plus tard qu'il ne s'y attendait. Cette incertitude est un sujet d'ennui dans ses relations d'affaires, ses rapports mondains et de société généralement. S'il était assuré qu'à date fixe, de bon gré ou de mauvais gré, les Chambres seraient convoquées, il pourrait d'avance arranger ses affaires en conséquence. Il serait d'un grand avantage pour tous les députés et tous les employés du Parlement qu'il y eût un jour de fixé pour la rentrée des Chambres. Il en résulterait un sérieux avantage à un autre égard. J'ai fait partie de cabinets, ces messieurs des banquettes ministérielles font à leur tour partie de cabinets, et je sais qu'il arrive, dans un moment de vertu, qu'on forme le projet de convoquer le Parlement vers la fin de janvier, ou au commencement de février. Mais il n'est pas de cabinet qui ne comprenne de ministres retardataires, de ministres paresseux, non pas qu'ils ne soient pas tous actifs mais il ne tiennent pas tous leur travail à point. Les divers membres du ministère sont priés de préparer leurs estimations budgétaires; mais il en est un qui va faire un voyage de plaisir à New-York, en se disant qu'il a beaucoup de temps à lui et qu'à tout événement les Chambres ne seront pas convoquées d'aussi bonne heure qu'on le prévoyait. A mainte reprise la date de la convocation du Parlement a été retardée parce qu'un ministre, ou deux ministres, ou trois ministres, en raison de ce qu'il n'est pas fixé de date pour la rentrée des Chambres, ne voyaient pas d'inconvénient à différer ce jour. Si ce jour était fixé d'avance, le cabinet serait porté à expédier plus promptement sa besogne, chacun des ministres se rendant compte que le Parlement devra se réunir à une telle date, et qu'en ne se préparant pas en conséquence, il se met dans le cas d'être éliminé du cabinet, pour permettre à quelqu'un de plus actif et de plus attentif, parmi les députés de remplir sa position,—et il y en aura toujours un bon nombre qui seront disposés à recueillir sa succession. On peut dire la même chose de vos sous-ministres et de vos fonctionnaires qui ont à préparer les estimations budgétaires. Si la rentrée des Chambres est fixée d'avance pour un certain jour, ces fonctionnaires savent qu'il leur faut se résigner et faire en sorte que la besogne soit terminée pour cette date. D'autre part, les journalistes se rendent ici pour faire le compte rendu de nos séances. Il leur arrive parfois de dire des choses désagréables à notre adresse, mais ils ont une rude besogne à exécuter ; et si les rédacteurs des journaux canadiens savaient que le Parlement doit se réunir à date fixe tous les ans, ils pourraient se tailler la besogne d'avance et exécuter leur travail dans des conditions beaucoup plus faciles. Il me semble que ce serait là une affaire magnifique pour les ministres, les députés eux-mêmes et les hauts fonctionnaires de l'administration. J'ai cherché à me rendre compte des inconvénients qui pourraient résulter de cette innovation, et je n'en ai découvert aucun. On objectera peut-être que le Gouvernement ne veut pas se lier, veut conserver sa liberté. Aucun homme, aucun Gouvernement ne peut être absolument libre. La liberté n'existe que dans une mesure plus ou moins restreinte, et c'est là une sorte de liberté dont on peut facilement se passer. L'expédition des affaires publiques, telle doit être notre préoccupation dominante, et il faudrait faire en sorte que les intérêts de parti ne l'emportent jamais sur l'intérêt public. Le premier ministre dira peut-être: J'aimerais que telle élection partielle fût décidée avant de convoquer les Chambres. Eh bien, prenez vos mesures pour que cette élection partielle se fasse dans le temps volu, mais arrangez-vous pour que les intérêts du parti ne contrecarrent pas l'expédition des affaires publiques. Je ne vois pas d'autre objection qu'on puisse invoquer à l'encontre de l'établissement d'une date fixe pour la rentrée des Chambres. Il peut se produire des calamités; il peut survenir à l'occasion quelque grand désastre national, par suite duquel il devient opportun pour une raison ou une autre, de convoquer le Parlement. Après tout, dans ces temps d'épreuves nationales, est-il rien de plus nécessaire que de réunir le Parlement, qui est le représentant du peuple et l'écho de ses volontés ? Le fait est qu'il est souvent arrivé que l'exécutif a dû convoquer le Parlement en vue de faire face à quelque grand besoin ou quelque grande catastrophe. Je ne vois donc pas quelle raison on pourrait invoquer à l'encontre de cette proposition, et je vois au contraire bien des raisons qu'on pourrait faire valoir en sa faveur. C'est ce qui m'a engagé à saisir cette occasion d'exprimer mes vues au sujet de cette loi et d'insister

auprès du Gouvernement et des membres de la Chambre pour qu'ils mettent cette question à l'étude.

M. FIELDING : A ne considérer que la commodité et la convenance des membres de la Chambre et des journalistes qui ont à faire le compte rendu des séances de la Chambre, le raisonnement de l'honorable député est très convaincant. Mais pour compléter son raisonnement et son plan de réforme, il lui faudrait ajouter une autre disposition à son bill : si nous devons établir une date invariable pour la convocation du Parlement, il nous faudrait aussi fixer la date de sa prorogation. L'honorable député a donné à entendre que les sessions à l'avenir dureraient de cinq à six mois. Je me flatte de l'espoir que sous ce nouveau régime nous réussirons à expédier le besogne plus promptement que cela ; prenons, du moins, cette résolution au début. En conséquence du changement dans les dates de l'exercice financier, nous serons en mesure, j'en ai le ferme espoir, de faire expédier la besogne d'une manière beaucoup plus satisfaisante qu'aujourd'hui. Bien entendu, si la prorogation a lieu à la fin du présent mois, ou durant le mois de juillet, et si les Chambres sont convoquées de nouveau en novembre, il ne sera pas possible d'avoir les documents publics pour l'exercice financier qui est à la veille de se clore, prêts pour le commencement de la prochaine session. Nous pouvons donc nous attendre à quelque léger embarras. Il nous faudra peut-être tenir le Parlement occupé, au début de la session, à quelque autre besogne et remettre à plus tard le dépôt des documents publics. Mais ce dérangement ne sera que temporaire. Je me flattais de l'espoir que, dès la seconde année, durant la session d'hiver, alors qu'on est disposé au travail plus qu'en juillet et août, nous serions en mesure de faire le travail de la session en quatre mois. A tout événement, bien que la proposition de l'honorable député puisse avoir du bon, nous ferions bien, je crois, de mettre le nouvel arrangement à l'essai. Le congrès des Etats-Unis, qui se réunit à date fixe, se proroge également à date fixe ; mais il peut être convoqué en session spéciale s'il y a lieu. Je ne prétends pas que nous n'ayons rien à apprendre de nos voisins ; mais dans le Parlement anglais, dont nous nous inspirons dans la pratique, il n'a pas été jugé expédient d'adopter une date fixe. Sans vouloir contester l'opportunité de la proposition de l'honorable député, j'ai le ferme espoir que lorsque le nouveau régime sera bien établi et aura été mis à l'essai, les députés trouveront qu'il est beaucoup plus à leur commodité et à leur convenance que l'ancien ; et il n'y aura peut-être pas lieu pour nous d'effectuer le changement très important que propose l'honorable député.

M. FOSTER : L'honorable ministre voudra bien observer que je me montre conséquent en faisant cette proposition. D'après lui, quant à fixer une date pour la rentrée des Chambres, il faudrait en fixer une pour leur prorogation. La date de la rentrée des Chambres est fixée actuellement, non pas par le Parlement, mais par le cabinet, qui en décide arbitrairement. Il n'y aurait rien d'inconséquent à ce que les représentants du peuple fixassent eux-mêmes la date de la convocation du Parlement. Ceux qui sont chargés de l'expédition des affaires publiques fixeraient l'époque où ils doivent se réunir pour expédier cette besogne. Puis, la longueur de la session dépendrait de la somme d'affaires qu'il y aurait à expédier ; et encore ici ce serait ceux mêmes qui sont chargés de faire le travail, les membres du Parlement, qui décideraient de la date à laquelle devrait se faire la prorogation. Si ma proposition était adoptée, ce serait la députation elle-même qui fixerait les deux dates. Les députés qui font la besogne parlementaire, qui sont les représentants du peuple, décideraient eux-mêmes à quelle date les Chambres se réuniraient, combien de temps durerait le travail de la session, et à quelle date se ferait la prorogation, une fois la besogne expédiée. Il n'y a rien là d'inconséquent.

M. FIELDING : L'incertitude quant à la date de la prorogation est d'un aussi grand inconvénient pour l'homme désireux de s'occuper de ses affaires, ou de faire un voyage en Europe, que l'incertitude quant à la date de la rentrée des Chambres.

M. W. F. MACLEAN : Deux incertitudes sont plus embarrassantes qu'une seule.

M. FIELDING : L'incertitude quant à la prorogation est tout aussi embarrassante que l'incertitude quant à la rentrée des Chambres.

M. R. L. BORDEN : Oui, mais elle n'est pas aussi embarrassante que l'incertitude quant aux deux.

M. FIELDING : Il y a du bon dans cette proposition ; elle tend à atténuer le mal.

M. SPROULE : Cette question a été discutée plusieurs fois dans cette Chambre ; mais il m'a toujours semblé qu'étant donné notre système de gouvernement il serait très difficile, en pratique, de fixer d'avance la date de la rentrée des Chambres. Si ce n'était pas un principe de notre système constitutionnel qu'un ministère peut être défait en tout temps et que la législature peut prendre fin, la proposition pourrait être pratique. Mais il faut que les subsides soient votés pour un an, et il peut arriver, comme cela s'est produit en 1896, qu'un ministère se trouve hors d'état de faire voter les subsides ; il se fait des élections générales et le parti de l'opposition se trouve porté au pouvoir. Or, si ce nouveau gouvernement se forme après l'expiration de l'exercice finan-

cier, comment va-t-il pouvoir se tirer d'affaire? L'administration des affaires publiques ne va-t-elle pas se trouver paralysée? Du reste, une autre raison pour laquelle sous le régime constitutionnel anglais,on ne veut pas d'une date fixe pour la réunion des Chambres, c'est que le Parlement a le droit de déclarer la guerre. Il peut se produire dans la vie d'une nation de nombreuses circonstances qui rendent absolument nécessaire la convocation immédiate du Parlement. S'il était fixé une date invariable pour la convocation des Chambres, sans qu'il fût possible de convoquer le Parlement en tout autre temps, il pourrait en résulter de grands inconvénients et des pertes sérieuses pour la nation. A moins donc que nous ne changions notre mode de gouvernement, il est très douteux que la réforme soit exécutable. Si, à la suite d'une élection générale, il se formait un nouveau ministère, ce ministère constaterait peut-être qu'il n'a pas l'appui du peuple. Il s'écoulerait disons, huit ou neuf mois avant que le Parlement fût convoqué. Le nouveau ministère serait désireux peut-être d'obtenir l'expression de la volonté populaire et ferait dissoudre le Parlement de nouveau. Ce sont de ces choses qui sont arrivées déjà dans l'histoire du Canada et qui pourront arriver encore. Envisagez la question au point de vue qu'il vous plaira, et vous constaterez qu'il sera très difficile sans se heurter à de sérieux inconvénients, ou même sans mettre de côté nos principes de gouvernement, d'établir une date invariable pour la réunion des Chambres. J'ai toujours pensé que nous ne pouvions le faire sans renoncer au régime et à la procédure parlementaires.

M. GERMAN : En ce qui est de la convenance du public, une proposition plus favorable que celle de fixer une date invariable pour la réunion des Chambres, ce serait celle de fixer une date invariable pour la clôture de la session et pour les élections générales. C'est l'incertitude quant à la date de l'élection générale qui est la source la plus sérieuse d'ennui pour ceux qui sont engagés dans la vie parlementaire. Je sais bien que c'est la pratique, la procédure parlementaire anglaise que nous suivons ; et c'est un excellent exemple à suivre à bien des égards ; mais dans un pays démocratique comme le nôtre, nous devrions être en mesure d'améliorer cette pratique et cette procédure. Bien entendu, comme l'a dit l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), il est des circonstances, comme par exemple celle de la défaite du gouvernement, qui obligent à faire sur-le-champ des élections générales ; mais on pourrait faire une exception dans ces cas. Je ne crois pas qu'il soit dans l'intérêt, ni du pays, ni du parti, que le ministère soit laissé libre de dissoudre le Parlement pour les fins du parti, chaque fois qu'il le jugera à propos.

M. SPROULE.

M. FOSTER : Très bien, très bien.

M. GERMAN : S'il était fixé une date invariable pour les élections générales, le pays s'y préparerait, et le mouvement des affaires ne serait pas dérangé en prévision de cet événement, un an, deux ans ou trois ans d'avance, comme il arrive aujourd'hui, par suite de l'incertitude où l'on est quant à la date de cette élection, particulièrement aux époques où la majorité du gouvernement est assez faible. Il me semble qu'on pourrait trouver un moyen d'établir une date invariable pour chaque élection générale, à l'exception de celle résultant de la défaite du ministère avant la fin de la législature.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

ADOPTION DU BILL RELATIF AU TARIF DOUANIER.

Le projet de loi (n° 175), déposé par M. Fielding, tendant à modifier le tarif douanier de 1897, est lu pour la 2e fois et la Chambre se forme en comité pour l'examiner.

M. FIELDING: C'est simplement la mise en forme des résolutions que le Parlement a adopté il y a quelques jours.

Sur l'article 3.

Subordonnément aux règlements que le ministre des Douanes juge nécessaires. nonobstant les dispositions contenues dans l'annexe A du tarif de douanes, 1897, le droit sur les barres ou rails de chemins de fer, en fer ou en acier, qui ont été en usage sur des voies ferrées en Canada et qui ont été exportés du Canada et qui y sont revenus après avoir été laminés de nouveau, et d'un poids d'au moins cinquante-six livres par verge linéaire après le nouveau laminage, et qui sont destinés à être employés sur ses propres voies par la compagnie de chemin de fer qui les importe, est de vingt-cinq pour cent du coût du laminage à neuf de ces rails ; cependant, quand il sera connu du Gouverneur en conseil qu'il aura été établi au Canada un atelier propre au lainage à neuf de ces rails et équipé pour une production en quantités importantes, le Gouverneur général, par décret en conseil publié dans la " Gazette du Canada ", pourra abolir ce droit, et dès lors tous les rails de cette espèce qui seront importés seront assujétis au droit établi, d'autre part, par le tarif des douanes, 1897.

M. LENNOX : Je me demande si cette disposition exprime bien ce que vous avez à l'esprit. S'il s'établit au Canada une usine aménagée en vue de faire ce travail sur une échelle assez grande, vous êtes libres de supprimer le droit.

M. FIELDING : Et alors ces produits se trouveront régis par un autre article de la loi. J'insérerais les mots " d'autre part." Il ne sera alors fait aucune distinction entre les nouveaux rails et ces rails anciens.

M. COCKSHUTT : Comment le ministre s'assurera-t-il que les rails sont d'anciens rails laminés à neuf ou des rails neufs?

M. FIELDING : Il faudra y pourvoir au moyen d'un règlement du département des Douanes. Il n'est pas douteux que le ministre des Douanes y aura l'œil.

M. W. F. MACLEAN : Je ne sais trop si la question a été soulevée ou non en cette Chambre ; mais j'aimerais à signaler à l'attention du Gouvernement une résolution adoptée récemment aux Etats-Unis relativement à l'admission en franchise de l'alcool destiné aux usages industriels, et j'espère que lors de la revision du tarif, l'honorable ministre s'occupera de faire édicter quelque mesure semblable.

M. FIELDING : Nous nous occupons de l'affaire. Le gouvernement des Etats-Unis a adopté une loi qui sera mise en vigueur le 1er janvier prochain, et en vertu de laquelle l'alcool sera admis en franchise pour les usages industriels. Je ne suis pas en mesure de dire nettement ce que nous ferons ici, mais nos fonctionnaires font une étude sérieuse de la question, qui sera réglée dans un sens ou dans l'autre. La décision dépendra dans une grande mesure de l'efficacité des moyens que l'on aura de dénaturer l'alcool, c'est-à-dire de le traiter de manière à ce qu'il ne puisse plus servir de breuvage et à ce qu'il ne soit plus utile que pour les fins industrielles. Si l'on s'outille à cet effet, ce sera un argument très fort en faveur de l'admission de l'alcool en franchise ou à tarif réduit.

(Il est fait rapport du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

OBSERVATIONS SUR LES BESOINS ADMINISTRATIFS DU YUKON.

L'honorable M. W. S. FIELDING propose à la Chambre de se former en comité des subsides.

M. ALFRED THOMPSON (territoire du Yukon) : Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre se forme en comité des subsides, j'aimerais à faire quelques observations sur certaines affaires relatives au Yukon. Parmi les questions qui ont agité l'esprit public au Yukon depuis l'organisation des pouvoirs publics dans ce territoire, il faut noter celle des chambres délibérantes. Le Yukon a été découvert en juillet, ou en août 1896. L'année suivante le Gouvernement organisait le territoire, y envoyait un commissaire et y nommait des conseillers recrutés dans les divers services de l'administration fédérale. Ce conseil administra le territoire jusqu'en 1900, année où le Gouvernement conféra aux habitants du Yukon le droit d'élire deux représentants choisis parmi eux pour siéger au conseil. Le conseil, à cette époque comprenait cinq membres choisis parmi les fonctionnaires, ainsi que le commissaire, et après 1900 deux membres élus par le peuple. Le terme d'office des représentants élus était fixé à deux ans. A l'expiration du premier terme de deux ans, le Gouvernement mit les habitants du Yukon à même d'élire cinq représentants choisis dans leurs rangs, pour siéger au conseil, et porta le nombre des conseillers à onze : cinq nommés par l'Etat, cinq élus par le peuple, et le commissaire, chargé de présider aux délibérations.

Depuis 1902, c'est-à-dire depuis quatre ans, le nombre des représentants élus n'a pas été augmenté. Les habitants du Yukon furent donc mis à même d'élire des représentants dans ce conseil local, et le choix judicieux qu'ils en ont fait généralement montre bien qu'ils sont aptes à exercer le droit de suffrage dans la mesure la plus large. En d'autres termes, ils savent user, sans abuser, des institutions représentatives. Le terme d'office des membres élus du conseil expirera cet automne. A moins qu'on n'accorde aux habitants le droit d'élire un plus grand nombre des membres du conseil qu'ils n'en élisent actuellement, le règlement de la question va se trouver retardé de deux ans, durée du terme d'office des membres élus. Les habitants demandent qu'on les mette à même d'élire le conseil tout entier, quelque soit le nombre dont on le compose, qu'il soit de onze, comme maintenant, ou qu'il soit plus considérable. Ils ne réclament pas l'autonomie provinciale, mais un régime semblable à celui qui a été en vigueur dans les territoires du Nord-Ouest avant l'adoption des bills d'autonomie, régime sous lequel les affaires locales sont administrées entièrement par des représentants locaux constitués en assemblée législative.

La question de la dépopulation du Yukon a été discutée à maintes reprises dans cette Chambre. J'en dirai un mot ici, car je prévois qu'elle aura une influence sur le règlement de la question de la représentation que je discute en ce moment. Je sais bien que nombre de nos habitants ont émigré vers d'autres provinces du Canada, vers les Etats-Unis et vers les territoires contigus de l'Alaska. Mais c'est là une circonstance qui s'est produite dans tous les pays neufs découverts et occupés par un groupe quelconque de notre race. Qu'il s'agisse d'un pays minier, ou d'un pays agricole, on peut être sûr qu'il se produira des fluctuations au début de son peuplement. Tout d'abord, les immigrants s'y portent en masse et s'y établissent d'une manière plus ou moins définitive. Mais ensuite il se produit un mouvement d'émigration, suivi plus tard d'une nouvelle affluence d'immigrants. Comme je l'ai dit, c'est ce qui s'est produit même dans le cas de nos provinces agricoles. Voyez, par exemple, ce qui s'est passé dans notre Nord-Ouest. Il en est parmi mes auditeurs qui savent comme moi que le Manitoba, au début de son peuplement, a traversé exacte-

ment les mêmes phases. Les colons commencèrent par arriver en groupes nombreux; ensuite, quelques-uns quittèrent le pays, et, voici qu'aujourd'hui l'immigration s'y dirige de nouveau en grande masse. On peut dire la même chose des territoires du Nord-Ouest. Mais si c'est là ce qui se produit dans un pays agricole, c'est, à beaucoup plus forte raison, ce qui se passe dans un pays minier; car tandis qu'une population agricole est généralement regardée comme stable, les groupes miniers sont dans une grande mesure changeants. Voyez, par exemple, la Californie, le Névada, le Montana et notre propre province de la Colombie-Anglaise ; c'est la même histoire qui s'y répète. Les colons se portèrent d'abord vers la Californie en très grand nombre, mais beaucoup n'y restèrent que peu de temps ; et cependant aujourd'hui la Californie est un des états les plus importants de la république américaine. Il fut un temps où le Montana était considéré comme un désert inhabitable, et voyait une partie de sa population le quitter; mais aujourd'hui cet état jouit d'un gouvernement stable et possède une population assez nombreuse. La Colombie-Anglaise a traversé les mêmes péripéties. Nombre de colons s'y rendirent dans le but d'y séjourner quelque temps seulement. Et pourtant, les représentants de ces provinces en cette enceinte seraient indignés s'ils m'entendaient dire que la dernière page de l'histoire de la Colombie-Anglaise a été écrite. Parce que le Yukon a perdu des centaines, ou même des milliers, de ses citoyens, il n'en faut pas conclure que la dernière page de l'histoire de ce pays a été écrite ; cela veut dire simplement que nous marchons sur les traces de tous les pays neufs. Malheureusement, la population du Yukon actuellement n'est plus aussi nombreuse ; et pourtant, ce n'est que par à peu près qu'on peut fixer le nombre de ses habitants. Il n'a pas été fait de recensement depuis 1901, et personne ne peut dire si le pays renferme 8,000 habitants, comme l'a déclaré l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), ou s'il en renferme 10,000 ou 12,000.

M. R. L. BORDEN : Quel était le chiffre de la population, en 1901 ?

M. THOMPSON : Si j'ai bonne mémoire, elle était d'à peu près 15,000 ou 20,000. Toutefois, on ne saurait considérer cette question de la population du Yukon, surtout au point de vue de l'organisation des pouvoirs publics, sans tenir compte de certains faits. Dans nos anciennes provinces, comme l'Ontario, Québec et les autres, où il se trouve une population stable depuis nombre d'années, depuis un siècle peut-être, on relève les éléments les plus divers. Il s'y trouve une forte proportion d'adultes, hommes et femmes, mais aussi une nombreuse jeunesse. Dans ces anciennes provinces, pour arriver à déterminer le nombre des électeurs, on divise assez communément par cinq le chiffre total de la population, ou encore, pour déterminer le chiffre de la population, on multiplie par cinq le nombre des électeurs. Il n'en est pas ainsi au Yukon. Là-bas la population comprend une très forte proportion d'adultes, d'hommes qui s'y sont transportés pour se faire un avenir, pour y amasser une fortune, célibataires ou hommes mariés qui ont laissé leurs familles derrière eux. Aussi, sur 1,000 habitants du Yukon, j'oserais dire qu'il y en a au moins 900 qui sont des hommes adultes et dans les conditions voulues pour élire des représentants. Nous ne comptons pas autant d'habitants que les anciennes provinces du Canada, mais chacun de ces hommes compte, c'est-à-dire est dans les conditions voulues pour voter, apprécie son privilège d'électeur et sait en faire un usage intelligent.

On semble croire ici, je regrette de le dire, que le chiffre de la population ayant diminué, ainsi que la quantité d'or qu'on extrait du sol, l'avenir du pays se trouve compromis. Je m'en vais m'efforcer brièvement de dissiper cette fausse impression ; car je puis vous assurer que c'est une fausse impression ; et encore ici je prie la Chambre, dans l'examen de cette question, de ne pas perdre de vue l'histoire de tous les autres pays miniers, de tous les autres établissements miniers, si vous voulez. Voyez Cobalt, dans l'Ontario ; les gens s'y rendent aujourd'hui; mais il y aurait à parier cent contre un que, d'ici à quelques années, il va se produire une fluctuation dans le nombre des habitants, la population diminuera temporairement. Elle pourra revenir plus tard à son ancien chiffre, ou le dépasser ; mais il faut retenir ceci que la population d'un établisement minier est toujours plus ou moins vacillante ; et de ce que la population d'un tel établissement subit une diminution à un moment de son histoire, il n'en faut pas conclure que le pays est voué à la décadence. Il en est de même du Yukon. Notre population n'est pas aussi nombreuse qu'elle l'était ces années passées; mais si je ne craignais de fatiguer la Chambre, je pourrais lui citer des pages et des pages d'opinions émanant de spécialistes miniers dont la réputation est universelle et qui sont persuadés qu'il sera extrait plus d'or du Yukon, à l'avenir, et peut-être même dans la prochaine période décennale, qu'il n'en a été extrait jusqu'ici. C'est au printemps de 1897 que le premier lavage d'or fut opéré dans le Yukon ; nous sommes au printemps de 1906, et dans cet intervalle le Yukon a livré au monde plus de $130,000,000 d'or. C'est là un très beau résultat pour neuf années d'exploitation dans l'histoire de n'importe quel pays minier ; et de ce qu'aujourd'hui la production n'est plus aussi élevée que ces années dernières, il n'y a pas lieu de conclure que cette production va cesser.

Je vous démontrerai dans quelques instants que certains propriétaires de mines,

les plus éclairés, les plus riches et les plus influents des Etats-Unis et du Canada, risquent leurs capitaux sur la foi des opinions que j'exprime maintenant. Si je déclare que le Yukon livrera encore plus que les $130,000,000 d'or qu'on y a extrait jusqu'ici, c'est parce que ce territoire renferme, sur le versant des collines et dans le creux des vallées, des acres et des milles de gravier aurifère dont la richesse est assez bien connue grâce aux recherches faites par les prospecteurs depuis neuf à dix ans environ. L'inconvénient, c'est que ces claims ont été écrémés, pour ainsi dire, et qu'ils ne renferment plus que du gravier de faible teneur dont l'exploitation exige des capitaux. Afin de connaître combien de verges cubes de ce sable aurifère le Yukon renferme encore, le Gouvernement a envoyé sur les lieux pendant la présente saison une expédition composée de deux géologues et de deux ingénieurs. Au cours de l'été, ils devront mesurer, autant que le temps le leur permettra, les champs de sable aurifère qu'on peut encore trouver au Yukon, de sorte que j'espère pouvoir, à la prochaine session, corroborer les assertions que je fais aujourd'hui, au moyen de ce mesurage précis.

Quoi qu'il en soit, ceux qui ont foi dans la richesse de ce pays n'attendent pas que cet arpentage ait eu lieu. La maison Guggenheimers est au nombre des plus importantes sociétés minières des Etats-Unis. Son nom figure sur toutes les cotes de Wall Street et des autres bourses du pays voisin. Elle se compose d'hommes possédant d'immenses ressources et qui ne placent des fonds dans un pays qu'en connaissance de cause. Ils se sont rendus au Yukon, cet été, et ont dépensé près de $2,000,000 pour se procurer des dragues, des pelles à vapeur et des conduites d'eau. Je rappelle ce fait afin de prouver à la députation que ces hommes, adonnés aux exploitations minières, ont foi au Yukon, ont confiance non seulement dans ses ressources actuelles mais dans ses destinées futures, car leurs entreprises sont si vastes qu'ils ne pourront pas se rembourser avant des années.

La maison Guggenheimers n'est pas seule à envahir le Yukon; à l'heure qu'il est, des bailleurs de fonds d'Angleterre construisent de la ville de Dawson jusqu'au centre des creeks aurifères une voie ferrée qui sera parachevée cet été. Cette entreprise est défrayée par la place de Londres, le marché monétaire le plus impressionnable de l'univers. Cela n'indique pas que le Yukon ait baissé dans l'estime de la haute finance.

Voilà deux exemples. Des capitalistes de la ville canadienne de Toronto ont, pendant l'année écoulée, fait l'acquisition d'une grande entreprise de dragage sur les lieux mêmes et ont fait venir, ce printemps, une puissante machine pour draguer le lit de la rivière Forty-Mile.

Des citoyens de St-Louis ont consacré environ $500,000 à des travaux semblables. Des habitants de Détroit ont fait d'importants placements au Yukon et je suis bien aise de constater que, l'été dernier, les résultats de leurs opérations ont été fort encourageants.

Des fonds de New-York ont été placés là-bas. Les grands centres financiers du Canada, des Etats-Unis, de l'Angleterre et de la France envoient de nos jours des millions de dollars au Yukon qui, très souvent, constituent des placements avantageux.

De plus, dans la partie méridionale du territoire, on a découvert une nouvelle mine de quartz aurifère qui porte le nom de Conrad. De l'avis de M. McConnell, le géologue fédéral, c'est l'un des gîtes les plus étendus de l'univers. A l'heure qu'il est, les bailleurs de fonds de cette exploitation sont des citoyens de Toronto et des Etats-Unis, de Toronto principalement.

Je soutiens que, lorsque des financiers risquent leurs fonds avec autant de complaisance et lorsque les perspectives sont si brillantes, il y a lieu de demander à nos gouvernants de prêter leur concours. Le moyen de le faire serait d'approvisionner d'eau ceux qui exploitent le gravier de basse teneur, si abondant au Yukon. L'exploitation des placers proprement dits se fait au moyen de l'eau des creeks qui recouvrent les claims où on recueille l'or. Sans cette eau, l'exploitation des placers serait impossible. Dans les premiers temps, lorsque les collines qui bordent ces vallées étaient recouvertes d'arbres et de mousses, le sol retenait l'eau pendant une grande partie de l'été, de sorte qu'il y en avait une bonne quantité disponible, même pendant les jours de grande sécheresse ; tandis qu'aujourd'hui, les bords des creeks étant dénudés, les mousses se sont desséchées et, au printemps, après les crues, l'eau s'écoule rapidement et, lorsque l'été est sec, les mineurs ont beaucoup de difficulté à se procurer l'eau dont ils ont besoin. Il y aurait un remède à cet état de choses. On le trouverait dans la rivière Klondyke qui traverse cette contrée et dont ces creeks sont tributaires. Elle a sa source dans les montagnes à environ 200 milles plus haut d'où l'on pourrait amener l'eau dans les champs aurifères du Klondyke. L'été dernier, le Gouvernement a fait faire des études et je constate avec plaisir que les hydrographes ont tiré la conclusion qui rien n'entraverait les travaux de génie civil nécessaires pour construire un aqueduc qui desservirait les différents claims.

Une VOIX : Ont-il estimé le coût des travaux ?

M. THOMPSON : Oui. D'après l'estimation, il faudrait dépenser cinq à six millions de dollars pour construire un aqueduc d'un peu plus de 100 milles de longueur avec ses embranchements et pour conduire l'eau aux endroits où le besoin s'en fait sentir, au

sommet des collines et sur les lits de gravier aurifère. Puisque le rendement a été de $130,000,000 en neuf ans, je prétends qu'une dépense de quatre à cinq millions de dollars pour l'établissement de cet aqueduc ne serait qu'une bagatelle.

On pourrait prouver avec une précision mathématique qu'il y a encore assez d'or là-bas, non seulement pour faire face aux frais de creusement de cette tranchée, mais pour assurer à cette contrée un rendement annuel de plusieurs millions de dollars pendant un grand nombre d'années. Ce serait un bon placement pour le Canada, aussi bien que pour le Yukon, car il assurerait l'approvisionnement d'eau à de vastes étendues de gravier aurifère dont l'exploitation est impossible à présent. Dorénavant, l'or qui dort dans le sol ne pourra être extrait par le mineur que par le lavage ou par le dragage, comme en Californie.

Un aqueduc de 100 milles peut paraître une entreprise considérable aux yeux de certains députés qui ne sont pas au fait de l'exploitation des mines d'or, mais je pourrais citer des auteurs qui déclarent qu'il n'est pas impossible de construire un aqueduc même sur une distance de 200 milles. Je pourrais aussi rappeler qu'en Californie, on a creusé une tranchée de 290 milles de longueur. Dans un avenir prochain, nous devrons demander au Gouvernement du Canada de nous prêter son concours pour nous permettre de nous procurer de l'eau au moyen d'un aqueduc. Alors, l'avenir de ce territoire sera assuré et nous pourrons donner la quasi-certitude d'un abondant rendement pendant des années, car il n'y a pas de doute que la production minière serait plus considérable qu'auparavant.

Pourquoi demanderions-nous cela à l'Etat? Je vais vous le dire en deux mots. Nous sommes à l'âge du matérialisme et le commerce est le levier qui soulève le monde. J'ai à la main un relevé préparé par un fonctionnaire du ministère des Douanes, relevé dont je vous expliquerai le sens en peu de mots. Voici : au Yukon, l'an dernier, nous avons acheté $3,119,000 valant de marchandises canadiennes et nos achats à l'étranger se sont chiffrés par $1,268,000, ce qui forme un total de $4,338,000. Je prétends qu'une contrée qui offre au pays un pareil débouché ne doit pas être dédaignée. Le Canada nous a fourni plus de $3,000,000 de ces $4,300,000 valant de marchandises. Il devrait être notre fournisseur unique. Nous nous sommes procuré aux Etats-Unis des articles représentant une valeur totale d'un million et quart de dollars.

Le Canada aurait dû nous vendre ces articles. De plus, le Canada a plus d'intérêt à nous approvisionner, en tenant compte du chiffre de notre population, qu'à subvenir aux besoins des habitants de toute autre partie de l'univers. En effet, le Yukon ne produit que de l'or et il doit faire venir du dehors tous ses aliments, tous ses vêtements, toutes ses machines, ce qui représente des millions de dollars chaque année. Je ne vois pas de meilleur argument à invoquer pour démontrer que le Canada devrait nous aider à développer cette contrée.

J'espère que le Gouvernement s'occupera de cette question.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Le Gouvernement, j'en suis certain, est favorable au projet d'accorder autant que possible au Yukon le gouvernement représentatif dans toute sa plénitude. Je me demande s'il est nécessaire de le dire. Les événements le prouvent. Nos gouvernants ont établi là-bas une administration locale et un conseil en partie électif ; ils ont donné au Yukon un représentant au Parlement et ils sont prêts à augmenter de temps à autre la somme des responsabilités du gouvernement territorial au fur et à mesure que l'intérêt du pays l'exigera. L'administration de ce territoire offre des difficultés dont la population intéressée se rend compte et qui ne doivent pas échapper à ceux qui en sont chargés.

Je pourrais faire observer à la Chambre qu'il y a quelque temps, le chef de l'opposition a exprimé les vues de la population du Yukon ou d'un groupe de ses habitants au sujet de l'établissement du gouvernement représentaitf dans ce territoire. Le bruit ayant couru que le Gouvernement se proposait de remplacer les membres du conseil qu'il choisit et qui sont des fonctionnaires de l'Etat par des citoyens de l'endroit, on en avait profité pour exprimer ces opinions. Ce bruit était dénué de fondement mais, s'il en eut été autrement, cette démarche aurait été un grand pas vers l'autonomie complète et la plénitude du gouvernement représentatif.

Les représentations qui furent faites à la Chambre par l'entremise du chef de l'opposition indiquaient que la réalisation de ce projet n'aurait pas contenté la population du Yukon. Elle préfère conserver le conseil actuel composé, en partie, de membres élus et, en partie, de citoyens nommés par l'Etat. Naturellement, cette disposition d'esprit ne prouve pas que la population soit en faveur d'un conseil purement électif mais qu'elle est, jusqu'à un certain point, satisfaite de l'état de choses qui règne aujourd'hui. Bien que le Gouvernement, je le répète, consente et désire même accorder l'autonomie complète au gouvernement territorial, il n'est que juste de faire observer que la situation au Yukon à l'heure actuelle n'est pas de celles qui, d'ordinaire, exigent un changement ; c'est-à-dire que la population décroît, au lieu d'augmenter, d'après le témoignage du représentant de ce territoire (M. Thompson). Par conséquent, il est raisonnable de supposer qu'un système de gouvernement qui convenait à une population plus nombreuse peut également s'appliquer à un groupe plus restreint.

Si je signale cet état de choses, ce n'est pas dans le dessein d'indiquer que le Gouvernement ne veut pas accorder au Yukon la plus grande somme d'autonomie possible. Mon seul but est d'établir que rien ne l'a obligé jusqu'ici à prendre une décision. Ce territoire est éloigné du siège du Gouvernement. Il y a des problèmes importants à résoudre. Ceux-ci ont été l'objet de prudentes réflexions, et il ne serait pas sage de la part du cabinet ou du Parlement de supposer qu'un système de gouvernement qui convient à d'autres parties du pays serait, par le fait même, approprié au Yukon. Le Gouvernement a raison de peser ses démarches avec soin, avant de modifier la nature des attributions du conseil territorial. Dès qu'il sera convaincu que certains changements seraient avantageux pour le Yukon et agréables à sa population, ces changements auront lieu.

N'ayant pas d'intérêt au Yukon mais ayant eu l'avantage de visiter cette contrée, je désire ajouter une observation aux commentaires de l'honorable député (M. Thompson) sur la situation actuelle et les destinées de ce territoire. Donné à un autre point de vue, mon témoignage pourra avoir quelque valeur. Il est vrai que la population décroît et que le rendement des champs aurifères diminue, mais il n'en est pas moins vrai, si mes calculs sont exacts, que le Yukon, eu égard à sa population, produit encore plus d'or que toute autre partie de l'univers ; que son commerce augmente, au lieu de péricliter, et que les perspectives y sont aussi brillantes que dans les autres régions du pays. L'honorable député (M. Thompson) a fait observer que le Klondike, qui renfermait les mines les plus précieuses et dont le rendement diminue, n'est pas le seul district aurifère du Yukon. Séparées par de grandes distances, il y a des mines qui seraient censées riches ailleurs qu'au Yukon. Les frais de transport, la brièveté de la saison et d'autres obstacles sont cause qu'on ne retire qu'un profit moyen de mines qui seraient précieuses dans tout autre pays. On espère pouvoir faire dans les coins reculés de ce territoire des découvertes qui suffiront à faire vivre une nombreuse population. Il y a au Yukon non seulement des champs aurifères mais des gîtes carbonifères qui sont d'une grande utilité et d'une haute valeur dans ces régions septentrionales. On y trouve aussi des dépôts de cuivre et d'argent qui sont maintenant en voie d'exploitation et qui il y a lieu de l'espérer, contribueront à augmenter la prospérité qui règne là-bas. De fait, il est généralement admis que le territoire du Yukon, plus vaste que certaines provinces de l'Est, est l'une des contrées de l'univers où les minerais précieux se rencontrent en plus grande abondance. Des ressources incalculables sont là ; il n'y a qu'à les exploiter et à les faire fructifier. L'étendue de ces richesses n'est limitée que par les moyens qu'on a pour les extraire.

Le grand problème là-bas, c'est la question des transports. Ils coûtent excessivement cher. Certes, il faut que la contrée soit riche pour permettre à la population de réaliser un bénéfice après avoir fait face à ces dépenses. Espérons qu'à la longue ces frais diminueront. De cette diminution et de l'adoption d'un nouveau mode d'exploitation minière dans le voisinage de Dawson dépendent les destinées de ce pays. Ses progrès futurs reposent sur la confiance que la population aura dans ses ressources et sur la confiance qu'on aura su inspirer à l'étranger. C'est afin de faire naître et d'augmenter cette confiance que le Gouvernement déploie toute son énergie. Lorsque les habitants du Yukon et les étrangers auront foi les uns dans les autres, une ère de prospérité s'ouvrira pour ce territoire et la population y deviendra plus nombreuse qu'aux jours que nous considérons aujourd'hui comme les plus heureux de son histoire.

A l'honorable député (M. Thompson) et à la Chambre je puis donner l'assurance que le Gouvernement porte un vif intérêt au Yukon, à sa prospérité matérielle et aux aspirations politiques de ses habitants.

M. R. L. BORDEN : Les paroles par lesquelles le ministre de l'Intérieur a fait connaître à la population du Yukon l'intérêt profond que lui inspire son désir d'obtenir le Gouvernement représentatif, ressemblent beaucoup au langage qu'on tenait à la population du Canada il y a 70 à 80 ans, lorsque cette dernière réclamait les mêmes privilèges. Je me demande si la certitude qu'elle possède les sympathies du ministre de l'Intérieur et de ses collègues contribuera beaucoup à consoler la population à laquelle ils refusent d'accorder l'autonomie. Je suis porté à croire que cette assurance sera pour elle une mince consolation.

Les souvenirs du ministre de l'Intérieur sont en défaut au sujet des résolutions dont j'ai donné lecture devant la Chambre il y a cinq semaines aujourd'hui. Il y avait deux délibérations; l'une d'une assemblée générale des habitants du Yukon et l'autre du club libéral des jeunes gens de Dawson, association politique en communion d'idées avec le Gouvernement du jour. Cette dernière faisait allusion au bruit que le ministre a mentionné et blâmait tout remplacement des membres de l'administration, mais elle ajoutait :

> Le club décide que dans l'intervalle qui pourra s'écouler avant que le Gouvernement puisse accorder au Yukon un conseil entièrement électif, qu'il appelle de tous ses vœux, il pétitionne respectueusement et instamment le Gouvernement pour qu'il ne soit fait aucun changement dans le mode de nomination.

La résolution des contribuables du Yukon demandait instamment que l'autonomie fût accordée à la population et rappelait les pa-

roles suivantes tombées de la bouche du premier ministre à la dernière session :

Il va sans dire que ce conseil devra être rendu électif à une date rapprochée ; je suis même prêt à étudier la question de savoir si cette réforme ne devrait pas être accomplie immédiatement, mais je maintiens qu'elle n'aurait pas pu être réalisée auparavant.

Il y a un an de cela et rien n'a été fait dans l'intervalle.

Je désire dire deux mots au sujet des commentaires du ministre de l'Intérieur. D'abord, j'avoue qu'il y a deux choses à considérer. En premier lieu, les institutions du Yukon ont-elles la stabilité nécessaire ? En second lieu, la population intéressée est-elle digne d'obtenir l'autonomie et de posséder un gouvernement représentatif ?

A la session de 1905, le représentant du Yukon nous a affirmé que les habitants de se territoire sont aussi en état de se gouverner eux-mêmes et comprennent aussi bien le jeu des institutions représentatives que les citoyens de n'importe quelle province de l'est. En l'absence d'une déclaration contraire de la part d'une voix aussi autorisée—et il n'y en a pas en cette enceinte—je suis prêt à accepter sans réserve l'assertion que faisait l'an dernier le député du Yukon. Cela règle la question.

Quant à savoir si les institutions du Yukon ont assez de stabilité pour vous permettre d'accorder le gouvernement représentatif à sa population, le ministre en a fait l'aveu dans le discours qu'il vient de prononcer. Naturellement, il y a lieu de s'attendre que, dans un centre où il faut compter sur l'exploitation des mines aurifères pour assurer son existence, on verra d'abord accourir de tous les coins de l'univers une population plus nombreuse que celle qu'on y trouvera quelques années plus tard, lorsque la situation se sera mieux dessinée. C'est précisément ce qui s'est passé au Yukon. Aujourd'hui, la population y est moins nombreuse qu'il y a trois ou quatre ans mais elle est plus sédentaire et exposée à moins de fluctuations.

C'est ce qui découle non seulement des commentaires que nous venons d'entendre de la part du ministre de l'Intérieur, mais de la conduite du cabinet et des moyens de défense invoqués par le ministre au cours de la présente session. Celui-ci a déposé un projet de loi tendant à imposer un code minier au Yukon. Jusqu'ici les opérations minières dans ce territoire étaient sujettes à des règlements adoptés par le Gouverneur en conseil. Le ministre a fort sagement soumis un code minier concernant l'exploitation des placers et, pour justifier cette démarche, il a allégué qu'au moins cette exploitation était établie en permanence. Cela seul nous donne l'assurance que la situation au Yukon a maintenant atteint un degré de stablité auparavant inconnu.

Naturellement, il y a encore lieu de se demander si l'avenir réservé au Yukon est assez rassurant pour que nous accordions l'autonomie à la population de ce territoire. Dans son discours, le ministre a affirmé qu'il n'y a pas au Canada de territoire dont la prospérité dépend en grande partie de l'exploitation minière, qui ait aujourd'hui un avenir plus brillant que le Yukon. Par conséquent, il me semble que le Gouvernement est d'avis non seulement, que la situation a atteint un certain de gré de stabilité mais que les perspectives d'avenir sont de nature à nous convaincre qu'il y aura toujours là-bas un important noyau de population.

Aussi, je ne puis comprendre pourquoi il hésiterait davantage. Pourquoi de nouveaux délais s'il y a là-bas une population digne de se gouverner elle-même, une situation stable, des gens désireux d'obtenir l'autonomie dont on jouit dans l'Est ? Ils ont déjà franchi les différentes étapes, sauf la dernière. Il y eut d'abord un conseil dont tous les membres étaient nommés par le pouvoir central, à Ottawa ; puis, un conseil en partie électif qui existe encore. Les membres élus sont aussi nombreux que les membres nommés par le Gouvernement, mais celui-ci conserve la haute main, attendu que le commissaire du Yukon a voix prépondérante. Comme l'a fait observer le représentant de ce territoire, l'an dernier, une fois au moins les cinq membres élus par la population ont opiné dans un sens, manifestant par là les désirs de la population, mais les cinq membres choisis par le Gouvernement opinèrent dans l'autre sens et le commissaire fit pencher la balance du côté de ces derniers contrairement aux aspirations de la population.

A mes yeux, le ministre de l'Intérieur n'a pas donné de raisons spéciales de perpétuer un pareil état de choses. Les mêmes événements se sont déroulés au Nord-Ouest. Un conseil dont tous les membres étaient choisis par l'Etat fut créé en 1869. Entre cette année-là et 1888, en 1880 je crois, ce conseil devint électif en partie, comme le conseil du Yukon l'est présentement. Enfin, en 1888, dix-sept ans avant la concession de l'autonomie dans toute sa plénitude, la population du Nord-Ouest put élire tous les membres du conseil. La situation, j'en conviens, n'est pas absolument la même. Il peut y avoir de bonne raisons pour ne pas créer au Yukon un conseil purement électif, mais je dois dire que, ni à la dernière session ni à la présente, je n'ai entendu motiver suffisamment de nouveaux délais. J'espère donc que le ministre s'occupera de cette question, sans plus tarder. Si la situation est aussi stable qu'il le laisse entendre, comme il est incontestable que la population du Yukon est en état de se gouverner elle-même, il devra prendre incessamment des dispositions pour créer un état de choses qu'elle appelle de tous ses vœux, pour me servir de son expression.

(La motion est adoptée et la Chambre siège en comité des subsides.)

M. R. L. BORDEN.

DISCUSSION DES SUBSIDES.

Chemin de fer national, le Transcontinental —étude du tracé et construction, $10,000,000.

M. EMMERSON : Cette somme servira à payer les opérations du tracé et, probablement, les premières dépenses de la construction.

M. SPROULE : On doit avoir des renseignements à nous fournir sur les travaux qui s'exécutent actuellement.

M. EMMERSON : Les travaux de deux sections ont été adjugés—sur une distance de 150 mille à l'ouest de la ville de Québec et d'environ 250 milles à l'est de Winnipeg. M. McArthur est le concessionnaire de la section de l'Ouest, ayant demandé le prix le moins élevé. MM. Hogan et Macdonald sont les concessionnaires de la section de Québec. Ils étaient les plus bas soumissionnaire.

M. SPROULE : On nous demande d'ouvrir un crédit de $10,000,000 et on devrait nous donner de plus amples détails.

M. EMMERSON : Tout dernièrement, un rapport a été déposé. Les ingénieurs ont étudié le tracé dans l'est, entre Québec et la rivière Saint-Maurice. Au Nouveau-Brunswick, ils n'ont pas terminé leurs travaux. Ils y mettent la dernière main. Aucun obstacle ne se présente quant au tracé de la voie ferrée entre Moncton et Chipman ou entre Edmundston et la frontière de Québec. Mais il y a de graves difficultés au sujet de son passage dans le cœur de la province. Le choix repose entre ce qu'on appelle la route de l'intérieur et la route riveraine.

M. CROCKET : A-t-on arrêté quel sera le parcours de la voie dans toute la division de Québec à Moncton, sauf entre cette dernière ville et Edmundston ?

M. EMMERSON : Les études sont terminées mais on n'a pas pris une décision finale, parce qu'on attendait les dernières explorations du terrain afin d'approuver tout le tracé.

M. CROCKET : Une partie du parcours est-elle déterminée entre Moncton et Québec ?

M. EMMERSON : Non, mais les commissaires sont en mesure de soumettre à l'approbation le tracé entre Moncton et Chipman.

M. CROCKET : Y a-t-il entre Québec et Moncton des brigades d'arpenteurs autres que celles du Nouveau-Brunswick ?

M. EMMERSON: Il y en a trois ou quatre.

M. CROCKET : En dehors du Nouveau-Brunswick ?

M. EMMERSON : Oui.

M. BLAIN : Quel est le coût de chacune des sections à l'est de Winnipeg et à l'ouest de Québec ?

M. EMMERSON : La distance de Québec à la Tuque est d'environ 150 milles. Le prix total demandé par MM. Hogan et Macdonald est de $5,297,257. La section de l'Ouest a environ 250 milles de longueur et M. McArthur a offert de la construire pour $13,010,000.

M. AMES : Dans ces prix, le coût des rails et des traverses n'est pas inclus, n'est-ce pas ?

M. EMMERSON : Non.

M. AMES : Et les ponts ?

M. EMMERSON : Oui, excepté le pont de Québec.

M. R. L. BORDEN : Le ministre veut-il nous dire quelles brigades d'arpenteurs sont encore sur les lieux, dans quels districts ils font leurs études ou de quelle partie de la ligne ils sont chargés de faire le tracé ? Sur quelle distance entre Moncton et Winnipeg, le tracé a été définitivement adopté et sur quelle distance les études préliminaires ont eu lieu ? Je voudrais savoir si les sections dont les travaux ont été adjugés sont actuellement en voie de construction. Sur quelle longueur de la ligne de Moncton à Québec, le parcours du chemin de fer a été fixé et à quel endroit ?

M. EMMERSON : Entre Moncton et Québec, aucune partie du tracé n'a été approuvée. Des études préliminaires ont eu lieu d'une extrémité à l'autre de la ligne et les ingénieurs s'occupent actuellement de ce qu'on peut appeler les opérations du premier tracé. J'apprends qu'elles sont terminées entre Chipman et Moncton.

M. R. L. BORDEN : Le tracé préliminaire ?

M. EMMERSON : Les opérations du premier tracé sont terminées.

M. R. L. BORDEN : Le ministre voudra bien nous faire connaître comment on désigne les différents travaux des ingénieurs ?

M. EMMERSON : Il y a d'abord les études préliminaires, puis les opérations du premier tracé qui précèdent la demande de soumissions. Enfin, il y a l'adoption du tracé définitif, lorsque les ouvriers se rendent sur les lieux en compagnie des ingénieurs pour modifier le tracé ici et là, selon que les circonstances l'exigent. Les études préliminaires ont eu lieu sur toute la distance et les opérations du premier tracé sont terminées entre Moncton et Chipman.

M. R. L. BORDEN : Sur quelle distance?

M. EMMERSON : Soixante et quelques milles. Les ingénieurs ont poussé leurs travaux jusqu'à la rivière Nashwaak et une autre brigade est rendue au Miramichi, à l'endroit appelé Boiestown.

M. R. L. BORDEN : S'agit-il des opérations du premier tracé ?

M. EMMERSON : Oui. Actuellement, ils explorent de nouveau la route riveraine ainsi que le territoire qui s'étend de Boiestown à Plaster-Rock ou à la rivière Tobique.

M. CROCKET : Quand cette nouvelle exploration sera-t-elle terminée, croyez-vous ?

M. EMMERSON : Je compte que nous pourrons demander des soumissions en juillet pour la section de Moncton à Québec.

M. R. L. BORDEN : Alors, si j'ai bien compris, les opérations du premier tracé ne signifient rien. On peut établir un tracé au centre de la province et un autre près du rivage, puis choisir entre les deux ?

M. EMMERSON : Oui.

M. CROCKET : Si le ministre demande des soumissions en juillet, croit-il que les travaux commenceront avant l'hiver prochain ?

M. EMMERSON : Oui, je m'y attends. Naturellement, en ce qui a trait à la section de Moncton à Québec, il ne faut pas perdre de vue que rien ne presse tant que Winnipeg n'est pas relié à Québec.

M. W. F. MACLEAN : Vous pourriez utiliser la route fluviale à partir de Port-Arthur.

M. CROCKET : Rien ne presse s'il n'y a pas à craindre qu'en attendant le trafic se dirige vers Portland.

M. EMMERSON : Entre Chaudière et Moncton, le trafic sera créé par l'établissement de la ligne de Winnipeg à Québec. En attendant, cela va sans dire, rien ne nous presse de construire la voie ferrée entre Québec et Moncton.

M. DANIEL : Le ministre peut-il nous dire, si les entreprises qui ont été adjugées comprennent la fourniture et la pose des traverses?

M. EMMERSON : Elles ne se rapportent ni aux traverses ni aux rails. Naturellement, les entrepreneurs sont tenus de placer les traverses et de poser les rails, mais les commissaires demandent des soumissions pour la fourniture des rails.

M. R. L. BORDEN : Quel sera le coût des rails et des traverses, par mille.

M. EMMERSON : $5,000 par mille, approximativement.

M. DANIEL : Le prix de la soumission pour les travaux de terrassement de Winnipeg à l'est, abstraction faite des traverses et des rails, est d'environ $52,400, par mille, et de $57,400, en moyenne, en y comprenant le coût des rails et des traverses. Les poteaux du télégraphe ne sont pas inclus, j'imagine.

M. EMMERSON : Oui, la ligne télégraphique est comprise.

M. DANIEL : Les poteaux et les fils?

M. EMMERSON : Tout.

M. DANIEL : Pas les gares, ni rien de semblable, n'est-ce pas ?

M. EMMERSON : Je ne le pense pas.

M. DANIEL : C'est un chemin qui coûtera cher, n'est-ce pas ? Combien de plus que l'estimation primitive?

M. EMMERSON : Cette section de Winnipeg au lac Népigon est la plus coûteuse de toute la ligne, à l'exception de la division des montagnes.

M. AMES : Si mes souvenirs sont fidèles, le Gouvernement n'est tenu de construire que la moitié du chemin entre Winnipeg et Superior-Junction et les premiers soixante-dix milles passent dans la prairie.

M. EMMERSON : Mes renseignements sont différents.

Ce chemin de fer traversera d'abord, sur une distance de 70 milles, une région dont le terrain relativement meuble est très marécageux et, à partir de ces 70 milles jusqu'à Superior-Junction, le travail deviendra beaucoup plus difficile. Il va sans dire que le coût de construction d'un ou de quelques milles d'un chemin de fer, dans des circonstances spéciales, ne détermine pas le montant total qu'il faudra dépenser pour la construction de toute cette voie ferrée. Il a fallu dépenser $100,000 pour construire certains milles du chemin de fer canadien du Pacifique. Il n'y a pas de doute que la construction de certains milles du Transcontinental coûteront $50,000, $70,000 et même $75,000. Mais si l'on veut calculer le coût total de cette ligne, il faut prendre une moyenne raisonnable ; d'où je conclus qu'on ne saurait juger du coût d'une voie ferrée entre Québec et Winnipeg tant que cet ouvrage n'aura pas été donné à l'entreprise.

M. DANIEL : Cela est vrai, mais si l'honorable ministre veut prendre l'autre section dont la construction a été donnée à l'entreprise, il constatera que, pour toute cette ligne, traverses et rails posés, le coût de construction s'élèvera à environ $50,000 par mille—$49,140. J'ignore s'il s'agit d'une partie de la ligne qui soit une des plus difficiles à construire. Si je me trompe, cette section se prolonge de Québec vers l'ouest.

M. EMMERSON : Il s'agit d'une section difficile dont le point de départ est à Cap-Rouge et qui se prolonge vers l'ouest, mais quant à la construction, cette partie de ce chemin de fer présente encore moins de difficultés que celle qui atteint Winnipeg.

M. CROCKET : La commission ou les ingénieurs du ministère ont-ils fourni à ce dernier un état indiquant le coût probable de la construction de ces différentes sections

avant que le département demandât des soumissions.

M. EMMERSON : Non, mais l'ingénieur en chef a préparé un état du coût probable.

M. R. L. BORDEN : La section qu'on va construire et qui se prolonge de Québec vers Winnipeg a-t-elle 150 milles ou 120 milles de long ?

M. EMMERSON : 150 milles, de Québec à La Tuque.

M. R. L. BORDEN : Et les autres 250 milles ?

M. EMMERSON : Ils se trouvent compris dans la section qui s'étend de Winnipeg vers l'Est.

M. R. L. BORDEN : Et le coût estimatif de l'entreprise de la première section était de $5,297,257 ?

M. EMMERSON : Oui, tel qu'indiqué à l'annexe du contrat.

M. R. L. BORDEN : Le coût estimatif de l'autre section s'élevait à $13,010,000, ce qui représenterait, d'après mes calculs, une moyenne de $35,315 pour chacun des premiers 150 milles, et de $52,040 pour chacun des autres 150 milles. Quel sera le coût total de la construction d'un mille de ce chemin de fer si on le calcule en prenant pour base cette dépense de $35,315 qu'il faut encourir pour l'exécution des travaux qui font l'objet de cette entreprise ? Il faut ajouter à ce chiffre le coût des rails et des traverses.

M. EMMERSON : Ce qui représente en moyenne $5,000 par mille.

M. R. L. BORDEN : On devra encourir d'autres dépenses, je suppose. Je voudrais connaître la moyenne du coût total de ces entreprises, en prenant pour acquis que les frais de construction s'élevant à $35,315 par mille, dans un cas, et à $52,040, dans l'autre.

M. EMMERSON : Je n'ai pas de renseignements détaillés sur ce point.

M. R. L. BORDEN : D'une façon générale ?

M. EMMERSON : Je serais porté à croire que la section ouest qui a une longueur de 250 milles, nous coûtera de $57,000 à $58,000 par mille approximativement. La construction de plusieurs milles de ce chemin de fer sur les frontières qui séparent l'Ontario du Manitoba, nous coûtera même $100,000 par mille.

M. R. L. BORDEN : Si l'on ajoute $5,000 pour l'achat et la mise en place des rails et des traverses, on obtient une moyenne de $57,040 par mille ; mais si j'en crois ce qu'on a dit ici, il faudra ajouter à ce montant le coût d'autres articles, ce qui portera cette moyenne à un chiffre un peu plus élevé.

M. EMMERSON : Il faudra certainement construire des gares.

M. AMES : Quelle est la distance estimative entre Winnipeg et Québec, d'après les derniers rapports qui vous sont parvenus ?

M. EMMERSON : Elle est d'environ 1,800 milles.

M. AMES : D'après ces calculs préliminaires, cette ligne nous coûtera environ $50,000 par mille, soit en tout $90,000,000.

M. EMMERSON : Ces calculs peuvent être exacts, mais il ne faut pas les accepter d'emblée. On ne peut déterminer le coût moyen de la construction de ce chemin de fer, en ne choisissant que telle ou telle section comme base de comparaison.

M. AMES : Mais le coût de construction des deux sections qu'on a adjugées à l'entreprise dépasse l'estimation faite par les fonctionnaires du département.

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

Reprise de la Séance.

M. R. L. BORDEN : Je me demande si l'honorable ministre m'a indiqué, avant la suspension de la séance, la partie du tracé finalement arrêté de la section Québec-Winnipeg et celle de la division Québec-Moncton.

M. EMMERSON : Nous avons approuvé le tracé de la section " B " qui s'étend jusqu'à 150 milles de Québec.

M. R. L. BORDEN : S'agit-il de la section dont on a adjugé l'entreprise ?

M. EMMERSON : Il s'agit de la section adjugée à l'entreprise à MM. Hogan et Macdonald. On a fait aussi le tracé d'une autre section dont la construction a été adjugée à M. McArthur. Le Gouvernement n'a approuvé le tracé d'aucune autre section. Les travaux se rapportant au tracé de la section Moncton-Québec ne sont pas terminés, et c'est pourquoi nous ne pouvons nous occuper maintenant de cette partie de la ligne. J'avais cru d'abord qu'il valait mieux approuver le tracé général de toute la ligne au lieu de l'approuver par sections. Cependant, le tracé de la section s'étendant de la rivière Miramichi jusqu'à Moncton, en passant par Chipman, est prêt et sera soumis à la commission des chemins de fer.

M. CROCKET : L'honorable ministre dit-il qu'on a approuvé le tracé de la section se prolongeant de la rivière Miramichi jusqu'à Moncton ?

M. EMMERSON : Ou de Nashwaak, car les ingénieurs ont fait le tracé de plusieurs routes.

M. FOWLER : Est-ce là le tracé de l'intérieur ?

M. EMMERSON : Le tracé de la rivière Miramichi serait celui de l'intérieur et celui de Nashwaak serait le tracé riverain.

M. FOWLER : Votre choix n'est pas encore fait ?

M. EMMERSON : Non, le rapport n'est pas complet.

M. FOWLER : Avez-vous des équipes d'ingénieurs à l'ouvrage ?

M. EMMERSON : Oui.

M. FOWLER : Sur les deux routes ?

M. EMMERSON : Oui.

M. CROCKET : Combien avez-vous d'équipes à l'œuvre au Nouveau-Brunswick ? Avant la suspension de la séance, l'honorable ministre a dit que les ingénieurs étaient à l'ouvrage sur les sections de Québec à Edmundston.

M. EMMERSON : Je crois qu'il y a trois équipes à l'œuvre.

M. CROCKET : Savez-vous où?

M. EMMERSON : Sur le tracé de l'intérieur, je constate qu'il y a une équipe d'ingénieurs dans les environs d'Edmundston.

M. CROCKET : Les ingénieurs ont-ils terminé le nouveau tracé riverain ?

M. EMMERSON : Oui, je crois.

M. CROCKET : La commission a-t-elle fait rapport sur ce tracé ?

M. EMMERSON : Non, pas à ma connaissance. Le ministère n'a reçu aucun rapport à cet effet. On m'a informé que le rapport sera probablement terminé dans le courant du mois de juillet, époque à laquelle les commissaires espèrent pouvoir demander des soumissions.

M. HAGGART : Quelle est la distance de Québec à Moncton par la nouvelle ligne ?

M. EMMERSON : Je n'ai pas obtenu encore ce renseignement.

M. R. L. BORDEN : A propos des deux sections dont la construction est commencée, je voudrais savoir dans quelle partie de ces sections on a fait un tracé préliminaire.

M. EMMERSON : Ce tracé a été fait sur toutes les différentes parties de ces sections.

M. FOWLER : Quand espérez-vous recevoir le rapport final des ingénieurs chargés de faire le tracé de ces deux routes au Nouveau-Brunswick.

M. EMMERSON : Au mois de juillet.

M. R. L. BORDEN : Que reste-t-il à faire avant que vous demandiez des soumissions ?

M. EMMERSON : Les ingénieurs vont bientôt terminer leur travail ; ils se rendent compte de la nature de ce chemin qui doit traverser la partie centrale de cette province et qu'on désigne sous le nom de tracé de l'intérieur. On a aussi fait des représentations relativement à la route riveraine. On s'est plaint de la façon dont les levés avaient été faits, et l'on a dit qu'on aurait pu trouver un tracé plus convenable ; c'est pour cela que les commissaires ont donné l'ordre de faire de nouveaux levés. Ils attendent le rapport de l'ingénieur, M. Dunn ; dès qu'ils l'auront reçu, les commissaires se proposent d'étudier la question de ce tracé et de soumettre leur décision à l'examen du Gouvernement.

M. R. L. BORDEN : Je crains de ne pas avoir été bien compris par l'honorable ministre. J'ai voulu parler de cette partie de la ligne qui se trouve entre la section qu'on commence à construire à partir de Québec et celle qui est à l'autre extrémité, à partir de Winnipeg. A-t-on fait un tracé préliminaire de toute cette route ?

M. EMMERSON : Oui.

M. R. L. BORDEN : Alors que reste-t-il à faire avant que ce tracé soit fixé définitivement et qu'on accorde ces travaux à l'entreprise ?

M. EMMERSON : On procède à la vérification des études topographiques et on fait les calculs nécessaires. Je puis dire que les travaux des ingénieurs sur le tracé à chosir n'établiront pas ce dernier d'une façon définitive. Les distances peuvent être considérablement diminuées, de même qu'on peut changer la route de façon à rendre l'ouvrage plus facile. On ne doit donc pas baser de calculs sur les différents tracés.

M. R. L. BORDEN : Je comprends parfaitement que, même après avoir demandé des soumissions, vous pussiez changer, mais non pas d'une façon sensible, le tracé déjà indiqué, et je suppose que c'est pour cette raison que vous demandez des soumissions suivant les quantités et les prix.

M. EMMERSON : C'est bien cela.

M. R. L. BORDEN : Vous avez fait faire des études préliminaires d'un bout à l'autre de la section que l'on construit ; aujourd'hui, vous revisez ces travaux et vous préparez des calculs dans le but de demander des soumissions. Quand espérez-vous terminer cet ouvrage ? Autrement dit, quand pensez-vous pouvoir demander des soumissions et quelle partie de la section de Winnipeg-Québec allez-vous faire construire ?

M. EMMERSON : Les commissaires ne seront pas prêts à adjuger ces travaux à l'entreprise avant quelques mois.

M. R. L. BORDEN : Le travail est-il suffisamment avancé pour permettre à la com-

mission d'estimer le coût de cette partie de la route ?

M. EMMERSON : Je ne le crois pas. On a démontré d'une façon générale que la construction de cette section sera plus facile que celle qui suivra la ligne frontière de l'Ontario et du Manitoba ainsi que celle qui forme le terminus à Québec. La route qui suivra cette section du chemin de fer de Québec à Moncton, sauf une légère exception, sera facile à construire jusqu'à Edmundston.

La section la plus difficile sera, si on adopte ce tracé, celle qui passera par la Tobique pour se rendre à la tête de la rivière Miramichi.

M. FOWLER : Avez-vous accordé quelques entreprises pour la section de Québec?

M. EMMERSON : Non, nous espérons pouvoir demander des soumissions au mois de juillet.

M. FOWLER : N'avez-vous pas fixé une partie du tracé de cette section ?

M. EMMERSON : Non.

M. FOWLER : Quelle a été la cause des difficultés relatives à la section de Québec-Edmundston ?

M. EMMERSON : J'ai déjà dit que je n'avais fait aucun rapport aux ministres siégeant en conseil sur aucune partie de cette ligne, bien qu'il y ait des sections dont on pourrait déterminer le tracé. Je préfère attendre qu'on soit capable de localiser tout le tracé de cette section de Québec à Moncton pour présenter un rapport au conseil.

M. FOWLER : C'est une question très importante ; j'avais compris que la construction de la division Québec-Moncton se ferait en même temps que celle des autres sections. On a commencé des travaux sur la division des " Prairies " et sur celle de Winnipeg-Québec, mais il me semble que l'honorable ministre n'a pas tenu parole en ne commençant pas la construction de la division Québec-Moncton.

M. EMMERSON : En premier lieu, ainsi que je l'ai expliqué cet après-midi, la construction de cette partie de la ligne ne sera pas très urgente tant que les autres sections ne seront pas terminées ; en effet, tant qu'on n'aura pas complété la section de l'Ouest jusqu'à Québec, la ligne de Chaudière à Moncton sera inutile.

M. FOWLER : Allez-vous attendre que la ligne soit construite de Québec à Winnipeg pour commencer les travaux de construction de la ligne Québec-Moncton ? Le but qu'on se proposait d'atteindre en construisant simultanément ces différentes sections, c'était de terminer en même temps les sections de l'est et celles de l'Ouest.

M. EMMERSON : J'ose affirmer que la section Québec-Moncton sera prête avant que soit construite la section Québec-Winnipeg. J'ai exprimé l'opinion qu'on demanderait, au mois de juillet, des soumissions pour la construction de la section Québec-Moncton.

M. FOWLER : Si vous ne demandez des soumissions qu'au mois de juillet, les travaux ne pourront être poursuivis activement pendant cette saison. Je me demande comment il serait possible de terminer à temps la division Québec-Moncton, quand l'honorable ministre lui-même reconnaît qu'une partie de cette section sera très difficile à construire.

M. EMMERSON : Toutes les parties de cette division sont d'un accès facile au point de vue des communications et du transport des matériaux. Quand nous disons que les travaux s'exécuteront simultanément, cela ne signifie pas qu'on doit les commencer tous le même jour. Il n'y aura que quelques mois de différence dans la date où seront commencés ces travaux. On ne compte que 400 milles entre Québec et Moncton, tandis qu'on calcule maintenant une distance de 600 milles entre les points extrêmes de chacune des autres sections. A mon avis, la section de l'est pourra facilement être terminée quand on aura complété la construction des autres sections.

M. FOWLER : Je croyais que la distance de Québec à Moncton était de plus de 400 milles.

M. DANIEL : La distance la plus courte est de 514 milles.

M. CROCKET : S'il n'y a pas urgence pour la construction de la section Québec-Moncton, pourquoi, je le demande à l'honorable ministre, le contraire existera-t-il pour la section de l'Ouest ?

M. EMMERSON : Cela dépend de la nécessité de s'assurer des moyens de transport pour les matériaux. Quand on commence le travail à chacune des extrémités d'une ligne, il devient plus facile de transporter le matériel nécessaire, ce qui diminue le coût de construction.

M. CROCKET : Cette remarque n'est-elle pas également juste en ce qui se rapporte à la section de l'est ?

M. EMMERSON : Non. Il y a le chemin de fer de Témiscouata et des voies de communications à tous les points de la route entre Québec et Moncton.

M. CROCKET : L'honorable ministre a déclaré, cet après-midi, qu'il espérait qu'au mois de juillet, on demanderait des soumissions pour la construction de la division Québec-Moncton. Consacrera-t-on une certaine partie de ce crédit de $10,000,000 à la construction de cette section ?

M. EMMERSON : J'en doute. Ce budget ne prévoit que les dépenses de neuf mois,

et on n'exécutera pas beaucoup de travaux au cours de l'hiver prochain. A la session du mois de novembre, nous demanderons un crédit qui nous permettra de continuer les travaux au printemps. Outre ce qu'il nous faudra payer aux ingénieurs chargés de faire les études topographiques nécessaires, nous devrons encourir certaines dépenses se rapportent aux installations terminales à Québec et à Winnipeg ; nous devrons combler l'écart que nous aurons pu commettre se rapportant à ces différentes entreprises.

M. CROCKET : Combien allez-vous dépenser de ce crédit pour acquitter le coût de ces études et combien allez-vous consacrer à payer les frais de construction ?

M. EMMERSON : Cela est difficile à dire, mais, d'une façon générale, on dépensera plus de $9,000,000 pour les travaux de construction, et environ $750,000 pour études, tracés, levés et pour les dépenses éventuelles de la commission du Transcontinental.

M. FOWLER : Combien ont coûté les services des ingénieurs jusqu'à présent ?

M. EMMERSON : Environ $650,000 l'an dernier et à peu près la même somme, cette année.

M. FOWLER : Vous avez dépensé $650,000 jusqu'au 1er juillet ?

M. EMMERSON : Les dépenses totales occasionnées par ces études topographiques et par la localisation du tracé, jusqu'au 1er juillet de cette année, s'élèveront à environ $1,000,000 ; elles seront de $650,000, croit-on, pour les neuf mois qui suivront cette dernière date.

M. FOWLER : Et vous n'avez fait que la moitié ou un peu plus de ces travaux.

M. EMMERSON : Toutes les études préliminaires ont été faites et l'on a localisé le tracé d'une extrémité à l'autre de la ligne. Il va sans dire que nous devons maintenant faire les travaux de localisation finale ; les rapports des ingénieurs sont ensuite revisés.

M. FOWLER : Tout cela se fait avant que vous accordiez ces travaux à l'entreprise ?

M. EMMERSON : Oui.

M. HAGGART : L'honorable ministre voudra-t-il nous faire une courte description de la voie qui sera construite entre Winnipeg et Québec, en nous indiquant les pentes, les courbes, le poids des rails, la nature de la région traversée et le coût estimatif de cette entreprise ? Espère-t-il que la ligne Winnipeg-Moncton sera terminée à l'époque indiquée ?

M. EMMERSON : Nous avons toute raison d'espérer que la ligne sera terminée au cours de la période mentionnée. Dans la section de l'est, la différence de niveau n'excède pas 4-10 de 1 pour 100 ; division de l'ouest, cette différence est de 6-10 de 1 pour 100. Les courbes les plus prononcées accusent quatre degrés ; le poids des rails est de 80 livres.

M. HAGGART : Comment pourra-t-on comparer le coût de cette partie qui n'est pas encore construite avec celui des sections qu'on a adjugées à l'entreprise ?

M. EMMERSON : On m'informe que cet ouvrage sera plus facile à exécuter ; par conséquent la construction de cette partie de la voie nous coûtera moins cher.

M. HAGGART : D'après le nouveau tracé, quelle sera la distance entre Winnipeg et Québec ?

M. EMMERSON : Elle sera d'environ 1,800 milles.

M. MORIN : Du pont de Québec à Moncton on a fait deux tracés. Le Gouvernement se propose-t-il d'adopter l'un ou l'autre de ces tracés, ou a-t-il l'intention d'en faire préparer un autre ?

M. EMMERSON : Nous adopterons l'un ou l'autre des tracés déjà faits, mais jusqu'à présent, rien n'a été décidé à ce sujet.

M. MORIN : Avez-vous l'intention de chercher une autre route ?

M. EMMERSON : Non. Les ingénieurs ont décidé qu'il serait inutile de chercher une autre route que celles déjà tracées.

M. MORIN : L'une de ces deux routes remonte jusqu'à la rivière des Abénakis et l'autre jusqu'à la rivière Etchemin. L'honorable ministre sait-il quel est le degré d'élévation de ces deux routes ?

M. EMMERSON : Je n'ai pas ce renseignement sous la main.

M. HAGGART : Pour n'obtenir qu'une pente de 4-10 de 1 pour 100 entre Québec et Moncton de combien avez-vous été obligé d'augmenter la distance, si vous comparez ce tracé avec celui d'une voie ferrée réunissant en ligne droite ces deux points ?

M. EMMERSON : Nous n'avons pas encore de rapport précis sur ce point.

M. HAGGART : Mais vous pouvez indiquer un chiffre aproximatif.

M. EMMERSON : L'an dernier, on avait fait un tracé préliminaire et le rapport de l'ingénieur chargé de cet ouvrage fut déposé sur le bureau de la Chambre. Ce rapport était favorable au tracé dit de l'intérieur, mais le Gouvernement n'adopta pas les conclusions de l'ingénieur et il a pris d'autres mesures pour s'assurer si ce rapport indiquait bien la véritable route qu'il fallait choisir.

M. HAGGART : D'après ce que publient tous les journaux, la distance, constatée par les arpenteurs entre Québec et Moncton est de 514 milles. Cela représente environ 100 milles de plus que le chiffre de la distance réelle. Je suppose que l'ingénieur a dû allonger le tracé pour éviter les pentes dont il lui fallait tenir compte. Cet ingénieur peut facilement dire à l'honorable ministre ce que représente cette distance supplémentaire entre Québec et Moncton.

M. EMMERSON : Je n'ai pas ce renseignement, mais nous avons demandé un rapport à l'ingénieur du district et dès les premiers jours de juillet, nous recevrons le rapport de M. Dunn.

M. FOWLER : A-t-on remplacé les ingénieurs qui avaient commencé ces travaux ?

M. EMMERSON : On a changé d'équipe certains ingénieurs; c'est ainsi que, par exemple, un ingénieur était chargé, l'an dernier, du tracé d'une section, tandis que cette année, il a dû faire cet ouvrage dans une autre section et céder sa place à un autre.

M. MORIN : L'honorable ministre peut-il nous dire quelle est la distance entre le pont de Québec et ce lac ? Il y a deux routes, et il va sans dire que l'une est plus longue que l'autre. L'honorable ministre connaît-il la longueur de ces deux routes ?

M. EMMERSON : On trouvera ce renseignement dans le rapport de l'ingénieur, qui a été imprimé et publié. Je n'ai pas ce document sous la main dans le moment.

M. R. L. BORDEN : Quel est le montant total qu'on a payé au Grand-Tronc-Pacifique pour la localisation du tracé de cette ligne à l'est de Winnipeg ?

M. EMMERSON : $288,000, si mes souvenirs me servent bien.

M. R. L. BORDEN : A la page 51 de l'appendice du rapport des ingénieurs, je trouve que les travaux relatifs au tracé du Grand-Tronc-Pacifique à l'est de Winnipeg ont coûté $352,591.

M. EMMERSON : Ces calculs sont exacts.

M. R. L. BORDEN : Je ne blâme pas le ministre parce qu'il ne se rappelle pas les chiffres exacts, mais je voudrais connaître la superficie du territoire étudié par les ingénieurs chargés de la localisation du tracé.

M. EMMERSON : Le crédit que je demande à la Chambre de voter comprend le coût actuel des études préliminaires poursuivies de Winnipeg jusqu'au lac Nat; ce compte a été vérifié. Ce lac se trouve encore plus éloigné que North-Bay.

M. R. L. BORDEN : Quelle est la distance ?

M. EMMERSON : Elle est de 700 ou de 800 milles.

M. R. L. BORDEN : Le ministre a-t-il fait faire d'autres tracés ? A-t-il adopté le rapport de ses ingénieurs relativement à cette route ?

M. EMMERSON : Il nous fallait d'autres renseignements et nous avons envoyé des ingénieurs faire de nouvelles études topographiques en vue de fixer un tracé.

M. R. L. BORDEN : Avez-vous adopté le tracé d'une partie de cette route et, dans l'affirmative, dans quelle proportion ?

M. EMMERSON : Nous n'avons pas adopté pour une grande distance les tracés qui nous ont été soumis. Je comprends que les ingénieurs ont pu localiser une route plus avantageuse que celle choisie par M. Steven qui était chargé de ce travail de localisation par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

M. R. L. BORDEN : Quel travail avez-vous fait sous ce rapport ? S'agissait-il d'études préliminaires ?

M. EMMERSON : Oui.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi faire exécuter ces travaux, s'ils étaient inutiles ?

M. EMMERSON : Ils ont été très utiles, au contraire, d'après les rapports de tous les ingénieurs. Ces études ont établi des routes qu'on peut suivre en canot tout le long de cette ligne et les ingénieurs du Transcontinental ont utilisé ces routes pour le transport des différents articles dont ils avaient besoin.

M. AMES : Ce crédit représente-t-il réellement le montant des dépenses ?

M. EMMERSON : Oui, les comptes se rapportant aux déboursés ont été soigneusement vérifiés.

M. FOWLER : Avez-vous payé pour toutes ces études topographiques ?

M. EMMERSON : Non, nous n'avons pas payé pour les travaux des ingénieurs exécutés dans les régions que notre ligne ne doit pas traverser. Les dépenses totales se rapportant à ces travaux ont dépassé $1,000,000. Nous n'avons payé que $282,000.

M. FOWLER : Ces travaux ont été exécutés par des Américains ?

M. EMMERSON : M. Steven est Américain ; c'est lui qui était l'ingénieur en chef.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre a parfaitement raison de dire qu'on a payé $1,000 pour la vérification de ce compte par, si je ne me trompe, MM. Kent et Turcotte, William Ainsley et G. A. Bell. La commission avait décidé de n'acquitter qu'un cinquième du coût des travaux exécutés par l'équipe n° 3. Le Grand-Tronc-Pacifique a payé en tout $352,591. Je pourrais faire observer que le rapport qui a été imprimé semble comprendre des item qui ne représentent pas un cinquième du montant total

payé. Je voudrais avoir une explication sur ce point. Aux pages 60, 61, 62, 63, 64 et 65 inclusivement, on trouve des item de $50,000 et de $60,000 du montant payé par le Grand-Tronc-Pacifique.

M. EMMERSON : Je pourrais expliquer comment cela s'est fait. On a d'abord fixé les dépenses déjà encourues. On n'a pas accordé de profits mais simplement l'intérêt à courir de la date de ces dépenses jusqu'à l'époque du règlement. M. Kent, de la société Kent et Turcotte, de Montréal était un des vérificateurs ; il avait pour collègue M. Ainsley, d'Hamilton, et M. G. A. Bell un des comptables du ministère des Chemins de fer et des Canaux. Une grande partie de ce travail s'est faite sous la surveillance du sous-ministre actuel de ce même département, M. Butler, assisté de M. Shannon, comptable en chef du ministère. Tout ce travail s'est fait avec beaucoup de soin. Les vérificateurs pour en arriver à cette conclusion, ont tenu compte des factures qui se trouvaient dans les livres du Grand-Tronc-Pacifique.

M. R. L. BORDEN : Je croyais que l'honorable ministre allait nous expliquer l'anomalie qui semble exister ici : nous avons des factures représentant environ $60,000, mais nous n'en avons pas pour la balance.

M. EMMERSON : J'ai peut-être mal compris. A quelle page mon honorable ami trouve-t-il ces détails ?

M. R. L. BORDEN : A la page 59 du rapport publié cette année.

M. EMMERSON: On trouvera les autres item dans le rapport de l'année dernière ; ils représentent un montant de $289,863.67.

M. R. L. BORDEN : Ce qui formerait à peu près ce total, si je ne me trompe. Je voudrais demander à l'honorable ministre de me dire quels renseignements le Gouvernement avait sur la nature et l'utilité de ces études et de ces levés quand il décida de payer ce montant. Quand les ministres en sont-ils venus à cette décision ?

M. EMMERSON : Le règlement s'est effectué le 30 novembre 1904. Il s'agissait d'un montant dépensé pour des levés et des études et portant intérêt jusqu'à cette date, si l'on s'en rapporte à l'état "A". Le total était de $318,308.24. Venait ensuite le coût total des dépenses de l'équipe n° 3, moins le coût de construction d'un bâtiment, et celui de l'équipement dont la compagnie se tenait responsable, $9,485.38, plus un cinquième de la balance de la dette assumée par la commission, $6,916.41, ce qui forme en tout $16,401.79, moins l'intérêt chargé pour les 4-5, $778.92, ce qui porte à $289,863.67 le montant dû au Grand-Tronc-Pacifique.

M. R. L. BORDEN : A quelle date le Gouvernement a-t-il décidé de se servir de ces études topographiques et d'en payer le coût ?

M. EMMERSON : Au cours de l'été de 1904, après que la commission eut commencé ses travaux. C'est elle qui nous a demandé d'agir de cette façon. Il y avait des plans, des levés ainsi que des détails complets sur la région que le Grand-Tronc avait exploré. Ces travaux firent l'objet d'un rapport de M. Lumsden, l'ingénieur en chef, de la commission du Transcontinental. Subséquemment, cette question fut soumise à l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et des Canaux, M. Schreiber, et un règlement fut effectué le 30 novembre.

M. R. L. BORDEN : Trouve-t-on dans le rapport imprimé de l'an dernier la recommandation de la commission relativement à ces travaux ? C'est la première fois que j'en entends parler, à moins que je n'aie oublié ce détail.

M. EMMERSON : Ce document existe puisqu'il a servi de base au rapport que j'ai présenté au conseil des ministres.

M. R. L. BORDEN : Si ce document ne se trouve pas déjà à la disposition de la députation, mon honorable ami voudra-t-il le déposer sur le bureau de la Chambre, ainsi que le décret du conseil qui en est la conséquence ?

M. EMMERSON : Avec plaisir.

M. R. L. BORDEN : Je ne puis comprendre parfaitement comment il se faisait que le Grand-Tronc-Pacifique poursuivît ces études topographiques à l'est de Winnipeg, après que le Gouvernement eut, en 1903, énoncé sa politique. Y avait-il urgence ? Enfin, pour quelle raison la compagnie a-t-elle agi de cette façon ?

M. EMMERSON : Elle avait commencé ces travaux avant même qu'elle eût conclu le contrat avec le Gouvernement, c'est-à-dire en 1903 alors que cette question était débattue devant le Parlement.

M. R. L. BORDEN : Si je me rappelle bien, le Gouvernement a énoncé sa politique le 30 juillet 1903. C'est le jour où l'honorable premier ministre a prononcé ce discours dans lequel il faisait connaître la politique du Gouvernement ; il divisait cette voie ferrée en deux parties, l'une devant être construite par le Grand-Tronc-Pacifique et l'autre par l'Etat qui la louerait ensuite à la compagnie. Pourquoi avait-on commencé ces études avant cette date et jusqu'à quel point les avait-on poursuivies ? Je n'en ai entendu parler qu'à l'automne de 1903 et je croyais que c'était à peu près vers ce temps qu'on avait commencé ces travaux.

M. EMMERSON : Je n'ai pas ces renseignements sous la main, mais je me rappelle qu'avant que le Gouvernement eût énoncé

sa politique, des équipes d'ingénieurs faisaient des études et des levés à partir de North-Bay en se dirigeant vers l'Ouest dans la direction de Winnipeg. Nous n'avons pas accepté ces études topographiques, non plus que celles faites de North-Bay vers le nord, parce qu'elles ne pouvaient servir à la construction du Transcontinental. Mon honorable ami sait que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a eu d'abord l'idée de construire un chemin de fer de North-Bay jusqu'à Winnipeg, vers l'Ouest, le centre de tout ce réseau devant être North-Bay. Ce projet fut modifié dans la suite mais, pendant ce temps-là les ingénieurs poursuivaient leurs travaux ; pour expédier la besogne que nous avions à faire, nous nous sommes arrangés de façon à profiter de ces travaux, sauf à remplacer graduellement les différents ingénieurs par des membres du personnel du département.

M. R. L. BORDEN : Quelle partie, s'il en est, de ces études dont nous avons acquitté le coût, a été commencée avant que le Gouvernement eût énoncé sa politique le 13 juillet 1902 ?

M. EMMERSON : Je fournirai ce renseignement.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre nous a déjà dit qu'une très faible partie de la ligne telle que tracée définitivement et dont on a donné la construction à l'entreprise, correspond au tracé qui a été l'objet de ces études préliminaires. Je voudrais savoir quelle est la partie du chemin en question.

M. EMMERSON : Les études préliminaires ne sont pas destinées à établir définitivement un tracé ; tous les travaux en question ne sont que des ouvrages préliminaires entrepris par le Grand-Tronc dans le but de faire connaître la topographie de cette région et de fournir d'autres renseignements. Il a fallu dépenser un montant considérable pour organiser, nourrir et entretenir les différentes équipes pour établir des routes par canot, pour construire des caches, etc. Mais le tracé actuel ne sera pas nécessairement celui désigné dans ces études préliminaires, et c'est pour cela qu'on ne saurait dire que cette ligne a été localisée.

En nous chargeant de ces études, nous n'avons utilisé que les données relatives aux études préliminaires; ces données ne portaient pas sur les études du tracé. Subséquemment, les commissaires du transcontinental envoyèrent leur propre détachement, organisèrent le personnel et menèrent à bonne fin l'œuvre du tracé. Les études préliminaires n'intéressent le tracé que dans la mesure où elles fournissent des renseignements sur la topographie et les conditions du pays.

M. R. L. BORDEN : Si je pose ces questions, c'est que je ne me fais pas une juste idée de ce qu'il faut entendre par études préliminaires. En faisant ces études préliminaires, on pourrait, je suppose, trouver la route choisie plus tard.

M. EMMERSON : Je fournirai ce renseignement à l'honorable député.

M. R. L. BORDEN : Je conclus des paroles du ministre que le tracé définitif est passablement éloigné du théâtre des études préliminaires. Le ministre pourrait-il nous dire à quelle distance du tracé se trouve le théâtre de ces études ?

M. EMMERSON : A certains endroits, il y a une trentaine de milles de distance et quelquefois, les deux lignes d'arpentage se rencontrent. A d'autres points, elles sont très éloignées l'une de l'autre. Les études faites par le Gouvernement sont fort complètes et elles ont abouti, me dit-on, au choix d'une route plus favorable. En obtenant cette route, les arpenteurs du Gouvernement ont largement bénéficié des données recueillies par les arpenteurs du Grand-Tronc, données dont nous avons payé le prix.

M. R. L. BORDEN : De quel genre de données s'agit-il ?

M. EMMERSON : Il s'agit de renseignement sur les altitudes, les accidents du sol, les profils et toutes les données dont ont besoin les ingénieurs.

M. R. L. BORDEN : Ces renseignements, sans doute, n'auraient guère d'importance, dans l'éventualité où la ligne serait établie à trente milles de distance.

M. EMMERSON: Au contraire, ces données sont d'une grande utilité, car elles forment la base de nos renseignements sur la configuration générale du pays, la topographie, et ce sont là les renseignements les plus utiles pour le choix définitif d'un tracé. C'est la règle suivie d'ordinaire et on l'a sans doute, appliquée ici.

M. R. L. BORDEN : Le tracé définitif est-il au nord ou au sud de la ligne préliminaire ?

M. EMMERSON : Elle est au nord, du lac Népigon au lac Abitibi.

M. R. L. BORDEN : Combien y a-t-il de milles de distance ?

M. EMMERSON : 300 ou 400 milles.

M. HAGGART : Les études du Grand-Tronc s'étendent-elles du lac Népigon au lac Abitibi ?

M. EMMERSON : Le tracé passe au nord des arpentages du Grand-Tronc-Pacifique.

M. HAGGART : Je connais votre tracé, mais le ministre affirme-t-il que les arpentages du Grand-Tronc s'étendent entre le lac Népigon et le lac Abitibi ?

M. EMMERSON : Oui, jusqu'au lac Nat.

M. HAGGART : C'est de là que la ligne se dirige vers North Bay ?

M. EMMERSON : Oui.

M. HAGGART : A quelle distance du lac Népigon ?

M. EMMERSON : A une distance d'environ 300 milles.

M. HAGGART : Le ministre peut trouver dans les archives de son ministère toutes les données sur les arpentages et les levés de plans exécutés par l'ancien Gouvernement dans cette partie du pays, pour l'établissement du chemin de fer canadien du Pacifique, au début même. A cette époque, il a été fait des études au nord du lac Népigon dans cette direction. La totalité du coût des études faites par la compagnie du Grand-Tronc et pour lesquelles le Gouvernement, après étude de la question, a effectué ce paiement, s'élève à un million à deux cents et quelques mille dollars. Est-ce exact?

M. EMMERSON : Non j'ai déclaré que la compagnie a dépensé plus d'un million de dollars en études mais que nous ne les avons utilisées que jusqu'à concurrence de $350,000.

M. HAGGART : C'est bien ce que j'ai compris. Pour les études de cette partie du pays, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a dépensé au-delà de $1,000,000.

M. EMMERSON : J'ai donné la totalité de la dépense effectuée par la compagnie pour ses études, et non pas pour ce tracé définitif.

M. HAGGART : Le ministre nous a donné à entendre que sur cette dépense de $1,000,000 effectuée par la compagnie du Grand-Tronc, il n'a payé que $350,000, prix des études qu'il a utilisées. Où a-t-on fait ces études qui ont entraîné une dépense de près de $1,000,000 ? Est-ce à proximité du tracé adopté par le Gouvernement ?

M. EMMERSON : La compagnie a dépensé au-delà de $1,000,000 pour les études, levés de plans et arpentages de sa ligne. Sur certains points de la ligne, nous avions besoin de ces renseignements ; nous avons constaté le coût précis de ces études de la compagnie et nous avons acheté ces renseignements, au prix de revient avec intérêt jusqu'à date du paiement. Ce montant s'est élevé à environ $350,000 en chiffre rond. L'écart entre les $350,000 versés par le Gouvernement et le million de dollars dépensés par la compagnie n'intéresse nullement les commissaires. Cela ne regarde que la compagnie. Elle a effectuée cette dépense pour sa ligne de l'Ouest et autres points. Sur la ligne de North-Bay, elle a dépensé une forte somme et cela presque en pure perte. En outre, elle a établi le tracé de la ligne de Fort-William qu'elle est en train de construire.

M. HAGGART : Je tiens à savoir du ministre si le Gouvernement n'a pas acheté de la compagnie du Grand-Tronc toutes les données relatives aux études de la ligne à l'est de Winnipeg, sauf celles se rattachant à la ligne d'embranchement sur le lac Supérieur. S'il n'en est pas ainsi, alors quelle est la partie des études qui n'a pas été utilisée?

M. EMMERSON : Nous n'avons pas acheté de la compagnie cette partie de ses études entre North-Bay et le lac Nat. Du lac Nat, en gagnant l'est jusqu'à Winnipeg, nous avons payé le prix des études, parce que nous avons utilisé ces données. Les commissaires du Transcontinental ont bénéficié de ces renseignements et ils n'ont payé que le prix de revient.

M. HAGGART : La compagnie du Grand-Tronc ne pouvait s'attendre à ce que le Gouvernement payât les frais d'arpentages de la ligne de raccordement entre la ligne du chemin de fer transcontinental et North-Bay, non plus que les frais de la route, entre la tête du lac Supérieur et la ligne-mère. Indépendamment de ces deux études, je tiens à savoir du ministre s'il n'a pas payé le plein montant dépensé par la compagnie du Grand-Tronc pour le reste de ses études sur cette ligne ?

M. EMMERSON : Non, certaines études n'ont paru d'aucune utilité aux commissaires et on les a éliminées. Nous n'avons payé que le prix des études que nous avons utilisées et non pas pour tout l'ensemble des études de la compagnie.

M. DANIEL : Quel est le montant de l'intérêt versé par le ministre, à quel taux et pour quelle période de temps ?

M. EMMERSON : L'intérêt au taux de 4 pour 100 a été payé sur chaque article de dépense, à dater du jour de la dépense réelle jusqu'au 30 novembre 1904, date du paiement de la somme totale.

M. MORIN : Il a été passé deux marchés pour la construction du réseau, du pont de Québec à La Tuque et du lac Népigon à Winnipeg. Cela comprend-il le nivellement, les ponts, la pose des traverses et des rails, ou s'agit-il simplement du nivellement du chemin ?

M. EMMERSON : Cela comprend le nivellement et la pose des traverses et des rails.

M. MORIN : Et les ponts ?

M. EMMERSON : Oui.

M. MORIN : Le 30 juillet 1903, la Chambre a été saisie d'un projet se rattachant à la construction de ce chemin de fer. La distance du pont de Québec à Winnipeg, nous a-t-on dit, est de 1,800 milles. Personne n'aurait pû préciser la distance, mais on a voulut s'en tenir à ce chiffre. On nous a déclaré que le prix de construction de ce réseau oscillerait entre $12,000,000 et $13,000,000. Si je ne me trompe, le ministre des

Finances a donné une estimation encore moins élevée. Il a porté le coût du réseau à 11,500,000. D'autres députés portèrent le coût à $20,000,000, d'autres encore à $50,000,000 et même jusqu'à $75,000,000. Vous avez passé trois marchés pour la construction de 395 milles de chemin et le montant stipulé dans ces contrats est de $18,654,376. Je vous demande une explication à ce sujet, M. le ministre. A-t-on donné ces chiffres à l'epoque en question, afin d'en imposer aux électeurs, à l'approche d'une élection ? A cette époque, à entendre ces messieurs, la construction de ce réseau serait si facile et si peu dispendieuse, cependant c'est à peine si vous avez adjugé la construction du quart du réseau que déjà cette dépense s'élève à $18,500,000. Un mot d'explication à cet égard, monsieur le ministre, s'il vous plaît.

Des VOIX : Expliquez-vous.

M. EMMERSON : Je ne suis pas l'auteur de cette affirmation ; je n'ai donc pas d'explication à donner. Il faut vous adresser au ministre des Finances.

M. MORIN : Je sais parfaitement que le ministre des Chemins de fer n'a pas fait cette affirmation, je lui en tiens compte. Je ne peux pas l'accuser à tort, puisqu'il n'est pas coupable. Mais le coupable est ici et vous le connaissez.

M. FIELDING : L'auteur de cette affirmation est absent.

M. MORIN : Vous ne le regrettez pas dans son propre intérêt, n'est-ce pas ?

M. KEMP : L'honorable député (M. Morin) a-t-il bien donné le chiffre précis de la dépense se rattachant aux marchés passés pour la construction des sections de Québec et de Winnipeg ?

M. EMMERSON : La construction de la section de Winnipeg coûtera un peu plus de $13,000,000 et celle de Québec un peu plus de $5,000,000.

M. KEMP : Le nivellement est compris dans cette somme ? La pose des rails y figure-t-elle aussi ?

M. EMMERSON : La pose des traverses y est comprise, mais non pas celle des rails.

M. KEMP : Et les éclisses ?

M. EMMERSON: Les rails et les éclisses seront fournis par les commissaires, mais c'est l'entrepreneur qui se chargera de leur pose.

M. R. L. BORDEN : La même observation s'applique aux traverses ?

M. EMMERSON : Parfaitement.

M. FOWLER : Et les ponts ?

M. EMMERSON: Les ponts figurent dans le marché.

M. KEMP : Quelle sera la totalité du coût estimatif, y compris les rails et autres articles non désignés dans les marchés, à l'époque de l'adjudication ?

M. EMMERSON : Environ $5,000 par mille, outre $1,000 par mille pour les gares et stations, soit $6,000 additionnels par mille, y compris les dépenses imprévues.

M. DANIEL : On compte 2,800 traverses au mille, n'est-ce pas ?

M. EMMERSON : 2,640.

M. DANIEL : A 40 centins ou 50 centins, la pièce ?

M. EMMERSON : A 25 centins ; le pays est fort bien boisé.

M. DANIEL : Le coût des rails serait de $33 la tonne.

M. EMMERSON : Nous avons payé $31 la tonne pour notre dernier achat de rails ; cette estimation approximative est basée sur le prix de $32 la tonne.

M. DANIEL : En présence de pareils chiffres, vous constaterez que l'estimation de $5,000 par mille est insuffisante ; puis il faut tenir compte des autres dépenses imprévues.

M. EMMERSON : J'ai voulu être libéral, et j'ai porté le coût à $6,000 le mille.

M R. L. BORDEN : En ajoutant $6,000 par mille les rails, les traverses et les bâtiments des gares, on arrive à un total de $20,700,000 pour les 400 milles. Dans quelle mesure l'achat des fournitures se fait-il par voie d'adjudication, avec concurrence et publicité ?

M. EMMERSON : L'achat des fournitures se fait toujours par voie d'adjudication, avec concurrence et publicité, sauf pour des achats de peu d'importance, au besoin.

M. W. F. MACLEAN : Comment la compagnie du Grand-Tronc transportera-t-elle les marchandises de l'Ouest vers l'Est, en attendant le parachèvement de ce réseau à l'est de Winnipeg ?

M. EMMERSON : La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique fait actuellement construire sa ligne jusqu'à la jonction du lac Supérieur et Fort-William. Tout sera parachevé à peu près vers la même époque.

M. W. F. MACLEAN : La compagnie ne se propose-t-elle pas de diriger ses transports de marchandises, de Winnipeg vers Saint-Paul et Chicago ?

M. EMMERSON : L'honorable député prophétise, je crois.

M. W. F. MACLEAN : En réalité, les journaux annoncent aujourd'hui que la compagnie du Grand-Tronc a pris possession du chemin de fer du centre du Wisconsin. La compagnie possède déjà un réseau vers Chicago ; le chemin de fer du centre du Wis-

consin atteindra la frontière ; de la frontière à Winnipeg, la compagnie construira une ligne et avant longtemps, le Grand-Tronc sera un réseau transcontinental mais ce sera un réseau transcontinental passant par Chicago plutôt que par le Canada.

M. OSLER : C'est là un fait de notoriété publique.

M. W. F. MACLEAN : Oui, sans doute, mais les journaux l'annoncent aujourd'hui. On prédisait, il y a deux ans, que ce serait là l'objectif de la compagnie du Grand-Tronc et cette prédiction se réalise aujourd'hui.

M. HAGGART. Il semble régner quelque mystère à cet égard, vu que le président de la Compagnie du Grand-Tronc n'a pas voulu prendre ses actionnaires dans ses confidences, relativement à la nouvelle émission d'actions. Aujourd'hui, à Londres et au Canada, c'est un fait connu que l'émission de ces actions a pour but l'achat du chemin de fer du centre du Wisconsin.

M. EMMERSON : J'ignore absolument la chose.

M. HAGGART : Tout le monde le sait, sauf le Gouvernement.

M. EMMERSON : Sans doute, le fabricant de rumeurs est encore à l'œuvre. Toutes ces rumeurs parviennent bien à nos oreilles mais bientôt après, nous apprenons les faits dans leur réalité.

M. R. L. BORDEN : Le ministre peut-il affirmer qu'il s'agit ici d'une simple rumeur ?

M. EMMERSON : Pas plus que le chef de l'opposition, je ne suis dans les confidences de la compagnie du Grand-Tronc, et quand bien même cette rumeur serait fondée, elle n'a rien de bien grave. Nous avons passé un marché relativement à la construction du réseau transcontinental. . .

M. W. F. MACLEAN : C'est le transcontinental "national".

M. EMMERSON : Oui en effet, c'est le réseau transcontinental national, qui servira aux transports des produits de l'Ouest vers l'Est, en territoire canadien et par des ports canadiens.

M. SPROULE : Quand ?

M. EMMERSON : L'honorable député n'est nullement alarmé des raccordements que possède le chemin de fer canadien du Pacifique aux Etats-Unis. De l'autre côté du parquet de la Chambre je vois un honorable député qui s'écriait il y a un instant : La chose est de notoriété publique ; mais il n'est nullement alarmé en constatant le même état de choses à l'égard du chemin de fer canadien du Pacifique. Je n'ai guère d'appréhensions à ce sujet et le pays non plus n'est guère en lieu de s'alarmer, même de cette rumeur.

M. OSLER : Que vient de dire le ministre à l'égard du chemin de fer canadien du Pacifique ?

M. EMMERSON : Je prétends que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique possède plusieurs milliers de milles de raccordements en territoire américain.

M. OSLER : Sans doute, mais c'est au Canada que se trouve le principal intérêt de la compagnie et il en a toujours été ainsi.

M. EMMERSON : Cette observation au sujet du principal intérêt s'applique et s'appliquera à la compagnie du Grand-Tronc, avec plus de force encore qu'à la compagnie du Pacifique.

M. OSLER : Je ne saurais souscrire à cette proposition du ministre. L'intérêt de la compagnie du Pacifique est tout entier au Canada ; ses ports sont nos ports nationaux. Les ports du Grand-Tronc-Pacifique sont aux Etats-Unis et son principal intérêt serait de dévier le trafic vers les Etats-Unis. La chose ne saurait faire doute.

M. EMMERSON : Lorsque le Grand-Tronc-Pacifique sera parachevé, les ports du Grand-Tronc seront au Canada.

M. OSLER : Le ministre vient de dire que la compagnie du Pacifique a des intérêts similaires à ceux de la compagnie du Grand-Tronc. Aujourd'hui, comme par le passé, la compagnie du Pacifique est intéressée à diriger ses transports vers les ports canadiens. Aujourd'hui comme par le passé, l'intérêt du Grand-Tronc est de diriger son trafic vers Portland.

M. R. L. BORDEN : A Portland, d'après la rumeur publique, la compagnie du Grand-Tronc a engagé un capital de $15,000,000 à $20,000,000 pour l'outillage de sa tête de ligne. Au dire du ministre, il importe peu que la compagnie du Grand-Tronc ait fait l'acquisition du chemin de fer du centre du Wisconsin et qu'elle se propose de diriger ses transports vers le sud. A mon avis, c'est là une question de haute importance, et nous serions autorisés à substituer au vocable transcontinental "national" celui de "réseau transcontinental "international".

M. EMMERSON : Votre observation s'applique aux transports américains, non pas aux transports canadiens.

M. R. L. BORDEN : Les journaux affirment, ce soir, que la compagnie du Grand-Tronc pénétrera à Winnipeg par l'achat du chemin de fer du centre du Wisconsin, et qu'au cours de l'hiver, elle dirigera tous ses transports vers Portland, au lieu de les acheminer au nord du lac Supérieur. Le ministre pourrait peut-être nous renseigner à cet égard.

M. DUNCAN ROSS : Le député d'York-sud (M. W. F. Maclean) est en proie à de vives alarmes, à la nouvelle que la compagnie du Grand-Tronc aurait acheté un nouveau chemin de fer aux Etats-Unis.

Voilà nombre d'années que la compagnie du Pacifique possède plusieurs raccordements aux Etats-Unis. Aujourd'hui, cette compagnie a la propriété ou la direction de près de 5,354 milles de chemins de fer aux Etats-Unis. Elle dessert tous les endroits situés sur le parcours du lac Supérieur, du côté américain ; elle ne possède pas moins de six raccordements entre le Nord-Ouest et les Etats-Unis. Elle possède un raccordement direct avec Saint-Paul et Minnéapolis et un autre avec Seattle ; en outre, aujourd'hui, elle est en train de construire une ligne de Duluth, Minnesota, pour se raccorder avec son chemin de fer qui relie Moosejaw et Portal à Minnéapolis. Ce chemin de fer lui donnera la ligne la plus directe pour atteindre Winnipeg et ce sera aussi une ligne directe de Duluth à Moosejaw. Le pays a intérêt à savoir ce que fait la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique de l'autre côté de la frontière. Cela l'intéresse bien autrement que d'apprendre que la compagnie du Grand-Tronc est en train d'acheter le chemin de fer du centre du Wisconsin.

M. OSLER : Je tiens à dire que la compagnie du Pacifique dirige les marchandises récoltées sur sa route vers les ports canadiens. Voilà l'objectif qu'elle a toujours visé, et elle a ainsi largement contribué au progrès des ports canadiens.

M. DUNCAN ROSS : Si l'affirmation de l'honorable député est exacte, que sert-il à la compagnie du Pacifique de posséder 5,354 milles de chemins de fer aux Etats-Unis ?

M. FOWLER : Elle obtient des marchandises pour les acheminer vers les ports canadiens.

M. DUNCAN ROSS : Il n'est pas un seul député qui après avoir visité les Etats-Unis oserait affirmer ici que l'objectif visé par la compagnie du Pacifique, en acquérant ce réseau de chemins de fer au Minnesota ainsi qu'au Dakota-sud et nord, a été de récolter des marchandises pour les acheminer vers les ports canadiens. L'honorable député le sait parfaitement, aujourd'hui la ligne du Sault Sainte-Marie fait une exploitation aussi importante que celle de la ligne-mère, et si elle obtient des transports, c'est pour les diriger, non pas vers les ports canadiens, mais vers Saint-Paul, Minéapolis et le Sault au Michigan. Elle dévie vers son réseau américain autant de trafic qu'elle peut, parce que ce réseau est doté d'un meilleur tracé et de meilleures pentes. Il est ridicule de prétendre que par pur patriotisme, une compagnie de chemin de fer ira construire ou affermer plus de 5,000 milles de chemins de fer aux Etats-Unis, dans le but de stimuler le commerce canadien. Dans le monde des chemins de fer, on ne pousse pas le sentimentalisme jusqu'à ce point, et ce serait chose insensée que de le faire.

M. OSLER : L'honorable député ignore le premier mot de la question. C'est au point de vue des affaires que la Compagnie du Pacifique fait cette exploitation ; et si elle récolte des marchandises dans les Etats de l'Ouest c'est pour les diriger, par le territoire canadien, vers les ports canadiens. D'autre part, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique comme le prétend le Gouvernement, se propose de recueillir les marchandises au Canada et les diriger vers les ports américains ; il est dans son intérêt de le faire, à raison du marché passé avec le Gouvernement et c'est ce qu'elle fera, tout comme la compagnie du Pacifique dirige vers les ports canadiens les marchandises qu'elle obtient dans les Etats de l'Ouest.

M. DUNCAN ROSS : L'honorable député pourrait-il m'expliquer pourquoi la Compagnie du Pacifique construit une ligne de Carrington sur sa ligne de Moosejaw, vers Minnéapolis, ligne qui doit se croiser à angles droits avec sa ligne directe de Winnipeg à Minnéapolis, si elle ne vise pas par là à obtenir du trafic par ces deux lignes pour le diriger vers Duluth ? Pourquoi construit-elle cette ligne, si elle tient tant à diriger vers les ports canadiens le trafic qu'elle a obtenu ?

M. DANIEL : Je tiens à corroborer la proposition formulée par le député de Toronto-ouest (M. Osler). Maintes fois, j'ai été étonné de voir la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique exporter au cours de l'hiver, du port de Saint-Jean, une si grande quantité de marchandises récoltées sur différents point des Etats-Unis. Je puis donc corroborer à titre de témoin oculaire, l'affirmation du député de Toronto-ouest.

M. SPROULE : En admettant que tout ce que le député de Yale-Caribou affirme au sujet de la compagnie du Pacifique, soit conforme à la vérité des faits, est-ce que cela pourrait modifier en rien la situation ? Quel argument le Gouvernement a-t-il fait valoir, lorsqu'il nous a demandé d'entreprendre la construction d'un grand réseau transcontinental national ? Il voulait que ce réseau fût construit entièrement sur le sol canadien et que les transports se fissent par la voie des ports canadiens. La prophétie de certains députés de la gauche est en train de se réaliser. C'est qu'on voulait que le Grand-Tronc dirigeât ses transports, non vers les ports canadiens, mais vers les ports américains.

M. DUNCAN ROSS : Je ne trouve rien à redire à l'observation de l'honorable député de Grey-Est (M. Sproule), mais je le répète,

je ne conçois pas les alarmes de certains députés de la gauche, lorsqu'il arrive qu'une compagnie de chemin de fer achète une voie ferrée aux Etats-Unis. Sans doute, les plus chers intérêts du pays demandent que notre réseau soit construit en territoire canadien. Mais assurément, nous n'irons pas lier si étroitement cette compagnie qu'elle se trouve dans l'impuissance d'étendre ses opérations ailleurs, surtout en vue du fait que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a pénétré aux Etats-Unis et que, par voie d'achat ou de construction, elle est devenu propriétaire de 5,000 milles de chemins de fer en ce pays alors que le Nord-Ouest et la Colombie-Britannique ont un si grand besoin de chemins de fer.

M. R. L. BORDEN : Si je ne me trompe, l'honorable député ne se rend pas bien compte de la portée du débat de 1903. Sir Richard Cartwright signala le cas où la compagnie du Grand-Tronc pourrait se raccorder avec Winnipeg, en construisant une ligne au Nord-Ouest et plus tard dévier le trafic de l'Ouest vers les ports américains. C'est sur ce danger qu'il appuya le système du Gouvernement en déclarant que le Gouvernement canadien, en établissant un réseau de Winnipeg à Moncton se prémunissait contre le danger signalé. Certains députés de la gauche observèrent que rien n'empêchait la compagnie du Grand-Tronc de proposer cette chose-là même; mais on se moqua de notre argument et l'on nous dit que les marchandises transportées par le nouveau réseau transcontinental national seraient dirigées vers les ports canadiens. De fait d'après l'exposé même contenu dans la convention et le texte de la loi il est évident qu'il s'agissait de l'établissement d'un réseau transcontinental national pour le transport des marchandises de l'Ouest, par une route canadienne, vers les ports canadiens.

M. DUNCAN ROSS : L'honorable député ne suppose pas, sans doute, que c'est par simple agrément que ce réseau doit se construire. Ce chemin de fer ne restera pas désœuvré, quand il sera construit.

M. R. L. BORDEN : Je ne saurais dire si c'est par amusement, mais lorsqu'il s'agira de payer le prix de construction, la chose ne sera pas aussi gaie. Si nous établissons une route, de Winnipeg vers quelque point au sud, d'où tout le trafic en hiver, se dirigera vers Portland, au lieu de s'acheminer vers nos ports canadiens, je ferai observer que la chose si peu importante qu'elle paraisse aux yeux de l'honorable député, est fort grave aux yeux des citoyens de l'est.

M. DUNCAN ROSS : Aujourd'hui, il y a quatre réseaux qui se dirigent du Nord-Ouest vers Saint-Paul, Minnéapolis et Duluth.

M. R. L. BORDEN : J'ignore ce qui en est, mais il s'agit, pour le moment, des voies ferrées que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique veut construire dans l'Ouest, afin de se raccorder, au moyen d'une ligne courte, avec son réseau des Etats-Unis, réseau sur lequel, au cours de l'hiver, les transports se dirigeront au sud des lacs, au lieu de s'acheminer vers le nord et se rendront à Portland, au lieu de Saint-Jean et d'Halifax. La question a fait l'objet d'un débat prolongé et on nous assura que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne visait nullement pareil objectif, qu'elle serait, d'ailleurs, impuissante à réaliser, quand bien même elle le voudrait, et que le pays ne devait pas s'alarmer à cet égard. Le député d'York (M. Maclean) prétend que certaines appréhensions nourries à cette époque sont en voie de se réaliser aujourd'hui. Si ces appréhensions se réalisent, j'ose dire que l'assurance donnée par le Gouvernement, à l'époque de l'adoption de la mesure primitive, aura été propre à induire la Chambre à erreur. Cette attitude du Gouvernement provoquera force regrets et soulèvera l'indignation populaire dans tout le pays.

M. W. F. MACLEAN : La construction du Grand-Tronc-Pacifique sera, sans doute, terminée, dans l'Ouest, au cours des dix-huit mois, et cette ligne commencera alors son exploitation. Mais il est évident que tous ces transports s'achemineront vers Chicago et ce n'est qu'au bout de dix ans que les transports pourront se diriger vers le littoral, par voie de Québec, sur ce nouveau réseau. Or, à cette époque, le trafic aura établi son cours régulier. Il se dégage une autre leçon de la situation. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique aurait volontiers accepté cette entreprise, ce qui lui aurait permis de diriger le trafic vers North-Bay où elle se raccorderait avec son propre réseau, quitte à le diriger vers l'océan, par voie de Montréal et de Québec. Obligée qu'elle était d'accepter le tracé de Moncton, elle a fait un pas de plus vers l'Ouest et aujourd'hui elle se rend à Chicago. Elle aurait volontiers construit, sous sa propre responsabilité, une ligne de North-Bay vers l'Ouest, mais on ne tient nul compte de ses vœux et aujourd'hui, elle est en train d'établir des raccordements directs avec Chicago ; elle a l'intention de construire un chemin de fer de Chicago à Winnipeg, et ainsi au bout de l'année, elle acheminera ses transports vers Chicago. Voilà ce qu'elle fera pendant dix ans, car ce n'est qu'au bout de cette période décennale que le réseau de l'Etat sera parachevé et alors il sera trop tard pour dévier le trafic par cette voie.

M. FIELDING : Voilà en vérité de belles prophéties, mais rien ne nous dit que l'honorable député soit un vrai prophète.

M. W. F. MACLEAN : La chose est de notoriété publique.

M. FIELDING : Il existe des raccordements avec le chemin de fer canadien du Pacifique par des voies américaines, et cependant, le trafic se dirige vers le Canada. Quant à savoir si les prévisions du Gouvernement au sujet de l'acheminement des transports vers l'Est se réaliseront, c'est là le secret de l'avenir. Nous aurons au moins fait l'impossible pour réaliser cet objectif et nous consentons volontiers à attendre les résultats. Il est dangereux de prophétiser, à moins d'être bien éclairé, et l'honorable député ne l'est pas.

M. W. F. MACLEAN : Lisons ce que le " Witness ", de Montréal, l'organe du premier ministre, publiait ce matin même :

Une dépêche de Winnipeg affirme que le chemin de fer du centre du Wisconsin obtiendra bientôt son entrée dans cette ville, par voie du chemin de fer du lac Supérieur et du Sud-Est, et que, dans l'intervalle d'un an, il serait établi un raccordement direct avec Chicago, ce qui constituera la ligne la plus courte possible.

Au cours du débat sur le bill du Grand-Tronc-Pacifique dans la Chambre des communes il y a deux ans, la rumeur circulait que le chemin de fer du centre du Wisconsin établirait entre Winnipeg et Chicago un raccordement par lequel le Grand-Tronc du Canada atteindrait cette dernière ville indépendamment du tronçon de l'Etat du nouveau réseau transcontinental. Une dépêche de Milwaukee, Wisconsin, publiée quelques mois plus tard, allait jusqu'à dire que le chemin de fer du centre du Wisconsin ferait bientôt partie du Grand-Tronc. Comme Milwaukee est la tête de ligne du chemin de fer en question, on ajouta quelque peu foi à la rumeur. Toutefois, il n'a plus rien transpiré à cet égard, à venir jusqu'à ces jours derniers, alors que le bill relatif aux lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique est venu devant le comité des chemins de fer. On remarqua alors que, parmi les lignes d'embranchement dont on demandait l'autorisation, il figurait une ligne destinée à raccorder Winnipeg avec la frontière internationale, cette ligne devant avoir une longueur de 20 milles de chaque côté de la frontière. Voici maintenant qu'on nous apprend que le chemin de fer du centre du Wisconsin doit pénétrer dans cette ville, ce qui tend à donner une nouvelle actualité aux rumeurs qui circulaient il y a deux ans. A la dernière assemblée semi-annuelle des actionnaires du Grand-Tronc à Londres, sir Charles Wilson, le président, en annonçant l'heureuse émission des nouvelles actions, a prié les actionnaires de ne pas faire d'instances auprès de lui, pour connaître la raison qui a provoqué l'émission de ces actions, déclarant qu'on visait certains objectifs qu'il était impossible alors de livrer à la publicité. Il est possible que l'acquisition du chemin de fer du centre du Wisconsin soit un des projets qui ont provoqué l'émission des nouvelles actions.

Par l'acquisition de cette ligne, le réseau du Grand-Tronc obtiendrait presque immédiatement accès au Canada occidental et cela permettrait à cette compagnie de recueillir les profits du Grand-Tronc-Pacifique à l'Ouest de Winnipeg, longtemps avant que la section de ce réseau construite par l'Etat puisse être en mesure de permettre au Grand-Tronc-Pacifique de se raccorder avec le Grand-Tronc, au moyen de quelques-unes des lignes d'embranchement existant dans l'Ontario occidental. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, même lorsque la division orientale du réseau aura été parachevée, sera ainsi en mesure de transférer tout le trafic acheminé d'exportation par voie de Montréal et de Portland, Maine, au chemin de fer du centre du Wisconsin faisant partie du Grand-Tronc, qui atteindrait Montréal et Portland, par les routes actuelles, sans avoir à traverser les sections peu populeuses entre Winnipeg et le point de raccordement visé dans l'Ontario septentrional où doit s'effectuer le raccordement entre les deux chemins de fer pour North-Bay. Dans le marché intervenu avec le Gouvernement il est seulement stipulé que le trafic d'exportation non acheminé, sera dirigé vers les ports canadiens, par voie du Grand-Tronc-Pacifique. Le trafic acheminé s'écoulera donc par le port de Montréal, en été, et par celui de Portland en hiver, il serait transporté par le Grand-Tronc.

Voilà qui corrobore une prophétie de cette époque qui est devenue un fait accompli.

M. FIELDING : Quel est ce fait accompli ?

M. W. F. MACLEAN : Que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique prend toutes les mesures voulues pour acheminer ce trafic de l'Ouest hors du Canada, par voie de Chicago.

M. FIELDING : L'honorable député est-il autorisé par M. Hays à faire cette déclaration ?

M. W. F. MACLEAN : Non, mais nous savons parfaitement ce que M. Hays peut faire, à titre de président d'une compagnie de chemin de fer. Ce n'est pas à M. Hays qu'incombe la responsabilité de construire un réseau transcontinental national jusqu'à Moncton. Tout ce qu'il est chargé de faire, c'est de se rendre, de l'Ouest, à Winnipeg et peut-être jusqu'au lac Supérieur. Il ira plus loin et le meilleur moyen d'atteindre l'Atlantique ce sera par voie de Chicago.

M. GERMAN : L'honorable député ne se rappelle-t-il pas que M. Hays s'est engagé, devant le comité des chemins de fer, à construire la ligne de Moncton, si la compagnie qu'il représente en recevait l'autorisation ?

M. W. F. MACLEAN : Ce n'est pas ce qu'il fait à présent.

M. GERMAN : N'est-ce pas l'engagement qu'il a pris ?

M. HAGGART : Il ne s'est pas engagé à la construire.

M. GERMAN : Il s'est engagé à la construire s'il recevait l'autorité voulue du Parlement.

M. HAGGART : Il a demandé le pouvoir de la construire.

M. GERMAN : Il s'est engagé devant le comité des chemins de fer à la construire jusqu'à Québec en cinq ans.

M. W. F. MACLEAN : M. Hays ne construit pas la section orientale, mais la section occidentale, et il est en train de faire le raccordement avec Chicago. Le transcontinental tant vanté sera un facteur pour la ville de Chicago ; il amènera le trafic à Portland et non aux ports canadiens, mais la population canadienne en défrayera la construction.

M. PATERSON : Pourquoi cette discussion ? Devons-nous refuser ce crédit et abandonner l'entreprise ? N'est-il pas légitime de croire que nous recevrons de préférence le trafic aux ports canadiens, si nous construisons un chemin de fer qui les dessert ?

M. W. F. MACLEAN : La preuve montre que ce chemin de fer, qui devait être, d'après une prophétie des honorables députés de la droite, une entreprise nationale destinée à développer le trafic du Canada...

M. PATERSON : C'est cela aussi.

M. W. F. MACLEAN... La preuve montre qu'il servira plutôt à développer le trafic des Etats-Unis.

M. EMMERSON : Je demande $10,000,000 pour construire ce chemin. Maintenant, peut-être on votera le crédit.

M. R. L. BORDEN : S'il est vrai que le trafic doit se diriger vers le sud, je doute fort que nous devions vous les accorder.

M. PATERSON : Est-ce que l'honorable député s'oppose à la construction de cette ligne, pour empêcher le trafic de prendre la direction des Etats-Unis ?

M. R. L. BORDEN : Je ne m'y oppose pas, si l'entreprise doit remplir l'objet de sa construction.

M. PATERSON : Il faut d'abord construire la ligne avant de pouvoir l'exploiter.

M. R. L. BORDEN : Ainsi, l'honorable ministre veut obtenir la ligne d'abord et chercher ensuite ce qu'il pourra en faire ?

M. PATERSON : Oui, et...

M. R. L. BORDEN : Si le Gouvernement avait insisté sur la possession du chemin jusqu'à l'océan Pacifique, il se trouverait aujourd'hui dans une bien meilleure position.

M. PATERSON : La difficulté n'est pas insurmontable. Si nous avions construit la ligne jusque sur les côtes du Pacifique, nous aurions été obligés d'en défrayer tout le coût. Si jamais nous sommes forcés de construire cette section, je suppose qu'il n'en coûtera pas plus cher alors qu'il va en coûter maintenant.

M. R. L. BORDEN : Le Gouvernement se trouve placé dans une postion très illogique, après avoir refusé, après avoir voté même contre l'insertion des dispositions d'expropriation dans la loi du transcontinental.

M. PATERSON : Mais nous pouvons aussi bien construire qu'acheter, n'est-ce pas ?

M. BORDEN : Oh ! en construire un autre ? Ah ! bien, en voici de la logique.

M. PATERSON : L'honorable député (M. R. L. Borden) dit-il que cela est impossible?

M. R. L. BORDEN : Ce n'est pas précisément logique.

M. PATERSON : Mais si nous décidions de construire une ligne rivale, le chemin de fer Grand-Tronc serait peut-être content de faire des marchés avec nous. D'ailleurs, nous n'aurons recours à cette extrémité que si les craintes de l'honorable député (M. R. L. Borden) se réalisent, c'est-à-dire si la compagnie refuse de remplir ses engagements et si toutes les garanties qu'elle nous a données tombent à rien. Nous sommes en présence de la même hostilité au projet, mais plus illogique aujourd'hui. Les honorables députés se plaignent que notre commerce prend la direction des Etats-Unis, et cependant, ils refusent de voter les crédits pour construire une ligne dont le but est de détourner le trafic à l'avantage du Canada.

M. R. L. BORDEN : Et l'honorable ministre (M. Paterson) est lui-même si impatient de faire de l'obstruction à ces mêmes crédits, qu'il n'a pas pu s'empêcher de m'interrompre pendant que je parlais. J'en appelle à l'honorable ministre des Chemins de fer (M. Emmerson) pour faire taire son honorable collègue (M. Paterson) quand je parle.

M. PATERSON : Le chef de l'opposition n'en a-t-il pas dit lui-même assez ? Il ne doit pas s'attendre à avoir la parole en permanence.

M. R. L. BORDEN : Je désire faire remarquer à l'honorable ministre des Chemins de fer que son collègue persiste encore à faire de l'obstruction.

M. EMMERSON : Eh bien, alors, adoptons le crédit.

M. R. L. BORDEN : Un instant. Le ministre (M. Emmerson) a dit toutes espèces de choses au sujet de ce crédit, excepté toutefois les fins auxquelles il est réellement destiné. Quelle proportion de ces $10,000,000 est consacrée aux arpentages ?

M. EMMERSON : J'ai déjà donné ce renseignement.

M. R. L. BORDEN : Je ne l'ai pas saisi alors. Le ministre voudrait-il avoir l'obligeance de le répéter ? Il pourrait nous dire, en même temps, combien il entend affecter au pont de Québec.

M. EMMERSON : Aucune partie de ce crédit ne doit être affecté au pont de Québec. Environ $750,000 sont destinés aux études topographiques et une certaine partie est affectée aux dépenses de la commission. Le reste est consacré à la construction des gares terminus à Winnipeg et à Québec et au paiement des estimations provisoires sur les entreprises en cours de construction.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre s'attend de commencer la construction des gares terminus à Québec et à Winnipeg au cours de l'exercice prochain ?

M. EMMERSON : Oui.

M. R. L. BORDEN : Les sites ont-ils été choisis ?

M. EMMERSON : Les commissaires s'occupent de cette question. Mais je ne crois pas qu'il soit dans l'intérêt public de divulguer à présent l'état de leurs travaux.

M. R. L. BORDEN : Le ministre a peut-être raison sur ce point. Mais il peut toujours nous dire combien il entend dépenser cette année sur la construction.

M. EMMERSON : Environ $9,000,000, y compris les terminus.

M. R. L. BORDEN: Je voudrais savoir combien vous allez dépenser sur la construction même des 400 milles de chemin de fer ; je voudrais me former une idée de la durée de ces travaux.

M. EMMERSON : Il en dépendra beaucoup des entrepreneurs. Le président de la commission croyait qu'il faudrait toute la somme de $10,000,000 pour les travaux de construction de la voie, des terminus et les études topographiques pendant les neuf mois du prochain exercice.

M. HAGGART : Si je comprends bien, le montant total qui doit être dépensé à toutes fins est $18,000,000. D'après la description des lieux, les obstacles à surmonter, je ne crois pas que les travaux puissent se faire dans moins de cinq ans et à cette allure, il ne pourrait être dépensé plus de $3,000,000 pendant les neuf mois à venir.

M. EMMERSON : Les commissaires nous ont soumis cette estimation des travaux et nous disent qu'ils auront besoin de $9,000,000 pour les travaux de construction de la ligne et des terminus.

M. R. L. BORDEN : A quand avez-vous fixé la date de la terminaison des travaux de construction des 400 milles ?

M. EMMERSON : Au mois de septembre 1907.

M. R. L. BORDEN: Sur les deux sections ?

M. EMMERSON : Non, la section occidentale seulement. Je crois que la section orientale doit être terminée aussi vers le même temps.

M. DANIEL : Est-ce que le coût du terminus de Winnipeg est à la charge du Gouvernement, ou le Grand-Tronc-Pacifique assume-t-il sa part de responsabilités pour la part d'avantages qu'il retirera de ces constructions ?

M. EMMERSON: L'honorable député (M. Daniel) doit voir qu'il n'est pas à propos d'aborder à présent cette phase de la discussion. Je n'hésite pas à dire cependant que c'est la politique du Gouvernement de garder la haute main sur les terminus tant à Québec qu'à Winnipeg. Je ne suis pas libre de dire comment le Gouvernement va pouvoir arriver à ce résultat.

M. DANIEL : Je croyais qu'il était pourvu dans la loi du Transcontinental au partage des avantages et des frais des terminus entre le Gouvernement et la compagnie.

M. EMMERSON : Ce serait tout à fait contraire à la politique du Gouvernement, qui veut garder la direction absolue des terminus du chemin. Il est statué dans la loi que le Gouvernement pourra, à l'expiration de 50 ans, reprendre le chemin. Mais supposons que dans l'intervalle la compagnie manque à ses engagements et que le Gouvernement prenne possession du chemin, il ne faudrait pas que la compagnie gardât la direction des terminus. Je pense que le Gouvernement doit insister sur cette prérogative.

M. FOWLER : Vous chargerez un prix convenu pour l'usage de ces terminus ?

M. EMMERSON : Naturellement.

M. SPROULE : Combien ont coûté jusqu'à présent les études topographiques ?

M. EMMERSON : Jusqu'au 1er mai, $1,771,000.04.

M. SPROULE : Combien de milles entre Winnipeg et Moncton sont tracés en ce moment ?

M. EMMERSON : Un tronçon de 250 milles et un autre de 150 milles, soient 400 milles en tout.

M. SPROULE: Combien avez-vous de partis d'arpenteurs à l'œuvre ?

M. EMMERSON : Trente. Nous avons six ingénieurs divisionnaires et le personnel des ingénieurs au bureau chef.

M. SPROULE : Ils sont dispersés, je suppose, sur tout le parcours projeté ?

M. EMMERSON : Oui.

M. J. D. REID : Quelle position occupe maintenant M. Schreiber et quels sont ses apointements ?

M. EMMERSON : M. Schreiber est ingénieur consultant pour le Gouvernement sur la section occidentale. Il touche $6,000 d'appointements. Il surveille les intérêts du Gouvernement dans la construction du Grand-Tronc-Pacifique dans l'Ouest.

M. SPROULE : J'ai compris que le Gouvernement a déjà dépensé $1,771,000, ou près d'un million trois quarts à tracer 400 milles de chemins entre Winnipeg et Moncton, distance de 1,800 milles.

M. EMMERSON : Il n'y a aucun tracé de fait entre Québec et Moncton.

M. SPROULE : Quelle est la distance moyenne entre ces deux villes ?

M. EMMERSON : Environ 500 milles.

M. SPROULE : C'est-à-dire que sur un parcours projeté de 2,500 milles, environ 400 milles ont été tracés au coût de $1,771,000. A ce prix, le chemin va coûter très cher.

M. EMMERSON : Je me suis évertué à faire comprendre que les tracés sont déjà soumis à l'approbation du Gouverneur en conseil, comme l'exige la loi, mais que cette formalité n'a pas encore été remplie. Je n'ai pas besoin de donner les raisons pour lesquelles les tracés entre Moncton et Québec n'ont pas encore été approuvés.

M. SPROULE : J'apprends qu'il y a deux tracés différents à l'étude ?

M. EMMERSON : Oui, sur un certain parcours. Toute la difficulté est concentrée à l'intérieur du Nouveau-Brunswick.

M. SPROULE : Quelle est l'étendue de cette partie de territoire encore inconnue ?

M. EMMERSON : Environ 75 milles.

M. SPROULE : Je croyais que le Gouvernement avait acheté du Grand-Tronc partie de ses relevés au prix de $300,000 portant intérêt. Depuis quelle date payons-nous l'intérêt ?

M. EMMERSON : Nous avons payé $351,000, y compris le montant des intérêts accrus à 4 pour 100 depuis la date même des déboursés, au commencement de l'année, jusqu'au 30 novembre 1904, date de l'arrangement. L'honorable député se rappellera que cette somme est imputable à la construction de la section orientale du Transcontinental, et le Grand-Tronc-Pacifique paie l'intérêt sur ces $351,000 sous forme de loyer.

M. SPROULE : Le ministre paraît tout à fait indifférent aux dépenses qu'entraînera cette vaste entreprise, pourvue que le Grand-Tronc paye les intérêts. J'ai déjà dit que nous avons une longue expérience de la ponctualité du Grand-Tronc à payer l'intérêt sur les sommes que le pays lui a prêtées. Cette expérience aurait dû nous assagir et nous apprendre à réduire les dépenses autant que possible, car plus les dépenses seront élevées, plus le Grand-Tronc sera endetté envers nous et plus nous attendrons après le paiement des intérêts.

M. HAGGART : Le ministre sait-il quelle partie de ces $8,300,000 sera affectée aux terminus ?

M. EMMERSON : Je ne pourrais pas donner ce renseignement. Dès que vous divulguez le montant d'argent qui doit être dépensé à tel ou tel endroit, vous créez aussitôt des difficultés d'expropriation.

M. HAGGART : Je ne comprends pas. Est-ce que les difficultés surgissent parce que les intéressés savent quel montant d'argent vous avez à votre disposition ?

M. EMMERSON : Nous en avons fait l'expérience, particulièrement sur le parcours de l'Intercolonial.

M. HAGGART : Le ministre devrait se confier un peu plus à la Chambre, lorsqu'il lui demande de voter de si forts crédits. Nous avons le droit de savoir combien le Gouvernement entend dépenser pour les terminus.

M. EMMERSON : Nous avons affecté $9,000,000 pour la construction de la ligne et des terminus.

M. HAGGART : Je voudrais savoir la part de chaque.

M. EMMERSON : Je ne suis pas libre de le dire.

M. CROCKET : J'appelle l'attention de la Chambre sur un rapport qui a été déposé sur un ordre daté du 16 avril 1906, pour la production de :

Copie de toute correspondance entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et le Gouvernement ou quelqu'un de ses départements, et entre ladite compagnie et la commission du Transcontinental au sujet des études et du tracé du chemin de fer transcontinental projeté entre Québec et Moncton.

Le seul document qui a été déposé est la lettre suivante de M. L. K. Jones, secrétaire du ministère :

Ottawa, 31 mai 1906.

Monsieur,—J'ai reçu instruction de vous dire, en réponse à un ordre de la Chambre des communes du 18 avril 1906, étant une demande de renseignements sur les travaux topographiques et les tracés du transcontinental projeté entre Moncton et Québec, qu'il ne paraît pas y avoir d'autre correspondance sur ce sujet que celle qui est contenue dans un dossier daté du 14 mars et qui a été déposé sur le bureau de la Chambre à la demande de M. Crocket, député, le 6 avril dernier.

Dois-je conclure par cette lettre qu'il n'y a eu aucun échange de correspondance entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et le Gouvernement ou les ministères publics, ou entre la compagnie du Grand-

Tronc-Pacifique et la commission du Transcontinental sur ces arpentages et tracés?

M. EMMERSON : C'est absolument exact.

M. CROCKET : Si tel est le cas, nous ne sommes pas surpris que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique se montre si peu intéressée à la section Québec-Moncton.

M. R. L. BORDEN : Le ministre devait me donner certains renseignements sur les item que nous venons de voter, mais à une autre période de la discussion.

M. EMMERSON : Oui, passons à un autre crédit :

Pour donner plus d'accommodement au chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, à Charlottetown, $150,000.

Cette dépense se rapporte à la construction des bureaux et de la gare du chemin de fer. Le crédit affecté à ces fins est de $108,000. Les dépenses estimées pour l'exercice sont $50,000 et nous demandons de voter à nouveau $58,000. La différence est la somme nouvelle requise.

M. MARTIN : Les travaux avancent-ils ?

M. EMMERSON : Les contrats sont signés pour la construction d'un édifice public—la gare et les bureaux—et pour le nivellement du terrain. Les travaux sont commencés et nous espérons pouvoir prendre possession des bâtiments cet automne.

M. A. MARTIN : Le ministre sait sans doute qu'il y a beaucoup de mécontentement au sujet du site qu'il a choisi ? Ce choix est-il définitif ?

M. EMMERSON : Oui, j'ai pris une décision finale pendant mon séjour à cet endroit, l'automne dernier. Je n'ai pas pu plaire à tout le monde.

M. A. MARTIN : Y a-t-il moyen de changer de site ?

M. EMMERSON : Non, c'est réglé.

M. A. MARTIN : J'aimerais obtenir quelques renseignements au sujet de l'embranchement de Murray-Harbour. Le ministre a construit 50 milles de chemin jusqu'à Murray-Harbour, mais à l'époque de la construction, il existait un doute que ce chemin fut jamais un chemin de rapport. Le ministre peut-il nous dire comment cet embranchement soutient la comparaison avec le reste du réseau de l'île du Prince-Edouard sous le rapport financier.

M. EMMERSON : Cet embranchement donne des résultats splendides, beaucoup supérieurs à tout ce que j'en avais espéré.

M. A. MARTIN : Le ministre sait-il que le service est défectueux. Il n'y a qu'un seul convoi par jour, un convoi qui, à ma connaissance, prend cinq heures à parcourir 50 milles. Il faut absolument deux convois par jour au moins. Le ministre n'ignore pas qu'il y a eu des difficultés entre le ministère des Postes et le ministère des Chemins de fer au sujet du transport du courrier. Dans cette partie de la province, le service du courrier s'opère en voiture et les routes sont parallèles au chemin de fer. On me dit que la raison de cette anomalie est que le ministère des Chemins de fer ne peut s'entendre avec le ministère des Postes sur le prix du service. J'aimerais savoir si le ministre est disposé à donner un service de deux convois par jour afin d'inaugurer le transport des correspondances par chemin de fer ?

M. EMMERSON : Il n'y a pas assez de trafic pour deux convois par jour. L'honorable député doit se souvenir qu'il y a au Canada des centres de population considérables qui sont desservis par un seul convoi par jour. S'il y avait assez de trafic, nous serions heureux d'accorder la requête des pétitionnaires. Il y a en effet une difficulté au sujet du transport du courrier. Le ministère prétend qu'il ne doit pas faire ce service gratuitement et j'ai encore l'espérance que nous arriverons à une entente à ce sujet.

M. A. MARTIN : Le ministre a admis que cette division donne de très bons rapports.

M. EMMERSON : J'espère que j'aurai eu raison de l'espérer, mais j'ai dit que le trafic était excellent et que j'avais des espérances pour l'avenir.

M. A. MARTIN : Je tiens de bonne source —d'ailleurs le ministre peut me corriger si je me trompe—que c'est l'embranchement du sud de ce chemin de fer qui donne le plus de bénéfices. On m'assure que c'est la partie la plus productive du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, excepté celle qui relie Summerside à Charlottetown et j'aimerais savoir pourquoi elle n'est pas plus en faveur. Vous avez deux convois par jour sur la division Souris-Mount-Stewart et Charlottetown, quoi qu'elle ne rapporte pas autant que celle dont il est ici question. Je ne comprends pas pourquoi le ministre favorise l'autre embranchement de la ligne, lorsque l'embranchement du sud est une des divisions les plus productives de tout le réseau. Je demande au ministre de bien vouloir s'en occuper. Je crois que les intéressés ont pétitionné son département et je ne vois pas comment il peut refuser de leur donner un bon service, car cette division est une des plus riches sous tous les rapports. Le ministre voudrait-il me dire s'il a décidé de nous donner deux convois par jour ?

M. EMMERSON : Non, je n'ai rien décidé à ce sujet. Nous avons commencé l'exploitation de cet embranchement avec un seul convoi par jour et si le trafic l'exige, nous en donnerons deux.

M. J. J. HUGHES : Quant au courrier, le directeur général des Postes a conclu des

arrangements récents pour le transport des correspondances en chemin de fer jusqu'à Murray-Harbour et il demande maintenant des soumissions pour le service des nouvelles courses en voiture, nécessité par les nouveaux arrangements. Les soumissions seront reçues jusqu'au 27 du mois prochain et le changement prendra effet dès que les arrangements auront été complétés.

M. A. MARTIN: Je suis bien aise d'obtenir ces renseignements de l'honorable député (M. Hughes), mais le ministre doit en savoir quelque chose ?

M. EMMERSON : Tout ce que j'en sais, c'est qu'il y a une difficulté au sujet du prix de transport. Je n'administre pas les affaires internes du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard ni du ministère des Postes.

M. A. MARTIN : Il y a à cet endroit, un petit embranchement jusqu'au pont de la rivière Vernon. Je crois que le ministre a déclaré, au commencement de la session, qu'il songeait à faire le service sur ce petit embranchement au moyen de locomotives à gazoline ou à l'électricité.

M. HENDERSON : Ou bien par automobile à vapeur.

M. A. MARTIN : Le ministre a-t-il pris quelque décision à cet effet ?

M. EMMERSON : Nous allons tenter l'expérience sur les embranchements du chemin de fer Intercolonial et nous demandons un crédit à cet effet. Les bénéfices sur ces embranchements sont bien limités et nous voulons réduire les frais d'exploitation à leur plus simple expression.

M. A. MARTIN : Cette question m'intéresse beaucoup, car le ministre m'a dit, dans les premiers jours de la session, qu'il ne construirait pas l'embranchement de New-London tant que les expériences avec les automobiles n'auraient pas été faites. Le ministre s'est donné beaucoup de peine pour faire exécuter les tracés de cet embranchement avant les élections de 1904, et j'aurais cru que la construction eût été complétée avant aujourd'hui. Le ministre a-t-il quelque chose à déclarer au sujet de la construction de cet embranchement ?

M. EMMERSON : La question est à l'étude.

M. A. MARTIN : La session est avancée et vous devriez dire " oui ".

M. EMMERSON : Il n'y aura rien de fait à cette session.

M. A. MARTIN : J'ai siégé ici pendant les sessions de 1896, 1897, 1898 et 1899, et sir Louis Davies, alors ministre de la Marine et des Pêcheries, promit que cet embranchement serait construit. Depuis lors, la population a vécu dans l'espérance et je crois que le Gouvernement devrait le construire

pour respecter la promesse de sir Louis Davies. Je doute que le ministre des Chemins de fer ait parcouru le nord de la province, mais je puis lui dire que la population souffre beaucoup du manque de communications tant par eau que par terre. Dix ou douze ans passés, une flotte d'une douzaine de bateaux faisait le commerce des côtes sur le littoral nord, mais depuis, les ports se sont tellement remplis de sable, qu'il ne reste plus qu'une couple de bateaux caboteurs. La plus grande partie de la population dans la région voisine de Rustico, sont des Canadiens-français et si l'honorable premier ministre était à son siège, j'appellerais son attention sur le sort de ces habitants, mais j'espère que ses collègues de la province de Québec me serviront d'interprète auprès de lui. Comme le ministre des Chemins de fer dit que nous n'aurons pas encore cette ligne cette année, je n'insisterai pas davantage. J'aimerais avoir un autre renseignement. L'honorable ministre peut-il me dire s'il s'attend à une augmentation des recettes du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard en retour de l'augmentation des tarifs qu'il vient d'ordonner ?

M. EMMERSON : Nous avons augmenté les tarifs pour établir l'uniformité avec les tarifs du chemin de fer Intercolonial, et afin d'augmenter les recettes, ce qui serait bien à désirer sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.

M. A. MARTIN : Le ministre admettra que c'est injuste d'imposer dans l'île les mêmes tarifs que sur la terre ferme. Il y a tellement de courbes sur ce chemin de fer, des courbes qui varient entre 20 et 40 pour 100, que pour parcourir un mille, nous avons à payer pour un mille et un quart. Il en est ainsi pour les marchandises.

M. EMMERSON : Vous avez toujours l'agrément de voyager.

M. MARTIN : Oui, et c'est un agrément, qui vaut un peu mieux que de pelleter de la neige, comme l'a dit le ministre, l'année dernière. Il n'y a pas de sens commun à imposer les mêmes tarifs sur le chemin de fer de l'île que sur l'Intercolonial qui est un chemin comparativement droit. Puis, les trajets sur le premier sont tous très courts et plus dispendieux que les grands trajets sur l'Intercolonial. J'ai la certitude que le ministre aura acquis, dans moins d'un an, la conviction que l'augmentation des tarifs provoque une réduction dans les recettes. Lorsque l'embranchement du sud fut livré au trafic, les prix de passage furent réduits de moitié pendant une période d'une ou deux semaines, et jamais les recettes ne furent aussi élevées. D'ailleurs je pense que mon influence ici se borne à citer ces griefs à l'attention du ministre.

M. A. A. McLEAN (I. P.-E.) : Le ministre des Chemins de fer a nommé, l'année der-

nière, M. W. A. Weeks pour recevoir les dépositions et faire un rapport au sujet des difficultés survenues entre le Gouvernement et les fermiers qui furent expropriés sur le parcours de l'embranchement de Murrary-Harbour. Le rapport de M. Weeks, qui est daté du 1er décembre 1905, trouve que les réclamations des parties sont fondées et recommande au Gouvernement de les régler par voie d'indemnité. Celui-ci devrait faire acte de justice en payant immédiatement le montant de ces réclamations, afin de ne pas faire attendre plus longtemps les personnes qui y ont droit. Je trouve les lignes suivantes dans le rapport de M. Weeks :

J'ai l'honneur de faire rapport aussi que dans mon opinion les cultivateurs de Village Green et du voisinage dans le comté de Queen n'ont pas été suffisamment indemnisés pour les terres que le Gouvernement leur a expropriées. La preuve, établie par de nombreux témoignages assermentés, montre à l'évidence que ces cultivateurs n'ont reçu que juste la valeur du terrain qui leur a été enlevé et que leurs terres sont situées à si grande proximité du terminus de Southport, que le chemin de fer leur est de peu d'utilité. Les avantages que leur offre cette ligne ne compensent pas les dommages causés par le morcellement des terres.

Il appert d'après la preuve que les réclamants furent les premiers à recevoir les promesses de compensation pour leurs terres ;

Que M. Sharp, surintendant du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, dans son zèle intéressé pour le ministère qu'il représentait, conclut avec eux des marchés déraisonnables, leur fit signer les formules préparées d'un engagement, au terme duquel ils se désistaient de l'étendue de terre requis à un prix fixe par acre ;

Que ces cultivateurs ne furent pas avertis du dommage qu'en subiraient leurs terres et que ce n'est qu'après avoir signé le transfert de leur propriété qu'ils s'aperçurent de l'effet de leur marché ;

D'après la déposition de M. Herbert H. Shaw, un des arpenteurs qui a fait les tracés de la ligne et qui connaît personnellement les parties lésées et n'est aucunement intéressé lui-même, la compensation qui a été accordée n'est pas du tout proportionnée.

Je crains qu'on ait surpris la bonne foi de ces cultivateurs. Ils furent induits à signer ces engagements. Une commission fut nommée qui, après avoir entendu les dépositions assermentées des parties lésées, fit rapport qu'ils n'avaient pas reçu une indemnité raisonnable pour leurs terres, que leur bonne foi avait été surprise et ce par un employé du gouvernement. Un particulier même ne pourrait pas s'empêcher de reconnaître la justesse de ces réclamations, et a bien plus forte raison, il me semble, le Gouvernement. J'aimerais savoir si le ministre a pris une décision quelconque à ce sujet ? J'ai déjà posé cette question devant la Chambre, mais le ministre l'a adroitement évitée. Il devrait me donner aujourd'hui une réponse franche.

M. EMMERSON : J'ai évité la question?

M. A. A. McLEAN: L'honorable ministre a tout simplement répondu que la question était à l'étude, ce qui équivaut à un faux-fuyant.

Il a eu le temps, depuis le mois de décembre dernier, de l'étudier suffisamment pour me donner aujourd'hui une réponse catégorique. Il s'agit d'une simple question d'affaires. Le ministre remplit en quelque façon les fonctions d'un gérant de chemin de fer et s'il ne peut les remplir, il ferait aussi bien de démissionner et laisser quelque autre administrer les affaires de cette ligne. Il a un assistant éclairé dans la personne de M. Butler, et s'il laissait M. Butler libre d'agir, ces cultivateurs recevraient prompte justice. Je ne dirai pas qu'on a agi par fraude avec ces gens, mais je dis qu'ils n'ont pas été traités comme ils devaient l'être. Ils leur est dû une forte somme d'argent et ils devraient la recevoir.

M. J. J. HUGHES : J'appelle l'attention de l'honorable ministre sur la nécessité de prolonger le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard entre la ligne-mère à Souris ou Harmony-Station et Elmira. Cette question est à l'étude depuis près de 25 ans, je crois, et il est temps, il me semble, qu'elle soit réglée. Le Gouvernement a fait faire les études topographiques de cet embranchement ; c'était la veille d'une élection, et l'on n'en entendit plus parler. Les jalons tombèrent de vétusté et après quelque temps, il n'en restait plus aucun vestige. Le besoin du chemin de fer ne se fait pas pour cela moins sentir à présent. Les ports de la côte nord sont impropres à la navigation et les habitants sont obligés de charroyer leurs produits sur des distances variant entre 10 et 20 milles. Souris est le port d'expédition le plus rapproché et les chemins de glaise qui y conduisent dans l'automne sont impraticables, de sorte que les cultivateurs ne peuvent vendre leurs produits. La question a toujours été devant le Parlement depuis et je me rappelle que l'honorable M. Haggart, qui était ministre des Chemins de fer à l'époque de la première session de 1896, donna à la Chambre l'avis suivant :

M. HAGGART propose que la Chambre se forme demain en comité général pour examiner le projet de résolution suivant :

Il y a lieu d'autoriser le Gouverneur en conseil à construire et exploiter, comme faisant partie du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, les lignes ferrées qui suivent, savoir :

a) De South-Port à Murray-Harbour-South, avec une ligne de croisement se reliant avec le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard entre les stations de Peakes et de Cardigan, à ou près de Montague-Bridge.

Cet embranchement a été construit tout récemment et n'a été fini que l'an dernier.

b) De Souris ou de la station de Harmony à Elmira.

C'est cet embranchement que je demande au ministre de construire.

c) D'un point entre les stations de Royalty Junction et de York, à Cove-Head et de là à Oyster-Bed-Bridge.

d) De la jonction de Emerald à Stanley-Bridge à ou près Clifton.

e) De Summerside à la baie de Richmond.

f) De quelque point à ou près O'Leary Station à quelque point sur la côte ouest entre Brae et le cap Wolfe.

g) De Wiltshire à Victoria.

L'honorable M. Haggart informe la Chambre que Son Excellence le Gouverneur général a donné son assentiment à la dite résolution et en recommande l'adoption à la Chambre.

Il est ordonné que la Chambre se formera demain en comité général pour examiner ledit projet de résolution.

M. TAYLOR : Quand cela se passait-il ?

M. J. J. HUGHES : Pendant la première session de 1896.

M. TAYLOR : On a eu tort de changer de gouvernement.

M. J. J. HUGHES : Pour une raison ou pour une autre, le lendemain M. Haggart ne proposa pas l'étude de la résolution en comité, et quelques jours après la durée des pouvoirs de la législature expirait.

M. SAM. HUGHES : Alors, il n'y avait pas de sa faute.

M. J. J. HUGHES: Je ne blâme personne; je rappelle les faits. Des élections eurent lieu presque aussitôt, le Gouvernement fut battu et un autre fut formé qui commença la construction d'un embranchement de South-Port à Murray-Hourbour-South. En 1898 ou 1899, sir Louis Davies reçut à Charlottetown une députation du district de East-Point qui lui exposa la nécessité de construire cette ligne entre Souris ou Harmony et Elmira, dans le plus court délai possible, vu que le besoin s'en faisait vivement sentir. Sir Louis Davies répondit que dès que l'embranchement de Murray-Harbour serait construit, il soumettrait l'autre question à ses collègues et tâcherait de la faire accepter. Il quitta le ministère avant l'achèvement de l'embranchement de Murray-Harbour, et c'est moi qui, à titre de représentant de ce district, dut m'occuper de l'affaire. J'en parlai aux ministres et durant la session de 1904, un crédit de $1,500 fut voté pour faire de nouvelles études et un ingénieur prépara un devis estimatif du chemin qui est encore dans les bureaux du ministère, et l'affaire en est là.

Il est temps de faire quelque chose de plus. Cette ligne traverserait un pays parfaitement plat, n'exigerait aucun pont et très peu de ponceaux, sans compter qu'elle serait d'une grande utilité à la population des environs de North-Lake et de East-Lake.

Nous avons eu la promesse, au moins implicite, de deux gouvernements, des deux partis politiques, et j'espère que cette promesse sera tenue. Je demande au ministre de nous faire savoir où en est rendu ce projet, et quand il se propose de le mettre à exécution. Ceux qui attendent la construction de ce chemin se plaignent beaucoup de ces retards. Bien que près de deux années se soient écoulées depuis qu'un second et dernier tracé ait été fait, nous croyons que ce délai n'est pas extraordinaire ou injustifiable, mais nous considérons qu'il est temps de tenir la promesse, au moins implicite faite par deux gouvernements successifs.

Quant à l'extension du réseau de chemin de fer de l'île du Prince-Edouard on a laissé entendre que l'honorable député de Lanark (M. Haggart), le ci-devant ministre des Chemins de fer, n'y est pas aussi favorable que du temps qu'il était ministre. Je n'en sais rien, mais je ne vois pas comment il aurait pu changer d'opinion et j'espère qu'il appuiera le Gouvernement quand la Chambre sera saisie de cette question.

L'autre embranchement dont je dirai quelques mots, est celui qui doit relier la ligne de Montague avec celle de Murray-Harbour.

M. A. MARTIN : Vous en demandez trop.

M. J. J. HUGHES : Non ; et j'espère en donner la preuve au comité.

M. SAM. HUGHES : Avez-vous une carte de cette partie du pays ?

M. J. J. HUGHES : Si l'honorable député de Victoria (M. Sam Hughes) était plus calme et ne cherchait pas à tourner cette question en badinage, il ferait preuve de plus de bon sens que d'habitude. Mais c'est généralement l'attitude qu'il prend quand la Chambre s'occupe de questions qui concernent l'Est du Canada. Ces chemins de fer peuvent n'avoir pas beaucoup d'importance pour lui, mais ils en ont une considérable pour la population de l'île du Prince-Edouard. Bien que cette population ne soit pas aussi nombreuse que celle d'Ontario, je lui demande de prendre sur lui, et de mettre un frein à ses sarcasmes.

Je dirai quelques mots du prolongement de l'embranchement de Montague pour le relier à celui de Murray-Harbour, où le trafic est beaucoup plus considérable qu'on ne le supposait, à l'époque où il a été construit. Je suis convaincu que ce tronçon du réseau de l'île du Prince-Edouard doit rapporter des bénéfices, car il s'y fait un trafic considérable et il rend de grands services à la population de cette région. Ni la ligne de Montague, ni celle de Murray-Harbour n'auront tout le trafic qu'elles pourraient avoir, tant qu'elles ne seront pas reliées.

C'est un fait reconnu que Georgetown est le port d'hiver de l'île du Prince-Edouard et l'embranchement de Montague a été construit surtout pour transporter les produits de l'île aux navires d'hiver, mais ce transport ne pourra se faire dans de bonnes conditions que lorsqu'il y aura un raccordement entre la ligne de Montague et celle de Murray-Harbour.

Je suis certain que l'honorable député de Queen (M. Martin) partage cette opinion. Les produits de cette partie de la province ne peuvent pas être amenés au port d'hiver, tant que cette extension de 8 à 12 milles n'aura pas relié les deux lignes. Ce court chemin de fer serait d'une construction facile et augmenterait de beaucoup le trafic du réseau. Je suis convaincu que si le gérant local et le gérant général veulent étudier la question, ils arriveront à la conclusion qu'au simple point de vue des affaires, l'entreprise serait excellente. J'aimerais beaucoup entendre le ministre des Chemins de fer nous dire où en est cette question.

M. EMMERSON : Depuis deux ou trois ans, le Gouvernement a consacré de fortes sommes à la construction de chemins de fer dans l'île et l'exploitation de ces chemins n'a guère donné de résultats satisfaisants. Nous nous sommes beaucoup occupés du nouvel embranchement en question, mais je ne crois pas que le pays soit en état d'en entreprendre la construction avant que la démonstration ait été faite que l'exploitade ces courts embranchements peut se faire plus économiquement que par le passé. Les expériences qui ont lieu actuellement sous la direction de M. Butler, le sous-ministre, nous diront s'il est possible d'opérer des retranchements dans l'exploitation de ces petites lignes. Mon honorable ami peut être certain que tant qu'il n'aura pas été démontré que ces lignes peuvent être exploitées économiquement, il n'y aura pas d'avantage à en construire de nouvelles dans l'île du Prince-Edouard. Sur tous les points, les chemins de fer de cette province ont à subir la concurrence du transport par eau, car l'île est étroite et traversée par plusieurs cours d'eau navigables ; partout les recettes d'exploitation sont nécessairement restreintes.

J'espère, cependant, que le temps n'est pas éloigné où ces lignes pourront être exploitées dans de meilleures conditions et qu'alors le pays sera en état d'en entreprendre la construction.

Rapide des Galops—Pour achever le canal, $11,050.

M. J. D. REID : Où en sont rendus ces travaux ?

M. EMMERSON : Cette somme suffira certainement à les finir.

M. REID : Quand espère-t-on les terminer ?

M. EMMERSON : Durant la présente saison.

M. REID : Nous avons la promesse du ministre que ce crédit ne reviendra plus. Tous les ans, on nous demande de l'argent. Je me proposais. . .

M. EMMERSON : Mon honorable ami peut être certain qu'il ne reviendra plus. L'an dernier et l'année précédente, quand je lui ai fait cette promesse, j'étais de bonne foi.

M. REID : Je l'admets.

M. EMMERSON : Aujourd'hui, les travaux sont tellement avancés que. . .

M. REID : C'est bien ; n'en parlons plus.

Passe du Nord—Pour former la passe et construire le barrage entre les Galops et l'île Adams, $24,500.

J. D. REID : Ici encore, je proteste et voici ce que j'ai à dire : Ces travaux sont censés être achevés dans un certain délai. Je n'ai rien à dire contre l'entreprise, si ce n'est qu'on met trop de temps à l'exécuter. Combien faudra-t-il encore de temps pour finir les travaux ? A quoi avait-on estimé le coût de ce barrage et quelle somme a-t-on dépensée jusqu'à présent ?

M. EMMERSON : Les premiers calculs avaient en vue une passe de 200 pieds de largeur. . .

M. REID : Non, il s'agit de la construction d'un barrage.

M. EMMERSON : Ce crédit est destiné à former une passe et construire un barrage.

M. REID : Cette somme de $24,500 suffira-t-elle à compléter la passe du Nord et le barrage de l'île Adams ?

M. EMMERSON : Oui, cela suffira pour finir le tout. Il s'agit de ce qu'on appelle le barrage Gut, dans la passe du Nord.

M. REID : C'est le dernier crédit qu'on nous demande ?

M. EMMERSON : Oui ; les détails sont comme suit : pour la passe du Nord, $10,331; pour le barrage Gut, $10,000 ; le bordereau de paie, $4,500—total $25,831. Les premiers calculs avaient été faits en vue d'une passe de 200 pieds de largeur, et l'entreprise devait coûter $750,000. La largeur a été portée depuis à 300 pieds. Le coût du barrage avait été estimé à $90,000. L'entreprise a été concédée à M. A. Cleveland, qui était le plus bas soumissionnaire. Il a été dépensé en tout, pour le barrage, $64,471.46, et pour la passe, $1,411,041.73.

M. J. D. REID : A-t-on demandé des soumissions pour le barrage de l'île Adams?

M. EMMERSON : Oui.

M. J. D. REID : En êtes-veus certain ?

M. EMMERSON : Absolument. L'entreprise a été concédée à M. Cleveland, aux prix stipulés dans le cahier des charges.

M. J. D. REID : C'était une entreprise entièrement distincte. Je n'ai pas à me plaindre de M. Cleveland, mais ces travaux n'avaient aucun rapport avec ceux de la passe du Nord, et étaient à un autre en-

droit complètement. Je n'ai jamais su que des soumissions avaient été demandées.

M. SAM. HUGHES : En a-t-on demandé?

M. J. D. REID : Non. L'entreprise a été concédée à M. Cleveland, sans concurrence. Mais ce que je tiens à savoir c'est si ce crédit est réellement le dernier qui sera demandé pour l'île Adams et la pase du Nord, et si l'entreprise sera complétée sans que d'autres délais soient accordés.

M. EMMERSON : Voici les faits tels qu'ils me sont rapportés :

Cette passe commence à environ un mille à l'ouest de l'entrée supérieure du canal des Galops et s'étend en droite ligne dans la direction de Chimney, sur une distance de 2 milles ½. Cette passe a été construite pour éviter le chenal tortueux qui coule dans les eaux américaines et qui a trois quarts de mille plus long que la passe du Nord, et qui n'est pas sûr pour les navires comme ceux auxquels la passe du Nord est destinée. Les travaux consistent à creuser un chenal de 300 pieds de largeur et de 17 pieds de profondeur, dans le Saint-Laurent, à travers les îles Drummond et Spencer, à construire des berges des deux côtés, des jetées et des estacades aux extrémités est et ouest et à établir un barrage entre les Galops et l'île Adams. Il s'agissait d'abord de détourner un courant contraire dans le rapide, pour rendre le chenal sûr, et ensuite, d'élever le niveau de l'eau à l'entrée du chenal. Ces deux buts semblent avoir été atteints. Le faux courant a été détourné et le niveau de l'eau est élevé à l'entrée du chenal. Jusqu'au 28 février 1906, il a été dépensé $1,519,533.

M. HAGGART : Quel était le coût estimatif?

M. EMMERSON: $750,000 pour un chenal de 200 pieds, mais il a été porté à 300 pieds. Il faut creuser dans le roc.

M. TAYLOR : Le prix a plus que doublé.

M. EMMERSON : Oui. Ces travaux se poursuivent depuis des années. Je crois qu'ils ont été commencés en 1882.

M. HAGGART : Le ministre dit que ces travaux ont été entrepris parce que les navires ne pouvaient ni remonter ni descendre sans passer par cette passe. Comment faisaient-ils auparavant ?

M. EMMERSON : Ils ne pouvaient pas passer aussi sûrement.

M. HAGGART : Ils le pouvaient avec beaucoup plus de sécurité. En vertu d'un traité, nous avons le droit de nous servir du chenal américain qui est plus profond et plus sûr, quoi qu'un peu plus long. J'ai toujours été d'avis que c'était une dépense inutile. Quoi qu'il en soit, l'honorable ministre ne fait que suivre les traces de ses prédécesseurs, puisque l'entreprise avait été concédée. Qui a concédé à M. Cleveland, les autres travaux pour le barrage de l'île Adams.

M. EMMERSON : Ils étaient compris dans la première demande de soumissions.

M. J. D. REID : Pas du tout.

M. EMMERSON : Je demande pardon à mon honorable ami ; ces travaux étaient compris dans la première demande de soumissions ; ils sont spécifiés dans les devis. Mais il n'était pas nécessaire de les faire exécuter à cette époque et le marché primitif qui a été signé, ne faisait pas mention de ce barrage. L'honorable député prétend que cette entreprise a été concédée à M. Cleveland et qu'elle ne faisait pas partie de l'entreprise primitive.

M. REID : Elle n'en faisait pas partie.

M. EMMERSON : Ces travaux étaient spécifiés dans les devis, comme faisant partie de l'entreprise, sous le titre " travaux relatifs à la passe du Nord ", et les soumissions demandaient une série de prix pour toute l'entreprise. Le Gouvernement se reservait le droit de faire construire ou de ne pas faire construire le barrage, et plus tard, il décida de le faire construire aux prix stipulés dans la première soumission.

M. REID : Les soumissions pour le chenal ont été demandées des années avant qu'il fut décidé de construire le barrage ; il n'en était pas question dans le devis primitif. Il n'y a que deux ou trois ans qu'il a été question de ce barrage.

M. EMMERSON : Mes renseignements sont que ces travaux étaient spécifiés dans le devis.

M. REID : J'ai vu le devis pour le chenal, à l'époque où les soumissions ont été demandées, et je ne me rappelle pas qu'il y était question du barrage.

M. EMMERSON : Ils y étaient.

M. REID : Je suis obligé d'accepter l'affirmation du ministre, mais si la mémoire ne me fait pas défaut, il est dans l'erreur. Quoi qu'il en soit, le barrage est construit et il est inutile de revenir là-dessus. Quant à sa nécesité, il est certain que ces travaux nous donnent un chenal canadien, si c'était la peine de dépenser autant d'argent pour obtenir ce résultat. Si l'honorable ministre consulte la carte, il verra qu'en faisant disparaître un haut-fond d'environ 200 pieds par 200 pieds, près de l'île Pier, il aurait obtenu un chenal de 30 pieds de profondeur d'une extrémité à l'autre, en empiétant quelque peu sur les eaux américaines ; mais pour avoir une route entièrement canadienne, ce chenal était nécessaire. Si plus tard, des difficultés surgissaient entre les deux pays, nous serions sans chenal

entre Brockville et Kingston. Nous nous trouvons dans cette même position sur un parcours d'environ 22 milles.

M. HAGGART : Le traité nous donne le droit de nous servir du chenal américain.

M. REID : Je le sais ; je ne mentionne ce fait que pour mieux faire voir la futilité de l'excuse qu'on donne pour avoir construit ce chenal. Le ministre n'a pas déclaré positivement que c'est le dernier crédit qui sera demandé pour la passe du Nord et le barrage de l'île Adams.

M. EMMERSON : Il ne pourrait y avoir une nouvelle demande de crédit, que dans le cas d'un règlement ; il ne sera pas fait de nouvelles dépenses et d'autres travaux.

Canal Welland—Eclairage électrique et force motrice, $60,000.

M. HAGGART : Combien coûterait ces machines ? Je croyais qu'une compagnie s'était engagée à faire ce travail à bas prix.

M. EMMERSON : Il y a 550 lumières à arc d'une puissance de 2,000 bougies. Il y en a six à chaque écluse, et le long du canal elles sont à 400 pieds de distance. Il y en a aussi à l'entrée du canal, et nous avons, en plus, une ligne de téléphone. Les portes d'écluses et les ponts seront bientôt actionnés à l'électricité, et nous installons des dynamos en conséquence. Les premières lumières électriques ont été installées entre Port-Dalhousie et Thorold, le 1er octobre 1905, et il y en a maintenant tout le long du canal, des deux côtés. Le coût total de l'installation pour l'éclairage, les ponts, les écluses, la transmission de l'énergie, etc., était estimé à $420,523.

M. HAGGART : Qu'avez-vous fait du marché par lequel une compagnie s'était engagée à fournir l'énergie ? Développez-vous vous-même l'énergie dons vous avez besoin ?

M. EMMERSON : Non ; nous l'achetons de la "Cataract Power Company", à raison de $14 par cheval-vapeur par année ; nous avons un bail de dix ans. Nous pouvons disposer de 820 chevaux, mais nous ne payons que pour ce que nous consommons, d'après les indications d'un électromètre.

M. REID : Quand ce marché a-t-il été conclu ?

M. EMMERSON : Il y a deux ou trois ans ; avant mon arrivée au ministère.

M. REID : Combien cela coûte-t-il ?

M. EMMERSON : Actuellement, l'éclairage coûte environ $10,600 par année. Le mode actuel d'éclairage et d'exploitation coûte $7,000 de plus que l'ancien.

M. HAGGART : Combien payait-on par année, autrefois ?

M. EMMERSON : Nous payions ordinairement $16,000 par année, et à présent, $22,000.

M. REID : On a déjà dépensé $100,000 pour ces travaux ?

M. EMMERSON : Le 1er mai, il avait été dépensé $26,000.

M. REID : Pour l'installation ?

M. EMMERSON : Pour tout.

M. REID : Pour l'éclairage, il n'y avait que les lampes à acheter, si c'est une compagnie qui fournit l'énergie.

M. EMMERSON : Il y a aussi les transformateurs.

M. REID : Oui, mais pour une somme de $260,000, on a dû acheter autre chose que des lampes.

M. EMMERSON : La ligne de transmission devait coûter, d'après l'estimation, $338,000, et les moteurs pour les portes d'écluses, $64,600.

M. REID : La "Cataract Power Company" ne devait-elle pas fournir cela ?

M. EMMERSON : Non. Les moteurs pour 24 ponts coûtent $600 chacun. Cela représente une somme de $14,400. Tout est actionné par l'électricité. Des soumissions ont été demandées et tous les travaux ont été donnés à l'entreprise.

M. FOWLER : Combien de chevaux-vapeur la compagnie fournit-elle ?

M. EMMERSON : 800.

M. FOWLER : Que coûte l'éclairage ?

M. EMMERSON : L'éclairage et l'entretien du matériel coûtent $22,000 par année. Autrefois, cela coûtait $15,000. L'augmentation est de $7,000.

M. FOWLER : Et la quantité d'énergie n'est pas augmentée ?

M. EMMERSON : Avant cela nous nous servions du gaz. La compagnie du gaz offre de continuer à fournir l'éclairage, pour le cas où l'autre viendrait à manquer.

M. HAGGART : Cela nous revient a environ $26 par cheval-vapeur, pour l'année, ou $50 par cheval, pour la saison.

M. EMMERSON : Nous ne payons que $14 par cheval-vapeur que nous consommons, d'après les indications de l'électromètre.

M. HAGGART : Comment faites-vous accorder cela avec les chiffres que vous venez de citer ? Vous dites que vous payez $20,000 par année pour l'éclairage et que vous n'utilisez que 800 chevaux-vapeur, pendant environ sept mois de l'année.

M. EMMERSON : Nous payons $14 par cheval, seulement pour le courant qui nous est fourni.

M. HAGGART : Je comprends parfaitement.

M. SAM. HUGHES : Comment arrivez-vous à payer $22,000 par année pour 800 chevaux-vapeur ?

M. EMMERSON : Nous nous servons de ce courant pour produire la force motrice. La dépense totale pour l'éclairage, le maniement des portes d'écluses et des ponts est de $22,000.

M. HAGGART : Cela ne fait aucune différence. Je vous demande combien de chevaux-vapeur vous achetez et vous me dites 800. Je vous demande ensuite combien vous payer pour ces 800 chevaux-vapeur et vous me répondez $22,000. Vous dites aussi que vous payez $14 par chevaux-vapeur. Les chiffres que vous citez indiquent que vous payez environ $50 par chevaux-vapeur.

M. FOWLER : $2,750 par année.

M. HAGGART : Et environ $50 pour 7 mois.

M. ZIMMERMAN : Je connais un peu cette question. Le contrat primitf était fait pour 800 chevaux-vapeur, mais quand tous les appareils seront installés et en opération, il faudra plus du double de ce courant. Dans le premier contrat, il ne s'agissait que de l'éclairage. Aujourd'hui, les portes d'écluses et les ponts sont actionnés par l'électricité.

M. HAGGART : Combien de chevaux-vapeur utilise-t-on ?

M. ZIMMERMAN : Je l'ignore. Autrefois, le marché était fait pour 800 chevaux-vapeur pour l'éclairage.

M. HAGGART : L'honorable ministre peut peut-être savoir du sous-ministre combien on utilise de chevaux-vapeur actuellement.

M. EMMERSON : Nous demandons une somme addtionnelle de $7,000 pour l'éclairage et l'exploitation du canal par l'électricité.

Fourniture de l'électricité pour l'éclairage et la force motrice sur le canal Welland, 570 chevaux-vapeur, avec lampes à arc, à $14..	$7,280	
300 chevaux-vapeur, pour la force motrice à $14..	4,200	
		$11,480
Réparations à 580 lampes à arc, à $2..	1,160	
Les charbons..	340	
Globes intérieurs, $20..	200	
Salaire de l'électricien.. ..	1,000	
Trois employés, à l'usine à $600..	1,800	
Deux lampistes à $900	1,800	
Deux surveillants ou monteurs, à $720..	1,440	
Un mécanicien, à $900..	900	
Réparations aux moteurs, aux machines, etc..	1,780	10,520
		$22,000

De cette somme il faut déduire le coût de l'éclairage actuel qui s'élevait à $10,680, les services de 12 gardiens de ponts, qui représentent $4,320, soit une économie totale de $15,000, ce qui ne laisse plus qu'une augmentation nette de $7,000.

M. FOWLER : Cela comprend l'entretien du canal ?

M. EMMERSON : L'entretien du canal, le salaire de l'électricien et tout.

M. KEMP : Comment se fait-il que vous soyez obligé d'acheter l'électricité. Tout le long du canal vous avez des chutes artificielles que vous vendez ou louez à d'autres. Pourquoi ne produisez-vous pas votre électricité au lieu de l'acheter à raison de $14 par cheval-vapeur d'une autre compagnie ?

M. EMMERSON : Je crois qu'il est plus économique de faire ce marché que de produire l'électricité nécessaire. C'est la raison qu'on a donnée.

M. KEMP : Comment cela se peut-il? Je crois que le gouvernement vend l'énergie $2 par cheval-vapeur tout le long du canal. Avec une chute artificielle il est facile de transmettre l'électricité n'importe où.

M. GERMAN : A chaque niveau, on ne peut produire que 200 chevaux-vapeur. Pour obtenir une énergie de 1,800 chevaux-vapeur il faudrait combiner, pour ainsi dire, quatre ou cinq niveaux. L'ingénieur du canal a étudié la question à fond, et il considère qu'il est plus économique, à la longue, de conclure un marché avec la Cataract Power Co., à $14 par cheval-vapeur pour l'éclairage et la force motrice, pendant quelques années, avec l'espérance que plus tard, les prix diminueront sensiblement.

M. FOWLER : Le Gouvernement retire-t-il $2 par cheval-vapeur pour toute l'énergie développée sur le canal ?

M. GERMAN : La compagnie ne pourrait pas payer aussi cher, mais ceux qui ont besoin d'une quantité d'énergie paient volontiers $4 par cheval-vapeur et le Gouvernement retire un revenu considérable de ce chef.

M. FOWLER : Cela diminue d'autant ce qu'il paie à la compagnie?

M. GERMAN : Certainement.

Améliorations à l'entrée de Port-Colborne, $225,000.

M. EMMERSON : Ce crédit est affecté à continuer les travaux d'amélioration com-

mencés et qui consistent à creuser dans le sable et le roc, à construire deux encoffrements et des jetées en ciment de 600 pieds de longueur et 200 pieds de largeur sur lesquelles des élevateurs pourront être installés, à reconstruire la jetée de l'ouest et à creuser le bassin intérieur. Les travaux sont très avancés, les encoffrements et les quais sont presque finis et la reconstruction de la jetée de l'ouest est commencée.

M. J. D. REID : Quelle est la profondeur actuelle de l'eau ?

M. EMMERSON : 20 pieds.

M. REID : J'ai entendu dire que le chenal n'était pas sûr pour les navires tirant 15 pieds d'eau.

M. EMMERSON : Il est parfaitement sûr pour les navires tirant 15 pieds.

M. GERMAN : Le port extérieur de Port-Colborne est absolument sûr pour les navires tirant 22 pieds, jusqu'à l'entrée du canal. Il faut creuser dans le roc et les excavations sont presque finies.

M. REID : Quel est le programme du Gouvernement quant au creusement du canal Welland ?

M. EMMERSON : Il n'en est pas du tout question.

Elévateur à Port-Colborne, y compris les fondements, $200,000.

M. EMMERSON : Les plans sont prêts et nous demanderons des soumissions.

M. SAM. HUGHES : Comment sera cet élévateur :

M. EMMERSON : En acier et en ciment; d'une capacité de 800,000 boisseaux.

M. SAM. HUGHES : Combien coûtera-t-il ?

M. EMMERSON : Nous n'avons pas encore demandé de soumissions. Les calculs avaient été faits pour un élévateur d'une capacité de 2,000,000 de boisseaux, mais nous l'avons réduite à 800,000.

M. HAGGART : A quoi avez-vous employé le crédit de $310,000 voté l'an dernier.

M. EMMERSON : A faire les fondements.

Canal du Sault-Sainte-Marie—Construction, $100,000.

M. EMMERSON : Ce crédit sera employé à creuser le haut-fond à l'entrée supérieure; l'entreprise est concédée ; nous avons reçu cinq soumissions et la plus basse a été acceptée. La profondeur sera de 25 pieds 5 pouces, et la largeur de 300 à 500 pieds.

M. REID : Je n'ai pas soulevé de discussion à propos de ces item, à propos du canal des Galops, mais je suis convaincu qu'on dépense pour ces travaux plus d'argent qu'on ne le devrait. Autrefois, le personnel coûtait $7,500 par année, et les réparations, $8,000, sur l'ancien canal.

Aujourd'hui nous dépensons $45,000 par année. Cependant la session est très avancée, et c'est plutôt devant le comité des comptes publics que ces questions doivent être discutées. Cependant, je dirai au ministre que si la session devait durer plus longtemps, je me ferais fort de lui prouver qu'il se fait énormément de gaspillage, non seulement sur ces canaux, mais aussi sur ceux de l'Est.

Canal de la Trent—Construction, $175,000.

M. SAM. HUGHES : Pourquoi ces travaux ne sont-ils pas en cours ?

M. EMMERSON : Ils sont en cours. $140,000 sont affectés à l'écluse de Kirkfield et $35,000 pour la section entre Simcoe et le lac Balsam.

M. SAM. HUGHES : Ce crédit suffira-t-il pour finir la section entre Simcoe et le lac Balsam ?

M. EMMERSON : Oui.

M. SAM. HUGHES : Et aussi l'écluse hydraulique ?

M. EMMERSON : Oui.

M. SAM. HUGHES : Quand sera-t-elle ouverte ?

M. EMMERSON : Cet automne, je crois. L'entreprise a été concédée à la Dominion Bridge Co.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre peut-il expliquer pourquoi il n'a pas été concédé d'autres travaux depuis 1896 ?

M. EMMERSON : Il y a la question du tracé à déterminer.

M. SAM. HUGHES : Le directeur général des Postes fait-il encore des difficultés à ce sujet ?

M. EMMERSON : La question du tracé à suivre est très compliquée.

M. SAM. HUGHES : Le pouvoir hydraulique sur la Trent appartient à M. George Cox, et cela réglera la question du tracé.

M. EMMERSON : Non ; le pouvoir hydraulique appartiendra au Gouvernement.

M. SAM. HUGHES : Je vous demande pardon ; le pouvoir hydraulique entre Trenton et Frankfort appartient à la Bank of Commerce, et tout le reste est au gouvernement de la province d'Ontario à l'exception d'une bagatelle qui appartient au gouvernement fédéral. Quelle est la politique du Gouvernement, relativement à cette entreprise ?

M. EMMERSON : Je ne puis pas la faire connaître avant que nous ayons des plans et des levés complets et des estimations.

M. SAM. HUGHES : Vous n'avez pas encore d'études complètes ?

M. EMMERSON : Non ; les ingénieurs sont à préparer leur rapport.

M. SAM. HUGHES : Le Gouvernement fera-t-il terminer les travaux lorsque les levés seront faits ?

M. EMMERSON : Je compte pouvoir me trouver alors en mesure de faire connaître les intentions du Gouvernement.

M. SAM. HUGHES : Bien que cette affaire traîne depuis 1896, on n'a pas encore adjugé la construction d'un seul mille du canal. Il va sans dire qu'on a fait construire des ascenseurs hydrauliques ; mais lorsque les libéraux furent portés au pouvoir, tous les tracés avaient déjà été établis, l'entreprise des travaux avait été adjugée, à l'exception de ceux de la moitié ouest de la section lac Balsam-lac Simcoe, et le Gouvernement actuel eut soin de faire résilier les contrats. On dirait que ce canal ne sera pas terminé avant la semaine des quatre jeudis.

A la prochaine session, si le ministre n'est pas en mesure de promettre qu'il consacrera plusieurs millions au parachèvement de ces travaux, je l'avertis charitablement que son budget ne se votera pas aussi facilement que cette année. Ce canal devrait être terminé depuis longtemps, et je ne veux pas que le ministre nourrisse l'idée qu'il pourra continuer de nous leurrer avec de belles promesses.

M. GERMAN : L'honorable député parle avec assurance de choses dont il ne connaît pas le premier mot. A l'entendre, l'honorable M. George A. Cox serait propriétaire de la chute d'eau située entre Frankfort et Trenton.

Une VOIX : C'est la banque du Commerce qui en est propriétaire.

M. GERMAN : Non ; c'est à la compagnie Gilmour qu'appartient la chute d'eau située entre le pont du Grand-Tronc et le village de Trenton. Cette compagnie ayant fait faillite, la banque du Commerce et la banque Molson se chargèrent de ses affaires et en confièrent la gérance à M. Waddell, conservateur à tous crins de Trenton. Cette compagnie avait fait des installations hydrauliques en aval du pont du Grand-Tronc; mais ni la banque du Commerce ni M. George A. Cox ne possèdent autrement la chute d'eau : elle appartient à l'Etat.

M. SAM. HUGHES : L'Etat ne possède pas une seule force de cheval d'énergie hydraulique en aval de Frankfort.

Canal de la Trent—Amélioration sur le bras est de la rivière Holland, jusqu'à Newmarket, $100,000.

M. SAM. HUGHES : Je propose la radiation de cet item.

M. KEMP : Quelle explication peut-on nous en donner ? A la dernière session, le ministre n'avait pas de rapport indiquant comment cette partie du canal serait alimentée d'eau.

M. EMMERSON : Cette somme est destinée à mettre la navigabilité de la rivière Holland, à partir de Cook's-Bay, sur le même pied que celle du canal de la Trent, c'est-à-dire que la profondeur de l'eau y sera de 6 pieds. Sur un parcours d'environ dix milles, les écluses élèveront l'eau à une hauteur de 45 pieds. Les travaux consistent en excavations, dragage, écluses en béton, ponts, barrages, clôtures, etc. Dimension des écluses : 142 pieds x 33 ; profondeur de l'eau sur le seuil : 8 pieds 4 pouces ; largeur du fond : 50 à 80 pieds. L'ingénieur nous apprend qu'il y a amplement d'eau pour alimenter le canal.

M. FOWLER : Ferez-vous exécuter les travaux cette année même ?

M. EMMERSON : Oui : l'entreprise en est adjugée.

M. SAM. HUGHES : A qui ?

M. EMMERSON: A la compagnie de dragage du lac Simcoe.

M. SAM. HUGHES : Quels en sont les membres ?

M. EMMERSON : G. Kasher, de Wiarton; Alfred Spohn et G. Gendron, de Penetanguishene, et J. E. Cane, de Newmarket.

M. SAM. HUGHES : Le ministre aurait-il la bonté de nous dire combien il coule d'eau dans ce ruisseau, car ce n'est qu'un petit ruisseau ?

M. EMMERSON : Il a été fait cinq soumissions et nous avons accepté la plus basse. L'ingénieur dit dans son rapport qu'il y a de l'eau en abondance.

M. SAM. HUGHES : Le ministre voudra-t-il nous exposer la nécessité de ces travaux ? Pourquoi les fait-on exécuter avant le parachèvement du canal de la Trent, quand il n'est pas ouvert de crédits pour la construction du reste du canal ?

M. EMMERSON : J'ai donné des explications à ce sujet l'année dernière. Ces travaux seront très utiles en ce qu'ils favoriseront le commerce de la région entière.

M. KEMP : Peu importe le rapport de l'ingénieur : il n'y a pas d'eau pour alimenter ce canal. Un député qui connaît bien la localité me disait l'année dernière qu'il ne coule pas assez d'eau dans ce ruisseau pour permettre aux enfants de s'y baigner, que lorsqu'ils veulent prendre des bains, il leur faut construire des barrages pour retenir l'eau. Si je me rappelle bien, c'est l'honorable député d'York-centre (M. Campbell) qui disait l'an dernier que ce canal servirait au flottage des billes de bois jusqu'à New-

market ; or, si je ne me trompe on ne consomme à Newmarket que du bois dur qu'il est impossible de faire venir par le flottage. Je crois que l'on devrait rayer cet item parce qu'il comporte une dépense inutile.

M. EMMERSON: L'honorable député semble affirmer avec beaucoup de certitude qu'il y a disette d'eau. Je crois que le comité aimera mieux s'en tenir comme moi au rapport de l'ingénieur. Je vais en donner lecture :

Pour faire suite à mon rapport préliminaire du 17 mars dernier sur les améliorations projetées sur le bras est de la rivière Holland, entre la baie de Cook, lac Simcoe, et la ville de Newmarket (Ont.), j'ai l'honneur de fournir les renseignements qui suivent :

Le long du bras est de la rivière Holland, à environ un mille et demi de la ville de Holland-Landing, se trouve un endroit connu sous le nom de " Johnson's-Landing " où, dit-on, avant la construction du chemin de fer qui y passe aujourd'hui, tous les navires du lac Simcoe, grands comme petits, faisaient escale.

Conformément aux prévisions budgétaires, il faudra faire exécuter certains travaux de dragage en cet endroit ainsi qu'à la baie de Cook. Au nord de Johnson's-Landing, le minimum de largeur de la rivière excède 80 pieds. Depuis Johnson's-Landing jusqu'à l'endroit où l'on projette d'établir la première écluse, au sud de la rue Young, Holland-Landing, il faudra creuser et redresser la rivière. Entre Holland-Landing et Newmarket, que sépare une distance d'environ quatre milles et demi, une différence de niveau de 45 pieds nécessitera l'établissement de cinq écluses.

La quantité d'eau alimentant le canal étant une question d'importance primordiale, j'ai fait déterminer le volume d'eau qui coule dans le cours d'eau principal et ses affluents. Les observations furent faites l'hiver dernier à la suite d'une sécheresse qui durait depuis environ deux mois, alors que des sources et des puits s'étaient taris, qui, jusque là avaient rarement manqué.

On ne pouvait trouver de moment plus propice pour déterminer la quantité d'eau qui coule dans ces ruisseaux à l'époque où le nouveau des eaux est à son plus bas. Les observations nous ont fait constater qu'il coule 30,420 pieds cubes d'eau à l'heure. On peut affirmer en toute certitude qu'il n'en coule jamais moins en aucune saison.

Comme il faudra environ 28,000 pieds cubes d'eau pour remplir une des écluses, on pourrait remplir en 55 minutes l'écluse supérieure de Newmarket lorsque les eaux sont à leur niveau le plus bas, et sans qu'il fût besoin d'établir de barrages.

Afin d'économiser l'eau, on projette d'établir des écluses simples séparées par des biefs, vu que la vallée comprise entre Holland-Landing et Newmarket offre une rampe uniforme.

Pour rendre plus rapide le passage des navires dans les écluses, on propose d'augmenter le volume d'eau au moyen d'étangs auxiliaires et de barrages qui, établis en des endroits propices, retiendront les eaux de pluie.

Au sud-est de Newmarket, le bras est de la rivière Holland recueille les eaux d'un territoire d'au moins quinze milles carrés. En supposant qu'il tombe chaque année 30 pouces d'eau de pluie, on pourrait recueillir là 1,045,440,000 pieds cubes d'eau. Si l'on tient compte de l'absorption continue par les plantes, par le sol, etc., et que l'on déduise de ce chef les cinq sixièmes du tout, il reste encore 174,240,000 pieds cubes d'eau que l'on peut emmagasiner.

Voilà, pour le moins dire, la quantité d'eau que le ruisseau déverse dans le lac Simcoe et qui se trouve perdue. En outre, lorsque la pluie tombe en abondance pendant de longs jours, une partie considérable des eaux ne pénètre pas dans le sol, va grossir les torrents et se perd également.

Lorsqu'on aura terminé les levés hydrauliques des différentes parties de la rivière Holland et consigné sur le papier le résultat des observations, il sera dressé un rapport plus complet et plein de détails scientifiques. Pour l'instant, j'estime que nous avons recueilli assez de données pour établir au-delà de tout doute que le projet de canalisation de la rivière Holland, entre Newmarket et Holland-Landing, comportant l'amélioration de la rivière entre ce dernier endroit et la baie de Cook, est réalisable à tous égards.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
E. J. WALSH,
Ingénieur dirigeant.

M. SAM. HUGHES : Combien coule-t-il de pieds cubes d'eau à l'heure ?

M. EMMERSON : 30,420.

M. LEFURGEY : Combien en faut-il pour remplir l'écluse ?

M. EMMERSON : 28,000 pieds cubes.

M. BLAIN : A combien reviendront les travaux ?

M. EMMERSON : On estime qu'ils coûteront $291,000.

M. BLAIN : L'an dernier, le ministre a donné certains chiffres en l'absence du rapport écrit de l'ingénieur. A-t-il reçu ce rapport ?

M. EMMERSON : Je viens d'en donner lecture.

M. KEMP : On ne se contente pas de l'eau fournie par les cours d'eau ; on en emmagasine aussi au moyen de barrages.

M. EMMERSON : Sur les conseils de l'ingénieur.

M. SAM. HUGHES : Le ministre prétend ne pas pouvoir faire poursuivre les travaux du canal de la Trent tant qu'il ne sera pas en possession de l'estimation, des rapports et autres détails, mais il ne se gêne pas pour faire exécuter ceux-ci n'ayant en mains aucun rapport au sujet de la quantité d'eau nécessaire à l'alimentation du canal. Les observations faites au cours de l'hiver dernier n'ont aucune valeur ; c'est en été qu'il faut faire ces observations, car c'est la seule saison où lon puisse s'occuper de la construction du canal. M. Kane pourrait fort bien faire transporter ses billes sur des traîneaux en hiver, mais le ministre aime mieux faire construire un canal à

grands frais pour accommoder ce monsieur. Mon honorable ami a-t-il eu soin de faire déterminer la quantité d'eau qui coule durant les mois d'été ?

M. EMMERSON : Non.

M. SAM. HUGHES : Il nous demande cependant de lui ouvrir ce crédit. Est-ce parce que l'ex-ministre des Postes (sir William Mulock) représentait cette division électorale ?

M. EMMERSON : La division était certainement représentée de très digne façon.

M. LEFURGEY : Quel sera le trafic de cette partie du canal ?

M. EMMERSON : Une députation venue de cette partie du pays m'a exposé le projet d'une manière aussi frappante que favorable. Les perspectives qu'on m'a fait entrevoir m'ont fortement frappé, et je suis persuadé que le trafic sera considérable.

M. LEFURGEY : Quelles sont ces perspectives ? Voici un territoire d'une dizaine de milles qui va occasionner une dépense de $300,000. Quelle matière première le canal servira-t-il à transporter ?

M. EMMERSON : De très grandes quantités de bois venant de la rivière Gull.

M. FOWLER : Joli nom !

M. SAM. HUGHES : Ce bois ne se transporte pas à Newmarket. Notre comté a ses propres scieries.

M. EMMERSON : Ce sera un nouveau débouché pour le district d'Haliburton.

M. SAM. HUGHES : Ce n'est que du bois dur qui ne vient pas par le flottage.

M. EMMERSON : On le transportera à bord de chalands.

M. J. D. REID : Mais il n'y a pas d'eau dans le canal.

M. LEFURGEY : Le Gouvernement a-t-il l'intention de construire des canaux partout où les gens voudront se faire transporter du bois, ou qu'il se trouvera des coupes de bois dur à une dizaine de milles d'une ville quelconque ?

M. EMMERSON : Nous établirons des moyens de transport sur tous les points du pays.

(L'article est adopté à la majorité des voix).

M. LEFURGEY : J'aimerais demander au ministre certain renseignement au sujet du tracé d'un embranchement partant de la ligne principale du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et allant jusqu'au bord de la mer.

M. EMMERSON : Mon honorable ami (M. Lefurgey) pourrait peut-être soulever cette question lorsque nous aurons passé à quelque article du budget?

M. LEFURGEY : Nous récapitulons en ce moment ces crédits, et je crois rester dans l'ordre...

M. FIELDING : Nous n'en sommes pas encore rendus à la récapitulation.

M. LEFURGEY : Pourquoi l'honorable ministre (M. Emmerson) ne répond-il pas à ma question?

M. EMMERSON : Parce qu'elle est irrégulière.

M. LEFURGEY: Elle ne l'était pas hier soir, mais le ministre n'était pas en mesure d'y répondre. Le renseignement que je lui ai demandé, il le possède, et autant vaut qu'il le porte tout de suite à notre connaissance.

M. le PRESIDENT : Article 104. Il est résolu qu'une somme n'excédant pas...

M. LEFURGEY : Je voudrais savoir, M. le Président...

M. le PRESIDENT : Nous en sommes à l'article relatif au canal de Cornwall.

M. LEFURGEY : Il me semble que l'article précédent n'a pas été adopté.

M. le PRESIDENT : Cet article se rapporte au canal de la Trent.

M. LEFURGEY : Ne puis-je savoir si le ministre me donnera le renseignement en question?

M. EMMERSON : J'ai oublié de quel renseignement il s'agissait.

M. LEFURGEY : Si le ministre y consent, je vais lui rafraîchir la mémoire. Je le prie de me dire si l'on a établi le tracé d'un embranchement partant de la ligne principale du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et aboutissant au littoral, tracé pour lequel il a été ouvert l'an dernier ou l'année précédente un crédit de $1,500.

M. EMMERSON : Je vous renseignerai demain.

Canal de la Trent—Améliorations, $15,000.

M. SAM. HUGHES : Le ministre aurait-il l'obligeance d'expliquer ce crédit?

M. EMMERSON : Il est destiné à des réparations de peu d'importance à Buckhorn, à Peterborough et à Young's Point, à certains travaux de dragage en aval de Hastings et à d'autres fins.

M. SAM. HUGHES : Le ministre entend-il consacrer une partie quelconque de ce crédit au parachèvement du chemin public au creek McLaren? Cette affaire ne lui est pas inconnue.

M. EMMERSON : Je crois en avoir déjà entendu parler. Le township à refusé...

M. SAM. HUGHES : Le township n'a jamais consenti à faire ce que le ministre n'a jamais cessé d'exiger ; cela, je le lui ai maintes fois répété. Il ne trouvera rien au ministère qui établisse directement ou indirectement que le township ait consenti à construire le pont tant que le Gouvernement n'en aura pas fait construire les abords. Les faits sont bien clairs : Le Gouvernement ayant fait construire un barrage à Bobcaygeon, le niveau de l'eau s'est élevé; d'où il suit que pour faire passer le chemin public à travers le territoire inondé, il faut faire un remblai long et élevé, et jeter sur le creek McLaren un pont pesant. Tout ce que le township a demandé, c'est que le Gouvernement fît construire les abords du pont jusqu'à l'endroit où se trouvaient les bords du creek avant que le niveau de l'eau fût élevé. Voilà ce qui était entendu ; je le sais pour avoir été chargé des négociations. Mon honorable ami de Lanark-sud (M. Haggart) était alors ministre. Le township aurait construit le pont si le Gouvernement avait tenu ses engagements. S'il se trouve au ministère quelque document établissant que les faits ne sont pas tels que je les ai exposés, j'invite le ministre à le déposer.

M. EMMERSON : Il n'y a rien aux archives. Je tiens mes renseignements de l'ancien sous-ministre qui semblait au fait de la question. Je ferai part à l'honorable député (M. Sam. Hughes) de toutes les informations que nous possédons à ce sujet.

M. SAM. HUGHES : Je rappellerai au ministre que les travaux furent suspendus sur la demande du candidat ministériel défait aux élections. Le ministre n'a pas besoin de hocher la tête : je connais toute l'histoire, c'est un exemple frappant des procédés auxquels le Gouvernement a recours. Pour ma part, je m'en tiendrais volontiers à l'arrangement qui avait été conclu si le Gouvernement était résolu à tenir ses engagements envers la population de l'endroit ; il les a tenus en partie, mais ne veut pas aller jusqu'au bout. Les gens étant obligés d'aller passer le cours d'eau à deux milles de là, ils sont obligés d'allonger leur trajet de huit milles à chaque voyage d'aller et retour. Il en coûterait à peine $2,000 pour terminer les travaux demandés par le township et remettre le chemin en l'état où il se trouvait avant l'établissement du barrage de Bobcaygeon. L'affaire est aussi claire que deux fois deux font quatre. Le ministre a-t-il par devers lui quelque document relatif au barrage de Bobcaygeon?

M. EMMERSON : Non ; nous construisons un débarcadère à l'entrée supérieure du canal, à Buckhorn.

M. SAM. HUGHES : Ce n'est pas à Bobcaygeon.

M. EMMERSON : Bobcaygeon est en amont. Nulle partie de ce crédit ne se rapporte à cet endroit.

M. SAM. HUGHES : Je ferai observer au ministre que les écluses du canal sont dépourvues d'éclairage. Nous ne demandons pas que chaque lampe coûte $57 par an, considérant qu'on peut éclairer les écluses à bien meilleur compte que cela. A Bobcaygeon et à Fenelon-Falls, le besoin d'éclairage rend l'écluse de Fenelon-Falls tout particulièrement dangereuse. Bien que j'aie attiré sur ce point l'attention du ministre à la dernière session, on n'a encore rien fait.

Les vannes du barrage devraient aussi s'ouvrir par des procédés plus modernes. En outre, j'ai fait observer au ministre qu'il y avait lieu de réparer les quais en certains endroits. Il n'est pas encore trop tard pour qu'il s'occupe de l'affaire du creek McLaren. S'il a quelque raison particulière de croire qu'il a raison et que le township de Fenelon a consenti à solder la moitié ou à peu près . .

M. EMMERSON : C'est ce que prétendait l'ancien sous-ministre.

M. SAM. HUGHES : J'ai conclu entente alors que l'honorable M. Haggart était ministre. Les raisons que j'ai invoquées en faveur de cet arrangement sont consignées aux " Débats ". Il y a des années que le Gouvernement aurait dû exécuter sa part des travaux. Je me plais à espérer que le budget supplémentaire comprendra un crédit destiné au parachèvement de ce chemin.

Pour reconstruire trois ponts tournants du canal Rideau, $3,600.

M. TAYLOR : Quels sont ces ponts ?

M. EMMERSON : Ce sont ceux de Long-Island, de Beckett's-Landing et de Nicholson, qui sont en très mauvais état.

M. TAYLOR : A quel endroit du canal se trouve Nicoll's-Landing ? Je ne connais pas d'endroit de ce nom.

M. EMMERSON : Les noms des localités échelonnées le long du canal ne me sont pas bien familiers.

Divers—Etudes et inspections relatives aux chemins de fer, $13,500.

M. LEFURGEY : Je me permettrai de refaire ici ma question au sujet de l'embranchement dont j'ai parlé.

M. EMMERSON : Les levés topographiques ont été faits. Je n'ai pas par devers moi le rapport que l'ingénieur en chef, M. Mackenzie, a fait à ce sujet ; mais je crois qu'ordre fut donné de faire ces levés avant l'expiration du délai fixé pour la dépense du crédit de $1,500.

M. LEFURGEY : Le ministre affirme que les levés ont été faits ?

M. EMMERSON : Oui.

M. LEFURGEY : Pouvez-vous m'indiquer le rapport où on peut le constater ?

M. EMMERSON : Je ne l'ai pas encore reçu.

M. LEFURGEY : Quand les levés ont-ils été faits ?

M. EMMERSON : Ce printemps dernier, en mai.

M. LEFURGEY : Le ministère ne devrait-il pas être en possesson de ce rapport ?

M. EMMERSON : Je vous renseignerai demain sur ce point.

M. LEFURGEY : J'aimerais savoir ce que le Gouvernement compte faire par rapport à cet embranchement.

M. EMMERSON : C'est une autre affaire. Il n'est pas probable que cette ligne soit construite cette année. Je ne compte pas me faire ouvrir maintenant de crédit destiné à cet embranchement ; en outre, ainsi que je le disais il y a quelques instants, la question de doter le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard de nouveaux embranchements devra être subordonnée à la solution du problème des frais d'entretien. Je le répète, nous avons projeté de faire l'essai de voitures automobiles, et tant qu'il n'aura pas été démontré qu'il n'est pas possible de réduire le coût de l'exploitation de ces embranchements dont le faible trafic n'est guère susceptible de s'accroître, il me semble qu'il serait peu sage d'en construire de nouveaux.

M. LEFURGEY : Je dois dire que la population de l'île du Prince-Edouard et celle des Provinces maritimes en général n'agréeront pas la politique que le ministre vient d'énoncer. Le coût du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard fut payé par la population de l'île. Lors de l'union, le réseau passa sous le contrôle du gouvernement fédéral, et peu importe qu'il constitue un placement avantageux ou non ; on est tenu de nous donner les moyens de transport auxquels nous avons droit.

On dépense des millions de dollars au bénéfice de l'Ouest. Nous venons d'ouvrir des crédits d'une couple de millions destinés à des canaux, et nous savons qu'une partie importante de ces crédits, celle qui est destinée à la canalisation de la rivière Holland, va être dépensée en pure perte, le ministre n'ayant aucune donnée indiquant qu'il en pourra tirer le moindre revenu. Comment se fait-il que le ministre fasse de telles dépenses par rapport aux canaux de la province d'Ontario et qu'il veuille priver l'Ile du Prince-Edouard de moyens de transport ? Qu'il me permette de lui dire que la population n'est pas d'humeur à tolérer une telle attitude de la part du ministère ou du Gouvernement.

On devra nous donner les voies ferrées dont nous avons besoin ; nous ne voulons pas que les millions que coûtera le Trans-continental ne servent qu'à dépeupler notre province. L'année dernière, il est parti de l'île 10,000 habitants de plus que d'ordinaire. S'il en est ainsi depuis des années, c'est que nous manquons des moyens de transport qui détermineraient les gens à rester dans leur province ; et si l'on persiste à doter l'Ouest de moyens de transport fort coûteux et à ne faire aucun cas de l'Est, le ministre, je le répète, peut compter qu'il trouvera le temps dur à la prochaine session.

Comme je l'ai déjà dit, cet embranchement est destiné à desservir un territoire où la population est très nombreuse et qui n'a d'autre débouché qu'un tronçon d'une dizaine de milles aboutissant à la ligne principale. Bien qu'il importe assez peu que l'exploitation de l'embranchement doive être rémunératrice ou non, je crois avoir démontré ici même, il y a quelques années, que cet embranchement serait susceptible de produire des recettes satisfaisantes.

En 1903, m'écrit-on, une pétition couverte de nombreuses signatures fut présentée au Gouvernement, qui promit alors à la population de faire faire les levés topographiques. A la veille des élections générales, il s'engageait formellement à les faire faire et à fournir toutes les données et les informations relatives à l'embranchement en question. La promesse fut renouvelée l'an dernier, et les ingénieurs étant occupés d'autres travaux à ce moment-là, on nous donna l'assurance qu'ils feraient les levés sans tarder. Le ministre nous apprend aujourd'hui que les levés sont faits, mais qu'il ne sait pas au juste quelle détermination le Gouvernement prendra. Je vois, page 2271 des " Débats " de l'année dernière, que le ministre a dit à ce propos :

> Il y a un crédit destiné à cette fin. Je comptais pouvoir faire faire ces travaux plus tôt. J'y pense.

Au bout d'un an, le ministre a bien mauvaise grâce de venir nous dire que les levés topographiques sont faits, mais qu'il lui est impossible de nous faire connaître ni le résultat de ces études ni le coût estimatif de l'embranchement, ni même de nous communiquer aucun renseignement sur le sujet. Je lui demanderai s'il n'a pas reçu de la population de Cap-Tryon, de Cap-Traverse ou de Crapaud une pétition où on lui demande de construire un embranchement d'une longueur de cinq à huit milles et allant directement de Cap-Traverse à Cap-Tryon ?

M. EMMERSON : Je dois dire que je reçois des pétitions de presque tous les points de l'île.

M. LEFURGEY : Je veux parler de cet embranchement en particulier, ne désirant fixer votre attention que sur une seule chose à la fois. Puisque le ministre a reçu cette pétition, je lui ferai observer que je connais

très bien cette partie-là du pays. Le Gouvernement trouverait avantage à faire construire un embranchement comme celui dont je veux parler, puisqu'il traverserait une région fortement peuplée où il se trouve des fabriques de beurre et de fromage, des scieries et une fabrique de lainages, et qu'il desservirait un groupe important de cultivateurs. Je crois que le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard en tirerait un joli revenu. Le ministre a-t-il déjà sérieusement songé à cela ? A-t-il jamais songé à s'enquérir du besoin que l'on a d'un embranchement dans cette partie de la province ?

Si l'exploitation du chemin de fer de l'île n'a pas donné de résultats bien brillants au point de vue pécuniaire, la faute en est en grande partie à l'administration. Je ne crois pas que le relèvement des tarifs récemment effectué par le ministère contribue sensiblement à l'augmentation du chiffre des recettes du chemin. Je constate qu'on a élevé d'une façon très sensible le coût du transport des marchandises de toute sorte ; or, si l'on tient compte que la province se trouve dans une situation désavantageuse en matière de transport, tous conviendront avec moi, j'en suis sûr, que le ministère a été mal inspiré en élevant ainsi le coût du transport des marchandises, tant de celles qui sont destinées au commerce local que de celles qui sont destinées à l'exportation.

Le ministre n'ignore pas que nous n'avons que trois petits tronçons de chemins de fer pour transporter nos produits ; cependant, au lieu de nous fournir tous les moyens de concurrencer l'Ouest, c'est plutôt celui-ci qu'il favorise en élevant les taux de transport des produits expédiés de l'île du Prince-Edouard. Il y a quelques jours, je demandais le dépôt d'un rapport sur les taux de transport. Je me permettrai aujourd'hui d'appeler l'attention du comité sur le coût du transport des marchandises expédiées de Montréal à Halifax, à Sydney et à Saint-Jean, soit à une distance de plus de 1,000 milles, et sur celui des marchandises que l'île du Prince-Edouard expédie aux mêmes endroits. Il ne sera pas besoin d'un grand flot de paroles, je crois, pour faire voir dans quelle situation désavantageuse se trouve l'île du Prince-Edouard.

Etablissant mes comparaisons sur les taux de transport du grain, je vais faire connaître ici ceux qui ont prévalu l'année dernière. De Montréal à Saint-Jean, distance de 735 milles, 9 cents les 100 livres, plus 1½ cent par 100 livres de droits d'élévateur—c'est-à-dire 10 cents et demi, y compris les frais d'élévateur. De Montréal à Halifax, distance de 832 milles, 9 cents par 100 livres, plus 1 cent et demi de frais d'élévateur par cent livres. De Montréal à Sydney, distance de 977 milles, 16 cents et demi les 100 livres. De Tignish à Saint-Jean, distance de 428 milles, le tarif est de 26 cents par 100 livres; de Tignish à Halifax, distance de 309 milles, il est de 23 cents les 100 livres, et de 26 cents les 100 livres de Tignish à Sydney, disance de 380 milles.

Ainsi, pour expédier nos produits aux trois ports qui nous sont accessibles, et qui se trouvent à une distance variant entre 309 et 428 milles, il nous faut payer 26 cents par 100 livres, tandis que le grain expédié de Montréal, ville située à près de mille milles des mêmes ports—à 800 milles en chiffres ronds—n'est assujetti qu'à un tarif de 9 cents. Comment veut-on que les produits de l'île du Prince-Edouard puissent s'exporter ou faire la concurrence aux autres quand ils sont assujettis à de tels taux de transport ?—un taux de 9 cents pour près de mille milles, et un autre de 26 cents pour un peu plus de 300 milles.

J'espère que le ministre changera d'opinion quand il verra la disproportion de ces taux et l'impossibilité dans laquelle se trouve la population de l'île du Prince-Edouard de faire concurrence à l'Ouest. Je me plais à croire qu'il ne s'empressera pas autant de venir déclarer que le Gouvernement ne fera pas de dépenses dans l'île du Prince-Edouard avant d'être certain d'un bénéfice. Les tarifs que je viens de mentionner sont ceux du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, des différents navires de l'Etat et de l'Intercolonial. Le Gouvernement devrait étudier sérieusement cette question des taux de transport. Je n'ai pas le temps de la traiter aujourd'hui, mais il serait facile de démontrer, en comparant les taux antérieurs à 1896 à ceux que le ministre vient d'établir et à ceux qui prévalent de Montréal et de Tignish ; il serait facile de démontrer, dis-je, que le Gouvernement pourrait facilement modifier ses tarifs et rendre justice à la population de l'île du Prince-Edouard.

M. EMMERSON : Je ferai observer que lorsqu'il s'agit de transporter les marchandises d'un point quelconque de l'île du Prince-Edouard sur la terre ferme, on se heurte à l'inévitable transbordement : la mise en chemin de fer, puis à bord des navires, et, de nouveau en chemin de fer, ce qui nécessite des installations coûteuses et occasionne de grandes dépenses. Nous avons fait aux expéditeurs de l'île les mêmes conditions qu'aux autres. Mon honorable ami ne doit pas ignorer que les marchandises destinées à l'exportation sont assujetties à un tarif uniforme de 10 cents par 100 livres.

M. LEFURGEY : Vous avez établi un tarif de 10 cents par 100 livres jusqu'à Halifax.

M. EMMERSON : Il n'a pas été formulé de plaintes à cet égard. Nous avons élevé très peu sensiblement les taux de transport du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard; c'était nécessaire. Je défie mon honorable ami de m'indiquer un seul chemin de fer dont les taux de transport soient aussi peu

élevés que ceux du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. Qu'il cherche dans toute l'Amérique, il n'en trouvera pas. Il nous fallait relever un peu les tarifs : ce n'était que juste. Le service est meilleur ; nous nous imposons des dépenses.

M. LEFURGEY : Le service n'est pas plus satisfaisant.

M. EMMERSON : Les dépenses imputables sur le capital se poursuivent d'année en année. D'ici peu nous aurons construit de superbes stations, agrandi les ateliers de Charlottetown, nous en aurons construit d'autres devenus nécessaires, et nous aurons effectué nombre d'améliorations. Les clients du chemin ne doivent pas se refuser à contribuer quelque peu au paiement des frais d'exploitation et d'entretien.

M. LEFURGEY : Nous le voulons bien.

M. EMMERSON : Les tarifs étaient ridiculement bas.

M. LEFURGEY : Nous voulons bien assumer notre part des dépenses, mais nous voulons aussi d'un tarif qui permette à nos produits de concurrencer ceux des autres pays sur les marchés de l'univers. Nous avons le désagrément d'être assujettis à trois transports de courte distance, et le Gouvernement devrait prendre à sa charge l'écart qu'il y a entre ce que nous avons à payer et le tarif équitable dont on devrait nous doter.

M. EMMERSON : Le Gouvernement le peut peut-être, mais le chemin de fer ne le peut certainement pas.

M. LEFURGEY : Nous ne discuterons pas la question de savoir si c'est le Gouvernement ou l'un quelconque de ses ministères qui doit assumer cette obligation. Peu nous importe qui nous rende justice pourvu que nous l'obtenions. Les plaintes que je formule ne se rapportent pas tant au trafic local qu'aux tarifs qui frappent les marchandises destinées à l'exportation. Le Gouvernement devrait faire une étude sérieuse de la question et redresser le grief des expéditeurs.

Si l'on m'a bien renseigné, la manipulation des marchandises à bord des navires de l'Etat a coûté à elle seule, l'année dernière, autant que le transport. Ainsi, tout compte tenu de la manipulation des marchandises et des frais divers du service d'été, il est établi que le service de l'Etat coûte trois ou quatre fois plus cher que celui des compagnies privées.

M. SAM. HUGHES : A qui a été adjugée l'entreprise du canal de Newmarket ?

M. EMMERSON : A la compagnie de dragage du lac Simcoe.

M. SAM. HUGHES : Quels en sont les membres ?

M. EMMERSON : G. Tassner, Alfred Spohn, C. Gendron et J. E. Gain

Frais de litiges relatifs aux chemins de fer et aux canaux, $4,500.

M. SAM. HUGHES : Le ministre aurait-il l'obligeance de nous dire comment il se fait que par rapport à l'enquête sur l'affaire de l'écluse de Kirkfield, il n'a payé que $450 à son ingénieur, tandis que certain avocat a reçu le joli denier de $900 en paiement de quinze jours de services ?

M. EMMERSON : C'est le ministère de la Justice qui taxe les mémoires de frais des avocats et arrête le chiffre de leurs honoraires. Le ministère des Chemins de fer paie les commissaires, mais non les avocats.

M. SAM. HUGHES : Qui a retenu les services de cet avocat ?

M. EMMERSON : Le ministère de la Justice : C'est à lui qu'il appartient de choisir les avocats.

(Il est fait rapport des résolutions adoptées).

M. FIELDING : Je propose que la Chambre lève sa séance.

M. HAGGART : Que ferons-nous demain?

M. FIELDING : Nous mettrons en délibération un certain nombre des projets de loi inscrits au feuilleton et continuerons ensuite l'étude du budget des chemins de fer.

M. HAGGART : Comme il n'en reste plus que quelques articles à étudier, que feronsnous après ?

M. FIELDING : Si nous en avons le temps, nous passerons au budget de l'Intérieur ou à celui des Travaux publics.

M. SAM. HUGHES : Il serait commode de savoir quel budget nous prendrons, attendu que les députés se partagent le travail de la session.

M. FIELDING : C'est juste ; mais l'absence de certains de mes collègues ne me permet pas de rien préciser. Nous pourrons mettre en discussion n'mporte quel des bills inscrits au feuilleton, hormis celui qui concerne l'observance du dimanche, qui sera mis à l'étude plus tard ; nous aborderons ensuite l'étude en comité général du budget de l'un des ministères que je viens de mentionner.

M. HENDERSON : Quand le bill relatif à l'observance du dimanche sera-t-il en discussion ?

M. FIELDING : Plus tard. Pour l'instant, je me borne à dire ce que nous ferons demain.

M.HENDERSON : Le sera-t-il cette semaine ?

M. FIELDING : Peut-être ; je ne veux rien promettre.

(La motion est adoptée, et la Chambre lève sa séance à minuit trente minutes.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 13 juin 1906.

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

1re LECTURE

D'un bill (n° 197), déposé par M. Galliher, tendant à constituer en corporation la compagnie de chemin de la rivière Fording.

1re et 2e LECTURES D'UN BILL RELATIF A LA COMPAGNIE D'ASSURANCE BRITISH-AMERICA.

M. L. G. McCARTHY (Simcoe-nord) demande à déposer un projet de loi (n° 198) tendant à constituer en corporation la compagnie d'assurance British-America.

(La proposition est adoptée et le bill lu une 1re fois).

M. L. G. McCARTHY propose la 2e lecture du projet de loi.

Des VOIX : Non ! non !

M. L. G. McCARTHY : J'ai expliqué l'autre jour que c'est simplement là une mesure d'économie interne touchant cette compagnie d'assurance de même que le bill suivant n'intéresse que la compagnie d'assurance la "Western". Ces mesures sont devenues nécessaires en conséquence de certaines pertes que ces compagnies ont éprouvées lors du tremblement de terre de San-Francisco. Ces compagnies ont à faire leurs arrangements financiers, et comme la session tire à la fin, si ces bills ne subissaient pas leur 1re et leur 2e lectures et n'étaient pas renvoyés au comité sans retard, elles en seraient grandement gênées.

M. BERGERON : Le bill est-il imprimé ?

M. L. G. McCARTHY : Oui.

M. SPROULE : Je pensais que le bill n'était pas imprimé.

M. BERGERON : Il n'a pas été distribué.

M. L. G. McCARTHY : Non.

M. R. L. BORDEN : L'adoption de cette mesure est nécessitée par suite de certains événements de date récente; on se propose, je crois, d'augmenter le capital-actions de la compagnie. Dans ces circonstances le bill pourrait être lu une seconde fois puis être renvoyé au comité, où, bien entendu, il sera considéré avec soin.

(La proposition est adoptée, le bill lu une 2e fois et renvoyé au comité des banques et du commerce.

1re et 2e LECTURES

D'un bill (n° 199) déposé par M. L. G. McCarthy, tendant à constituer en corporation la compagnie d'assurance la "Western".

(Le bill est lu une 1re et 2e fois et renvoyé au comité des banques et du commerce.)

QUESTIONS.

NOMINATION DE DEPUTES A DES EMPLOIS PUBLICS.

M. BERGERON demande :

1. Combien de députés ayant un siège au Parlement ont été nommés depuis 1867 jusqu'à ce jour à un emploi rétribué par l'Etat ?
2. Quels sont leurs noms, l'emploi auquel ils ont été nommés et le traitement attaché audit emploi ?

Sir WILFRID LAURIER : Réservé.

M. BERGERON : Va-t-il falloir réserver cette question encore une fois ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. BERGERON : Il n'y a pas d'inconvénient à le faire, pourvu que le très honorable premier ministre ne perde pas l'affaire de vue.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne la perdrai pas de vue.

BEURRE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

M. LEFURGEY (par M. Taylor) demande:

1. Quelles quantités de beurre ont été fabriquées par le Gouvernement ou sous sa direction à la ferme de Nappan (N.-E.), chaque année, depuis sa création, et quelle a été la dépense de fabrication, par livre, chacune desdites années ?
2. Quelles quantités de beurre ont été fabriquées par le Gouvernement ou sous sa direction à la ferme de Mabou (N.-E.), chaque année, depuis sa création, et quelle a été la dépense de fabrication, par livre, chacune desdites années ?

L'honorable M. SYDNEY FISHER :

1. Napan:

Année.	Nombre de livres de beurre fabriquées.	Dépense de fabrication par tête.
1893..	2,949	*Ne saurait être indiquée.
1894..	15,136	* " "
1895..	16,002	* " "
1896..	14,622	* " "
1897..	12,560	* " "
1898..	23,580	* " "
1899..	21,032	* " "
1900..	18,144	* " "
1901..	10,899	* " "
1902..	15,949	10:7 cents.
1903..	13,124	14:1 cents.
1904..	9,063	17:2 cents.

*Il a été fabriqué à la fois du fromage et du beurre et les comptes n'ont pas été tenus séparément.

2. Mabou:

1900..	285	***Ne saurait être indiquée.
1901..	10,487	*** " "
1902..	6,684	*** " "
1903..	1,711	*** " "
1904..	6,213	*** " "

***On ne saurait indiquer la dépense réelle entraînée par la fabrication du beurre. Les dépenses annuelles mises à la charge de la beurrerie de Mabou n'étaient pas toutes imputables sur le compte de fabrication. L'établissement de cette beurrerie était une entreprise nouvelle dans cette région, et le beurrier, dont le salaire formait un des principaux articles de la dépense, fut envoyé là pour aider l'association à s'organiser et à s'aménager. Bien que son salaire soit porté en entier au compte de la beurrerie de Mabou, il fut employé, à certains moments où la beurreie n'était pas en activité, à stimuler le développement de l'industrie laitière dans les différentes parties de la province.

La fourniture du lait à cette beurrerie fut sérieusement entravée par la construction de chemins de fer dans le voisinage, car il s'ensuivit une demande temporaire de lait pour consommation directe à des prix élevés. Les entrepreneurs payaient aussi des prix élevés pour le beurre de ferme, ce qui eut pour effet d'engager les cultivateurs à fabriquer leur beurre à la maison et d'éviter ainsi de payer la taxe de fabrication qu'on exigeait à la beurrerie.

SERVICE DE MESSAGERIE SUR L'INTERCOLONIAL.

M. GAUVREAU demande :

1. Est-il à la connaissance du Gouvernement q'un différend existe entre la "Canadian Express Company" et les agents de l'Intercolonial quant à la livraison des colis le long du chemin de fer ?

2. Que le public en général, spécialement dans le comté de Témiscouata, souffre grandement de cet état de choses et cela depuis plus d'un mois ?

3. Dans l'affirmative, le Gouvernement se propose-t-il de remédier, par quelque moyen que ce soit, à cet état de malaise, qui est préjudiciable au commerce en général ?

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

1. Oui.

2. Non.

3. Le département des Chemins de fer et des Canaux s'occupe actuellement de la question.

LE BAIL DE PATURE DE H. P. BROWN.

M. AMES (par M. Taylor) demande :

1. Quels renseignements le Gouvernement a-t-il sur la nationalité, la profession et le domicile de H. P. Brown à qui le bail de pâture n° 2059 a été accordé en premier lieu ?

2. Le Gouvernement peut-il expliquer comment il se fait que ce bail a été émis le 10 mars 1906, subséquemment au décret en conseil du 27 juillet 1905, sans renfermer une clause permettant au Gouverneur en conseil de résilier ledit bail en donnant un avis de deux ans ?

3. Le locataire ou ses ayants-droit ont-ils payé un loyer au ministre de l'Intérieur ? Dans l'affirmative, quel montant a été payé, quand et par qui ?

4. Quand la demande d'un transfert du bail de H. P. Brown à la "Calgary Cattle Company" a-t-elle été faite au ministre ? Qui a fait cette demande de la part de ladite compagnie et par l'entremise de qui ? Cette cession a-t-elle été acceptée ?

5. Le Gouvernement a-t-il des renseignements sur le nombre d'animaux placés sur ces pâturages par le locataire ou ses ayants-droit ?

6. Le Gouvernement sait-il si les privilèges de pâture en question ont été, en totalité ou en partie transférés, vendus ou loués à quelque personne ou compagnie par la "Galway Cattle Company" ? Dans l'affirmative, quelle est la nature de ses renseignements ?

7. Des terres formant partie de l'étendue louée ont-elles été vendues audit H. P. Brown ou à la "Galway Cattle Company" ? Dans l'affirmative, combien d'acres de terres ont été vendus, où sont-ils situés et quel prix a été ou doit être payé pour cette vente ?

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

1. Dans la demande de H. P. Brown, l'adresse indiquée est Great Falls, Montana. Le département n'a aucun renseignement quant à sa profession.

2. Le bail du 10 mars 1906 a été accordé en vertu d'un décret en conseil du 24 décembre 1903, qui en ordonnait l'émission au nom de H. P. Brown, sans aucunement autoriser le Gouverneur en conseil à annuler ledit bail moyennant un avis de deux ans.

3. (a) Oui. (b) $650 versés le 10 août 1905, et $557.62 versés le 15 mars 1906 par la "Galway Horse and Cattle Company".

4. Une cession de H. P. Brown à la "Galway Horse and Cattle Company" (à responsabilité limitée) fut déposée au département par A. J. Adamson, accompagnée d'une lettre en date date du 19 juillet 1905. La cession ayant été régulièrement faite fut acceptée.

5. Non.

6. Une cession de la "Galway Horse and Cattle Company" à John Cowdry, de Macleod, a été enregistrée au département.

7. Non.

LIBERATION DU FORÇAT BROTHIER.

M. MACPHERSON demande :

1. Le nommé Brothier, condamné à l'emprisonnement pour sept ans dans le pénitencier de la Colombie-Anglaise, a-t-il été libéré ?

2. Pendant combien de temps est-il resté au pénitencier ?

3. Qui a recommandé son élargissement ?

4. Le Gouvernement déposera-t-il sur le bureau tous les documents concernant cette affaire ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : Son Excellence le Gouverneur général, le 22 mai 1906, a approuvé le décret libérant le détenu Brothier. En conséquence, Brothier a été libéré le 29 mai 1906 ; il avait été condamné le 15 mars 1904, à cinq ans et à deux ans de détention. En Angleterre, depuis soixante ou soixante-dix ans, l'exercice de la prérogative du pardon a été laissé au secrétaire d'Etat pour l'intérieur, qu'on regarde comme directement et exclusivement chargé de cette responsabilité. Au Canada, Son Excellence le Gouver-

neur général est, en vertu de ses instructions sous le sceau royal, autorisé, dans les cas où il le jugera à propos et où il aura été commis quelque crime ou infraction des lois du Dominion, à libérer le détenu, de l'avis, dans les cas de peine capitale, du Conseil privé du Canada, et de l'avis, dans les autres cas, d'un de ses ministres. Dans les cas où il a été prononcé une peine autre que la peine capitale, c'est, en pratique, de l'avis du ministre de la Justice que le pardon est accordé. Dans le cas actuel, c'est le ministre de la Justice qui a proposé la libération du prisonnier. Dans l'opinion des conseillers de Son Excellence, il serait, en règle générale, inusité et peu désirable de faire connaître au Parlement les raisons qui ont pu engager le conseiller responsable de la Couronne à user de miséricorde ou de rigueur ; la pratique générale dans le passé s'est inspirée de ce principe ; et l'on considère que, dans le cas actuel, il n'y a pas de raison spéciale pour rompre avec cette pratique.

IMMIGRANTS D'EUROPE.

M. ARMSTRONG demande :

1. Quels agents sont chargés de s'enquérir de la destination de chaque immigrant venant des pays où la " North Atlantic Trading Company " faisait de la propagande ?
2. Où sont stationnés ces agents et de quelle manière constatent-ils que l'immigrant demeure à l'endroit qu'il a choisi ou autre part au Canada ?
3. Quand les agents font-ils rapport, quel est le nombre total de ces immigrants établis dans la province d'Ontario, et quel nombre de ces immigrants étaient à destination de Sarnia (Ontario) ?
4. Quels sont les appointements de chacun des agents nommés à cette fin ?

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

1. Les agents d'immigration aux ports maritimes du Canada, et leurs aides.

2. Saint-Jean, N.-B.; Halifax, N.-E.; Québec, P.Q., et Montréal, P.Q. Ils ne vérifient pas si l'immigrant reste à sa destination ou dans le Canada.

3. Aussitôt après l'arrivée de chaque navire. Le nombre total d'immigrants à provenance de pays compris dans le marché de la compagnie " North Atlantic Trading Co.", qui ont déclaré leur intention de s'établir dans l'Ontario, s'est élevé durant les exercices financiers de 1903-1904, 1904-1905, et les neuf mois de l'exercice financier 1905-1906, à 9,191. Les archives du département n'indiquent pas le nombre de ceux destinés à Sarnia (Ontario).

4. Saint-Jean : agent, $1,400 par année, et un aide qui retire $900 par année. Halifax: agent, $1,400, deux aides, $900 et $600. Québec : agent, $1,400, cinq aides, $1,400, $912.50, $730, $730, $730. Montréal : agent, $1,200, un aide $800.

DEMISSION DE M. A. B. INGRAM, M.P.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que l'honorable M. l'Orateur a reçu la communication suivante :

Ottawa, 12 juin 1906.

A l'honorable R. F. Sutherland,
Orateur de la Chambre des communes
du Canada, Ottawa.

Monsieur,—Je déclare par la présente que j'ai l'intention de remettre mon mandat de député à la Chambre des communes pour le collège électoral d'Elgin-est, province d'Ontario, et je remets, par la présente ledit mandat.

Donné sous mon seing et sceau ce douzième jour de juin 1906.

ANDREW B. INGRAM.

Signé et scellé en
présence de
JAMES LEITCH,
H. N. KITTSON.

PHILIP WAGNER.

L'honorable M. GEORGE E. FOSTER : Monsieur l'Orateur, je donne avis que demain, lorsque nous nous formerons en comité des subsides, l'affaire de Philip Wagner, employé du département de l'Intérieur, sera mise sur le tapis, et qu'il sera peut-être déposé une motion.

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS.

M. WILLIAM JACKSON (Elgin-ouest) : Quand pensez-vous que seront déposés les documents relatifs au port de Port Burwell, demandés au commencement de la session ?

Sir WILFRID LAURIER : Le ministre des Travaux publics est absent aujourd'hui mais je lui signalerai cette affaire dès qu'il sera de retour.

M. TAYLOR : En l'absence de l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) je demanderai quel jour on se propose de déposer l'état demandé le 2 mai relativement au sergent d'armes et à l'Orateur ?

M. H. LENNOX (Simcoe-sud) : L'honorable ministre de la Justice voudra-t-il dire quand le bill (n° 13) concernant les juges des cours provinciales sera délibéré ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice): Nous lui consacrerons le jour qui conviendra le mieux.

LA FRONTIERE DE L'ALASKA.

M. A. THOMPSON (territoire du Yukon): Je me permets de signaler à l'attention du premier ministre la question de la détermination de la ligne frontière entre le territoire du Yukon dans le Dominion canadien et le district de l'Alaska dans les Etats-Unis. Par le traité de Saint-Petersbourg, signé en 1825, il fut décidé que la ligne frontière se-

rait le 141e méridien. Cette partie qui va du mont Saint-Elie à la rivière Yukon traverse un territoire qui est aujourd'hui en grande partie exploité dans les deux pays tant par des Canadiens que par des citoyens des Etats-Unis. Et, à une certaine distance de la rivière Yukon, nos mineurs et ceux des Etats-Unis ont de la difficulté à déterminer exactement le point où passe la ligne frontière ; et, particulièrement dans la région de White et de la rivière du Cuivre, il s'est produit des contestations à cet égard.

Sir WILFRID LAURIER : Je n'ai qu'assez peu de renseignements à fournir au sujet de la ligne frontière entre le mont Saint-Elie et la rivière Yukon. Cette ligne fut jalonnée il y a nombre d'années par M. Ogilvie. Mais les fonctionnaires des Etats-Unis refusent de la reconnaître. Ils placent la frontière ailleurs. Entre les deux lignes, il se trouve une petite étendue de terrain en litige ; et nous avons été en pourparlers avec les autorités de Washington en vue de fixer une frontière ou réserve internationale. Mais la question n'est pas plus avancée aujourd'hui qu'elle ne l'était il y a quelques mois. En ce qui regarde l'autre extrémité de la frontière, c'est-à-dire celle qui va du détroit de Portland au mont Saint-Elie, le relevé topographique est à se faire. En 1904-1905, les Américains avaient trois équipes, et nous avions trois équipes a cet endroit. C'est un pays montagneux et difficile d'accès ; on ne peut y arriver que par la vallée. L'année dernière, nous avions trois équipes occupées à cette besogne, et cette année nous en avons deux ou trois. En outre, il y a une lacune, une partie de la frontière qui n'est pas déterminée, entre "P" et "T". Nous nous sommes arrangés avec les fonctionnaires des Etats-Unis pour que cette ligne soit relevée simultanément par nos deux équipes, et nous sommes à négocier la ratification de cette frontière par les deux gouvernements.

ADOPTION DU PROJET DE RESOLUTION RELATIF A LA LOI SUR LES PENSIONS MILITAIRES.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de résolution suivant :

Arrêté : Il y a lieu de modifier l'acte des pensions de la milice et de prescrire que dans le cas d'un officier transféré à la force permanente pour les fins des garnisons de Halifax et Esquimault actuellement à la charge du gouvernement fédéral, la durée du service fait dans l'armée régulière de Sa Majesté pourra être comptée dans son temps de service pour pension ; et aussi, de prescrire que dans le cas des sous-officiers et des soldats transférés à la force permanente pour les fins des garnisons de Halifax et Esquimault actuellement à la charge du gouvernement fédéral, la durée du service fait dans l'armée régulière de Sa Majesté pourra être comptée dans leur temps de service pour pension.—(Sir Frederick Borden.)

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : A l'époque où le Canada se chargea de l'entretien des garnisons d'Esquimault et d'Halifax, on jugea nécessaire de conclure certains arrangements avec les autorités impériales en vertu desquels les hommes composant ces garnisons dans l'armée impériale, et particulièrement les corps du génie, pourraient être cédés par les autorités impériales et enregimentés dans la troupe permanente canadienne. Il fut échangé une correspondance entre le War Office et le département de la Milice. Cette correspondance a été déposée en entier, si je ne me trompe, sur le bureau de la Chambre, dans le cours de la session dernière, à la demande de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) ; mais si je suis dans l'erreur sur ce point je serai prêt à déposer tous les documents que nous avons pu recevoir depuis. Voici quelle était la proposition du bureau de la Guerre :

Le conseil, tout en consentant à l'enrôlement volontaire des officiers brevetés, des sous-officiers et des soldats dans les effectifs canadiens, désire bien faire observer que cette mutation entraînera la sortie ou l'exclusion définitive de ces militaires des rangs de l'armée anglaise. Tout sujet désireux de permuter devra donc être nettement informé qu'il lui faut accepter toutes les conséquences de sa nouvelle situation et cesser d'avoir le moindre droit à une rémunération quelconque sur les fonds de l'armée anglaise.

Dans ces circonstances, je suggère que le gouvernement canadien, en vue de s'assurer le nombre suffisant d'enrôlements, fasse bien comprendre aux aspirants que leurs intérêts personnels seront soigneusement sauvegardés et qu'ils recevront sous forme de solde, de supplément de solde et de droit de pension des conditions pour le moins aussi favorables que celles qu'ils auraient reçues en continuant à faire partie du service impérial.

Voici le passage important :

Si le gouvernement canadien donne une telle garantie, le conseil de l'Armée s'engage à payer à ce gouvernement, pour le bénéfice des officiers et soldats permuteurs telle pension ou gratification auxquelles ils seront considérés avoir droit en vertu des statuts de l'administration anglaise antérieurs à la permutation, la condition mentionnée à la fin du paragraphe 2 ci-dessus ayant simplement pour objet d'empêcher ceux qui seront passés dans le service canadien de réclamer directement plus tard, en leur qualité personnelle, quelque indemnité du gouvernement impérial. La répartition entre les deux gouvernements des versements à faire durant la période de non-activité sera plus tard le sujet d'un arrangement définitif.

Voici la réponse que fit le gouvernement canadien en conformité de la proposition soumise au conseil par le ministre de la Milice :

Le soussigné partage l'opinion du conseil de l'armée : la mutation des officiers et des soldats de l'armée anglaise et leur enrôlement

dans la troupe permanente du Canada devrait être définitif et entraîner leur sortie ou exclusion définitive de l'armée, et cette condition devra être clairement expliquée aux intéressés avant leur mutation. Ils devront recevoir l'assurance formelle du gouvernement fédéral qu'en matière de solde et de supplément de solde, ainsi que de pension, ils seront l'objet d'un traitement au moins aussi favorable que celui dont ils seraient l'objet s'ils continuaient à faire partie de l'armée.

La promesse du conseil de l'armée, suivant laquelle le War Office versera au gouvernement canadien, pour le compte de ces officiers et soldats le montant de la pension ou de la gratification auquel ils pourront avoir droit en vertu des statuts de l'administration anglaise, antérieurement à leur mutation, peut être acceptée comme entièrement satisfaisante, la répartition entre les deux gouvernements des versements faits ou à faire durant les périodes de non-activité devant être réglée plus tard.

Maintenant, voici quelle est la situation. Supposons qu'un soldat de l'armée régulière ait fait un service de dix ans. . .

M. SAM. HUGHES : Cet arrangement ne s'applique-t-il pas aussi aux officiers ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui, je prends un cas particulier pour servir d'exemple. Supposons qu'un tel soldat ait fait le service durant dix ans dans l'armée anglaise, cela le met en mesure de réclamer une certaine pension. S'il complète sa période de service il pourra obtenir cette pension. Or, si ce soldat s'enrôle dans la troupe permanente du Canada aux termes de l'arrangement projeté, et y fait le service durant dix ans, il aura droit à une pension comme s'il avait servi en tout vingt ans. Le " War Office " versera au gouvernement canadien la somme à laquelle ce soldat aura droit à titre de pension pour service dans l'armée impériale. La présente résolution a simplement pour fin de mettre le département de la Milice en mesure de mettre à effet cette convention très équitable intervenue entre les deux gouvernements.

M. SPROULE : Dans le cas mentionné par le ministre où un soldat a fait dix ans de service dans l'armée anglaise et dix ans de service dans la troupe canadienne permanente, le gouvernement anglais verse-t-il la moitié du montant de la pension tant que vivra ce soldat, sans savoir quelle sera la durée de sa vie.

Sir FREDERICK BORDEN : Si je comprends bien, il ne se produirait pas de difficulté à cet égard. Il sera tenu un compte séparé pour chaque individu, ou il sera établi une échelle pour chaque série d'année ; et l'arrangement est simplement que, dans le cas en question, il sera payé au soldat une pension calculée d'après ses vingt années de service ; et la somme à laquelle il a droit en raison de son temps de service dans l'armée impériale sera remboursée au Trésor du Canada.

M. SPROULE : Mais si le gouvernement anglais soldait la pension durant les dix premières années, et que l'individu vécut trente ans, le Canada ne se trouverait-il pas à payer vingt années contre dix ans des autorités anglaises ?

Sir FREDERICK BORDEN : S'il avait servi vingt ans au Canada . . .

M. SPROULE : Non, je suppose le cas où le soldat aurait servi le même nombre d'années dans l'armée impériale que dans la troupe canadienne.

Sir FREDERICK BORDEN: Dans ce cas, si je comprends bien, le gouvernement anglais rembourserait au gouvernement canadien une somme proportionnelle au temps durant lequel le soldat aurait servi dans l'armée anglaise.

M. R. L. BORDEN : La question soulevée par l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), est, si je comprends bien, celle-ci: Le gouvernement déterminera-t-il par un calcul d'actuaire ce qu'il doit payer et se fera-t-il rembourser d'après ce calcul, ou se fera-t-il remettre d'année en année la part qui lui revient au fur et à mesure des paiements ?

M. SPROULE : Bien entendu, si le remboursement se fait d'année en année il n'y aura pas d'injustice possible.

Sir FREDERICK BORDEN : J'imagine que c'est la manière dont la chose se fera, bien que ce soit là une question à laquelle je n'aie pas donné toute mon attention.

M. SAM. HUGHES : Supposons qu'un officier ou un soldat ait fait quelques années de service dans l'armée anglaise et ait droit, en conséquence, de réclamer une certaine pension, en allant jusqu'au bout du terme requis. Cet officier ou ce soldat, cependant, s'enrôle dans la troupe permanente du Canada. Le temps qu'il a servi dans l'armée anglaise compte dans la détermination du chiffre de la pension. Maintenant, la pension est-elle la même pour les soldats de l'armée anglaise que pour ceux de la troupe canadienne? Je ne le crois pas.

Sir FREDERICK BORDEN : Non.

M. SAM. HUGHES : Cet officier ou ce soldat fait partie de la troupe canadienne durant une période de cinq, dix ou quinze ans. En vertu des règles de notre service le chiffre de sa pension sera déterminé d'après une échelle différente de celle du service anglais. Mais je crois que notre échelle de pension est plus élevée que celle de l'armée anglaise.

Sir FREDERICK BORDEN : Je ne crois pas qu'elle soit plus élevée pour les officiers; pour les soldats, elle l'est un peu plus.

M. SAM. HUGHES : Alors il ne saurait y avoir de difficulté à cet égard. Les années de service que cet officier ou ce soldat

aura faites dans l'armée anglaise compteront-elles pour un égal nombre d'années dans notre service? Et d'autre part, le gouvernement anglais versera-t-il un montant proportionnel de la pension de cet homme annuellement...

Sir FREDERICK BORDEN : Annuellement, je pense.

M. SAM. HUGHES : D'après l'échelle anglaise ou d'après l'échelle canadienne ?

Sir FREDERICK BORDEN : D'après l'échelle anglaise.

M. SPROULE : On s'est enquis si le gouvernement canadien se proposait de déposer un bill dans le cours de la présente session à l'effet d'accorder une pension à ceux qui ont fait du service dans l'Afrique du Sud. Je n'ai rien observé à ce sujet. Il se peut que cet avis de motion ait induit en erreur quelques-uns de ceux qui l'ont lu.

Sir FREDERICK BORDEN : L'honorable député (M. Sproule) se souviendra que cette question a été discutée au commencement de la session, et il me semble avoir déclaré que le Gouvernement ne se proposait pas de présenter un tel bill.

M. SAM. HUGHES : J'espère que le ministre reviendra sur sa décision à cet égard.

Sir FREDERICK BORDEN : La question peut toujours être reprise.

M. R. L. BORDEN : Combien d'officiers, de sous-officiers et de soldats de la garnison anglaise se sont enrôlés dans la troupe permanente canadienne à Halifax et Esquimault ?

Sir FREDERICK BORDEN : Il s'est enrôlé un très petit nombre d'officiers qui se trouveront sous l'empire de la présente mesure. Nous avons emprunté un certain nombre d'officiers ; mais, autant que je me rappelle, il n'y a qu'un officier impérial, le capitaine Doull, Canadien et gradué du Collège royal militaire de Kingston, qui se soit enrôlé dans la troupe canadienne. Nous avons retenu les services de douze ou quinze officiers pour une période de deux ans, dont à peu près la moitié est maintenant écoulée. Quant aux soldats, on se rend compte facilement que nous n'avions pas au Canada d'hommes aptes à remplir les positions d'ingénieurs, de sapeurs et de mineurs, etc. Entre deux à trois cents hommes du génie impérial se sont enrôlés dans notre troupe ; aussi nombre d'artilleurs, probablement entre 100 et 200. Je ne saurais dire le nombre des sous-officiers, mais il est probablement dans la même proportion que celui des artilleurs et ingénieurs.

M. R. L. BORDEN : Cela fait en tout entre 300 et 400 ?

Sir FREDERICK BORDEN : A peu près.

M. SAM. HUGHES : A propos de ces pensions, existe-t-il quelque garantie qu'elles seront permanentes ? Supposons qu'un officier ou un soldat n'ait pas servi encore assez longtemps pour avoir droit à une pension dans le service impérial et qu'il s'enrôle dans le service canadien en vue de compléter cette période, existe-t-il quelque convention ou quelque garantie en vertu desquelles cet officier ou ce soldat restera dans le service jusqu'à l'expiration de la période requise ?

Sir FREDERICK BORDEN : Il reste durant bonne conduite.

M. R. L. BORDEN : La période qui donne droit à une pension dans l'armée anglaise est-elle la même que celle qui donne droit à une pension dans le service canadien ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je ne le pense pas. Quand nous déposerons les bills fondés sur ces résolutions, je serai prêt à répondre à cette quetion.

(Il est fait rapport du projet de résolution, qui est lu pour la 1re et la 2e fois et adopté.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

Sir FREDERICK BORDEN demande à déposer un projet de loi (n° 200) tendant à modifier la loi de 1901 sur les pensions militaires.

(La proposition est adoptée et le bill lu une 1re fois.)

ADOPTION D'UN PROJET DE RESOLUTION TENDANT A MODIFIER LA LOI SUR LA MILICE.

La Chambre délibère en comité général sur le projet de résolution suivant :

Arrêté : Il y a lieu de modifier l'acte de la milice et de prescrire que dans le cas des sous-officiers et des soldats transférés à la troupe permanente pour les fins des garnisons de Halifax et Esquimault actuellement à la charge du gouvernement fédéral, la durée du service fait dans l'armée régulière de Sa Majesté pourra être comptée en ce qui concerne les règlements relatifs à la solde et aux suppléments de solde.—(Sir Frederick Borden.)

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : Cette résolution est semblable à celle que le comité vient d'examiner. Son adoption est nécessaire en vue de la mise à effet des dispositions du bill qui a été présenté, et calqué sur la résolution précédente.

(Il est fait rapport du projet de résolution, qui est lu pour la 1re et la 2e fois et adopté.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

Sir FREDERICK BORDEN demande à déposer un projet de loi (n° 201) fondé sur ladite résolution et tendant à modifier la loi sur la milice.

(La proposition est adoptée et le projet de loi lu pour la 1re fois.)

ADOPTION D'UNE LOI RELATIVE A L'ECHANGE DES TERRES SCOLAIRES.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur le bill (n° 163) tendant à autoriser l'échange de certaines terres affectées aux écoles contre d'autres terres fédérales.

L'honorable M. GEORGE E. FOSTER : On devait nous fournir des renseignements sur ce sujet avant de reprendre l'étude de ce projet de loi. J'ai demandé des éclaircissements qu'on ne m'a pas encore donnés.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : J'ai recueilli ces renseignements que je communiquerai volontiers à la Chambre. Je n'ai pas compris que l'honorable député demandât le dépôt des documents sur le bureau. Il voulait obtenir des renseignements lorsque le bill viendrait de nouveau en discussion. J'ai ici un mémoire dactylographié couvrant quatre feuillets et renfermant les données exigées par mon honorable ami. Je les ai puisées dans les archives du ministère.

Mémoire.

Au mois d'octobre 1899, M. William Aldridge notifia au département qu'il avait découvert une source de pétrole dans le rang 29 du 1er township à l'ouest du 4e méridien, et lui demanda quelles démarches il devait faire afin d'obtenir les titres de la propriété. Le département lui fournit un plan du township en question, pour lui permettre d'indiquer, aussi exactement que possible, les terres où il désirait se livrer à la recherche du pétrole.

Plus tard, M. Aldridge déclara que le terrain où il avait fait sa découverte était le quart sud-est de la 32e section du 30e rang du 1er township à l'ouest du 4e méridien et, le 22 février 1901, il obtint le privilège exclusif d'y prospecter pendant une période de six mois, conformément aux termes des règlements.

Au mois de juillet 1901, il acquit la certitude que le terrain où il avait fait cette découverte était le quart nord-ouest de la 29e section du 30e rang du 1er township à l'ouest du 4e méridien et, le 26 de ce mois, il obtint le privilège exclusif de prospecter sur la quart de section et les terres voisines.

Au mois de septembre 1901, M. Aldridge produisit des déclarations faites sous serment par Robert Ivey, Mark Spencer et Francis Bannerman, établissant qu'ils avaient acheté de lui, au cours de l'année, 1901, des quantités considérables d'huile lubrifiante ; ainsi que des déclarations faites sous serment par R. H. Nicolle, Julien A. Becker et Bruce Waring, attestant qu'ils avaient visité le puits de pétrole de M. Aldridge et qu'ils en avaient vu sortir du pétrole en assez grande quantité, selon eux, pour que l'exploitation du puits fût profitable. Une copie de la déclaration faite sous serment par M. Besker est annexée.

La question fut alors soumise à M. Haanel, le surintendant des mines, qui fut chargé de dresser un rapport. Une copie du rapport de M. Haanel, en date du 7 octobre 1901, est annexée au présent mémoire. Cependant, cette preuve de la découverte ne fut pas jugée concluante et M. Aldridge obtint une prorogation du délai accordé pour lui permettre de poursuivre ses recherches.

Au mois d'août 1902, l'inspecteur, M. W. W. Stuart, reçut ordre de visiter cette terre et de dire si, à son avis, M. Aldridge avait découvert assez de pétrole pour que l'exploitation du puits fût profitable. On lui demanda de constater si l'huile jaillissait sans cesse ou si elle ne faisait que filtrer à travers le sol. Au cours du même mois, M. Aldridge transmit au département de nouvelles déclarations faites sous serment par M. Torville, J. A. Woolf et Mark Spencer, attestant que pendant l'année 1902, ils avaient acheté de M. Aldridge des quantités considérables de pétrole provenant de cette terre, ainsi qu'une copie d'une déclaration faite sous serment par R. J. Tretheway portant qu'il croyait que M. Aldridge pouvait par ses travaux mettre en vente un baril de pétrole brut, chaque jour. Une copie de cette déclaration sous serment est annexée.

Le 21 octobre 1902, le département reçut de l'inspecteur des homesteads le rapport de son inspection de la découverte de M. Aldridge. Une copie de ce rapport est annexée.

M. J. B. Ferguson, qui semble avoir rempli les fonctions d'agent de M. Aldridge, a soumis, en juin 1904, une déclaration faite sous serment par M. R. A. Walsh dans laquelle celui-ci déclare que $28,372.88 ont été dépensés pour la prospection de la section 29. Une copie de cette déclaration sous serment est annexée.

En juillet 1904, des copies de ces déclarations sous serment furent transmises à l'agent des terres fédérales à Lethbridge. On lui déclarait qu'il avait été décidé qu'un fonctionnaire du département devrait d'abord certifier l'exactitude des faits allégués dans ces déclarations, et on lui demandait de faire une inspection des lieux, s'il le jugeait nécessaire, et d'adresser au département un rapport confirmant ou niant les faits allégués au sujet de la découverte de quantités profitables de pétrole et les dépenses causées par les recherches.

Ci-inclus est une copie du rapport, en date du 14 septembre 1904, présenté par l'inspecteur relativement à son inspection des travaux exécutés sur ce terrain. Le 21 décembre 1904, le département reçut de l'inspecteur, au sujet de la concession de M. Aldridge, un nouveau rapport dont une copie est aussi annexée au présent mémoire.

Un décret rendu en conseil le 21 juillet 1905, permettait de concéder à M. Aldridge ou à ses ayants-droit le quart nord-ouest de la 29e section et d'autres terres, en attendant l'adoption d'une loi qui lui permettrait d'obtenir les titres de cette propriété. Une copie de ce décret en conseil est annexée.

En décembre 1905, un acte de cession par M. Aldridge à la compagnie " Canadian Oil and Mines " (à responsabilité limitée) de son droit d'achat des terres mentionnées dans le décret en conseil susdit fut reçu, accepté et enregistré au département le 10 mars 1906.

Cette terre est vendue conformément aux stipulations des règlements dont une copie est

annexée ; c'est-à-dire, qu'une étendue de 640 acres, y compris l'endroit où la découverte a eu lieu, peut être vendue à $1 l'acre et une autre étendue de terre de 1,280 acres au plus, à $3 l'acre.

Rien dans les archives n'indique les noms des membres de la compagnie " Canadian Oil and Mines " (à responsabilité limitée) si ce n'est que M. J. B. Ferguson, de Vancouver, en est le secrétaire.

Cependant, un prospectus qui se trouve au département mentionne les directeurs suivants :

L'honorable M. R. E. McKechnie, président.
M. H. J. Thorne, vice-président et trésorier.
M. J. B. Ferguson, secrétaire.
M. J. E. Miller, de Vancouver.
M. J. G. Scott, de Vancouver.
M. R. E. Walsh, de Vancouver.
M. Geo. E. Macdonald, de Vancouver.
M. E. F. Hutchings.

Je crois que ce mémoire renferme tous les renseignements demandés par l'honorable député.

Sur l'article 2:

Nonobstant les dispositions desdites lois, le ministre de l'Intérieur, peut, avec l'autorisation du Gouverneur en conseil, vendre, aux prix, termes et conditions qu'il juge à propos, à la compagnie à fonds social constituée en corporation sous l'empire des lois de la province de la Colombie-Anglaise, et connue sous le nom The Canadian Oil and Mines, Limited, certaines terres affectées aux écoles, savoir : le quart nord-ouest de la section vingt-neuf, township un, rang trente, à l'ouest du quatrième méridien.

2. Pareille vente ne se fera que lorsque le ministre de l'Intérieur aura, par voie d'avis dans la " Gazette du Canada ", mis à part à titre de terres affectées aux écoles, d'autres terres fédérales d'égales étendue et valeur, autant que possible, au lieu des terres mentionnées au premier paragraphe du présent article.

M. R. L. BORDEN : Je ne comprends pas bien la nécessité de l'intervention du législateur. N'y a-t-il pas un article des règlements qui permet au département de vendre des terres à ceux qui découvrent du pétrole?

M. OLIVER : D'après les règlements, lors de la découverte de pétrole en quantité profitable sur les terres fédérales, la personne, ou la compagnie, qui fait cette découverte, a le droit d'acheter la section de 640 acres qui recèle le pétrole, à raison de $1 l'acre, ainsi que deux autres sections au prix de $3 l'acre, soit en tout 1,920 acres. Ce qui empêche l'application des règlements c'est que la section où le pétrole a été découvert renferme des terres affectées aux écoles et qui ne tombent pas sous le coup de ces règlements. L'objet de la loi est de nous permettre d'échanger, non la section entière, mais un quart de celle-ci contre un autre quart de section d'égale valeur, afin que les règlements s'appliquent au premier.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi faire une exception ? Il me semble que vous devriez décider ce que vous vous proposez de faire. Si vous avez l'intention de suivre la même ligne de conduite dans tous les cas où l'on découvrira du pétrole sur des réserves scolaires, vous devriez décréter une loi générale à cet effet. Si vous n'êtes pas d'avis de permettre l'exploitation du pétrole sur les terres affectées aux écoles, pourquoi faites-vous une exception dans le présent cas ? A-t-on commis quelque erreur de jugement ou a-t-on une autre raison d'adopter une loi dans l'intérêt de cette compagnie en particulier ou de la personne qui a fait la découverte en premier lieu ?

M. OLIVER : Les circonstances sont exceptionnelles et on a cru qu'elles ne se présenteraient pas assez souvent pour exiger l'adoption d'une loi générale. Lorsqu'il s'agit de terres arables, la loi permet d'échanger les terres affectées aux écoles ; mais, comme cette question n'intéresse pas l'agriculture, nous avons pensé que les prescriptions législatives ne s'appliquaient pas au cas actuel. Nous considérons que le fait se présente si rarement qu'il n'y a pas lieu de décréter une loi ou de passer un règlement d'une application générale. De fait, il ne serait pas sage d'empiéter sur les réserves scolaires, sauf au moyen de prescriptions législatives spéciales et dans le cas des terres arables, alors que la nécessité de cet empiètement est reconnue. Je ferai observer que dans le présent cas, d'après les renseignements que j'ai communiqués au comité, on ne pensait pas s'établir sur des terres affectées aux écoles. Des arpenteurs avaient mesuré cette section mais d'une manière inexacte et, lorsque M. Aldridge, le premier occupant, fit une demande d'inscription, il espérait obtenir des terres sujettes aux règlements relatifs à l'exploitation du pétrole sans l'intervention du législateur. Ce n'est qu'après un nouvel arpentage plus exact et après quelque temps d'occupation qu'on s'aperçut que ces terres étaient affectées aux écoles.

M. R. L. BORDEN : Si, par suite d'une erreur dont il n'est pas responsable, il a été induit à dépenser de l'argent sur cette propriété ou à faire des déboursés considérables, c'est un motif suffisant de faire une exception en sa faveur. Autrement, je douterais fort de l'opportunité d'un projet de loi semblable. Je n'admets pas que vous vous absteniez de toucher au fonds scolaire. Si la présence du pétrole donne à ces terres une valeur exceptionnelle et si vous les vendez à un particulier au prix de $1 l'acre, il me semble que vous entamez le fonds scolaire, à moins que vous remplaciez ces terres par d'autres d'égale valeur. Cela n'est pas facile, car comment en trouver d'égale valeur si vous admettez que celles-ci renferment des sources jaillissantes de pétrole. Le puits de pétrole fonctionne-t-il à l'heure qu'il est ?

M. OLIVER : Non. On nous dit que les intéressés ont dépensé une forte somme pour forer des puits sur ce terrain à la surface duquel on avait trouvé du pétrole n'ayant

aucune valeur marchande. On a fait des dépenses considérables pour les forages dans le but de trouver des quantités profitables de pétrole. Jusqu'ici, l'entreprise n'a pas réussi et la compagnie n'a aucune garantie que ses frais lui seront remboursés. Je suppose qu'elle devra se procurer d'autres capitaux, lorsqu'elle aura obtenu des titres parfaits, afin de poursuivre son exploitation au cas où elle découvrirait assez de pétrole. Ces terres n'avaient pas de valeur spéciale avant la découverte du pétrole. Or, on n'en a pas trouvé en quantité suffisante. Nous voulons mettre la compagnie en état, au cas où elle découvrirait du pétrole, d'obtenir la récompense ordinairement accordée aux prospecteurs. Actuellement, cela serait impossible et, par conséquent, la compagnie n'ose pas poursuivre ses opérations.

M. FOSTER : J'ai déjà fait connaître les deux inconvénients principaux de cette proposition. D'abord, elle implique une modification du fidéicommis, car je considère que l'Etat détient les terres scolaires à titre de fiduciaire. Ai-je raison de croire qu'à ces terres sont attachés tous les privilèges ordinaires ?

M. OLIVER : Oui.

M. FOSTER : Donc, si on découvrait de riches gîtes pétrolifères sur les terres affectées aux écoles, leur valeur serait considérable et la plus-value ainsi acquise devrait être versée dans la caisse scolaire, abstraction faite du salaire des ouvriers, bien entendu. L'autre point que j'ai soulevé était la difficulté de remplacer par des terres d'égale valeur les terres scolaires où on aurait découvert du pétrole. Il faudrait attendre une nouvelle découverte de pétrole et, même alors, on se heurterait à la même difficulté.

Le montant en jeu n'est rien, c'est le principe qu'il importe de sauvegarder. Je suppose que la généralité des prospecteurs savent que les règlements ne leur donnent pas accès aux terres affectées aux écoles et on devrait avoir soin de leur apprendre qu'ils s'y aventurent à leurs risques et périls. Dans le présent cas, si les intéressés, ignorant cette circonstance, ont fait de bonne foi des dépenses considérables, je regretterais de les priver du fruit de leurs travaux, à cause d'une erreur.

(Il est fait rapport du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF A L'IMMIGRATION ET AUX IMMIGRANTS.

Le projet de loi (n° 170), déposé par M. Oliver, relatif à l'immigration et aux immigrants, est lu pour la 2e fois, et la Chambre se déclare en comité général pour l'examiner.

M. R. L. BORDEN : Je crois avoir entendu dire au ministre qu'il s'agit, pour ainsi dire, de la refonte des lois existantes sur l'immigration.

M. OLIVER : Non. Ce bill confirme virtuellement la loi actuelle avec certaines modifications et additions dont le but est de l'adapter aux exigences de la situation présente. La loi actuelle remonte à plusieurs années et n'a pas toujours été appliquée. Tout étant bien considéré, l'honorable député a peut-être raison de dire que c'est une refonte. Cependant, le bill fournit des moyens de surveiller l'immigration et d'éloigner les mauvais immigrants que la loi actuelle ne nous donne pas.

M. R. L. BORDEN : Il confirme la loi actuelle en y ajoutant des dispositions nécessitées par un état de choses nouveau.

M. OLIVER : C'est exactement cela.

M. SPROULE : Il aurait été préférable d'imprimer en italiques les articles nouveaux et les amendements pour nous permettre de nous en rendre compte.

M. OLIVER : Il y a quelque temps nous en avons fait imprimer des exemplaires où les changements étaient en caractères italiques, et je crois qu'ils ont été distribués à chaque député.

Voici une note qui porte que :

Les articles d'interprétation ont été considérablement amplifiés selon que l'expérience nous en avait fait sentir le besoin, et parce que le service de l'immigration relève maintenant du département de l'Intérieur, au lieu du département de l'Agriculture comme sous l'ancienne loi.

M. FOSTER : Quelles retouches a-t-on fait subir au paragraphe " a " ?

M. OLIVER: Je ne pourrais pas indiquer à l'honorable député la différence entre le paragraphe " a " du bill et celui de la loi actuelle, mais je dois dire que ce projet de loi a été étudié tant par les fonctionnaires du département que par les représentants des compagnies de transport. Je viens de remettre au chef de l'opposition le texte des amendements au sujet desquels ils sont tombés d'accord.

M. SPROULE : Ces amendements peuvent ne pas plaire à la Chambre.

M. OLIVER : Assurément, mais le texte du bill est connu de la députation depuis plusieurs semaines, de sorte que la Chambre est suffisamment renseignée sur ce sujet.

M. R. L. BORDEN : Je suggère au ministre de lire la modification qu'il veut faire subir au paragraphe "a" puis de soumettre l'article par paragraphes séparés.

M. OLIVER : On se propose de modifier le texte imprimé du paragraphe "a", en biffant dans les deuxième et troisième lignes les mots " tout individu dit 'stow-a-way ", qui se cache pour obtenir passage gratuit "

et en ajoutant les mots "s'il a cessé de l'être" à la fin de la ligne antépénultième après les mots " l'équipage ". Le paragraphe, une fois modifié, sera ainsi rédigé :

a) L'expression " immigrant " signifie et comprend tout voyageur ou passager d'entrepont ou de seconde classe, tout individu, dit " work-a-day ", qui gagne son passage à travailler, sur un navire, qu'il soit ou non inscrit comme mebre de l'équipage après que le navire a quitté le premier ou le dernier port de partance, et tout passager de cabine ou membre de l'équipage, s'il a cessé de l'être, qui, à l'examen, se trouve appartenir à une catégorie quelconque d'individus susceptible d'être exclue du Canada.

M. BICKERDIKE : Qu'entendez-vous par " work-a-way " ?

M. OLIVER : Cette expression s'applique à celui qui gagne son passage à travailler pour le distinguer du " stow-a-way " qui monte à bord sans le consentement des officiers et qui, en réalité, vole son passage.

M. BICKERDIKE : Dans ce cas, on l'assimile à un membre de l'équipage ?

M. OLIVER : C'est l'intention du législateur.

M. GUTHRIE : Je crois qu'il y a une différence. Un membre de l'équipage s'engage pour l'aller et le retour, tandis que le " stow-a-way " ne fait qu'un seul voyage.

M. FOSTER : Que faites-vous du " stow-a-way " ?

M. OLIVER : Notre intention est de ne pas le traiter comme un immigrant. On le considère comme un intrus et on le soumet à des dispositions particulières.

M. R. L. BORDEN : Si, vingt-quatre heures après le départ d'un port européen, on découvre un " stow-a-way " qu'on décide de mettre au travail, devient-il " work-a-way " ?

M. OLIVER : Dans ce cas-là, je considère que c'est un " work-a-way " vu qu'on lui permet de gagner son passage à travailler.

M. R. L. BORDEN : N'est " stow-a-way " que celui qui se cache durant toute la traversée ?

M. OLIVER : Oui.

M. SPROULE : Que vous proposez-vous d'en faire ?

M. OLIVER : Les armateurs semblent croire—et nous sommes de cet avis—que ce qu'il il y a de mieux à faire c'est de l'obliger à retourner au port d'où il vient.

M. SPROULE : Je soumets humblement que cela est cruel à l'égard d'un adolescent peut-être qui a plus d'ambition que de jugement et qui, bien qu'il n'ait pas de ressources, désire faire son chemin dans le monde et a recours à ce moyen pour se rendre au Canada. Quelques-uns de ces jeunes gens peuvent devenir plus tard d'excellents citoyens.

M. R. L. BORDEN : Shakespeare était un braconnier.

M. FOSTER : Je ne saisis pas parfaitement le sens de la fin du paragrapne. S'applique-t-elle à tous ceux qui ne sont pas des passagers de première ou des membres de l'équipage ? Comprend-elle également les passagers d'entrepont ou de seconde classe? Si j'étais de l'autre côté de l'Atlantique et si je n'avais pas assez d'argent pour m'acheter un billet de première, en faisant la traversée en seconde classe, serais-je compris dans la catégorie des immigrants et traités comme tel ?

M. OLIVER : On suppose que les passagers de première n'appartiennent pas à une classe à laquelle il serait nécessaire d'appliquer les dispositions relatives à l'exclusion du Canada, tandis qu'il y a lieu d'appliquer ces dispositions à quelques passagers d'entrepont et, peut-être à ceux de seconde classe.

M. FOSTER : Je ne crois pas que ce soit répondre à la question. Pour me servir d'un exemple, ainsi que je l'ai fait, supposons que, moi ou d'autres personnes de l'autre côté de l'Atlantique, nous déciderions, par esprit d'économie ou pour tout autre motif, de faire la traversée en seconde classe ; tomberions-nous par le fait même dans la catégorie des immigrants?

M. OLIVER : C'est ce que le bill décrète.

M. FOSTER : Cela me paraît un peu dur, car un très grand nombre de personnes voyagent en seconde classe et, même, plusieurs font la traversée sur l'entrepont.

M. OLIVER : C'est une question à débattre, mais le prix du passage en seconde classe n'est pas assez élevé pour empêcher ceux qui tomberaient à bon droit sous le coup des dispositions restrictives de faire la traversée en seconde.

M. FOSTER : Est-il juste de nous soumettre, moi ou n'importe quel passager qui n'est pas un immigrant, à tous les désavantages que subissent les immigrants, parce que nous préférons voyager en seconde plutôt qu'en première.

M. OLIVER : C'est à la Chambre de se prononcer cela va sans dire.

M. FOSTER : Qu'en pense le ministre?

M. OLIVER : Le bill est l'expression des vues du ministre qui en supporte la responsabilité. Je fais connaître à la Chambre l'opinion de ceux qui l'ont rédigé. Ils ont voulu lui donner une grande portée et ne rien laisser de côté. S'il ressort de la discussion que cette disposition ou une autre,

est trop rigoureuse, nous nous empresserons de la modifier de manière à la rendre acceptable au Parlement.

M. FOSTER : Il se peut aussi, il est même probable, qu'une capitation sera prélevée sur les émigrés venant au Canada. Soumettrons-nous à une capitation et à tous les règlements qui, nécessaires dans le cas des immigrants, sont désagréables aux passagers, toutes les femmes et tous les hommes qui se proposent de ménager leurs bourses au point de faire la traversée en seconde classe? Il me semble que ce serait aller bien loin.

M. OLIVER : La disposition relative à la capitation n'est pas nouvelle, car elle se trouve dans la présente loi. Toutefois, il ne s'agit que de permettre l'adoption d'un règlement à cet effet. Ce projet de loi ne décrète pas, comme la loi actuelle, qu'il y aura un droit à payer, mais il permet de passer un règlement établissant un droit. Naturellement, ce règlement pourra s'appliquer à toutes les catégories de personnes énumérées dans ce paragrapne et il pourra aussi en exempter quelques-unes. L'article ne fait qu'autoriser une certaine chose.

M. LENNOX : Qu'on me permette de citer un cas dont j'ai connaissance ; celui d'un riche cultivateur du comté de Simcoe qui a fait un voyage en Angleterre et qui a fait la traversée en seconde classe, à l'aller et au retour. Il serait compris dans la catégorie des immigrants.

M. FOSTER : Les étudiants font la traversée en seconde classe, et, parfois, dans l'entrepont.

M. LENNOX : L'an dernier, pendant que j'étais en Angleterre, un homme de profession libérale m'apprit qu'il se rendait à Winnipeg et il prit un billet de seconde classe. Puis, il changea d'idée et fit la traversée en première.

L'autre jour, lorsque nous avons été à Québec pour visiter le steamer " Empress of Britain ", un voyageur expérimenté m'a déclaré que ce vaisseau offrait autant de confort en seconde classe que d'autres, en première. S'il en est ainsi, le nombre des passagers de seconde augmentera peut-être.

M. R. L. BORDEN : Je crois qu'aux termes de la loi des Etats-Unis, un Européen qui se rend dans le pays voisin est tenu d'acquitter un droit de $5, soit qu'il fasse la traversée en première, en seconde ou autrement. Il paie ce droit à la compagnie de navigation, qui l'ajoute au prix du billet de passage.

M. OLIVER : A l'heure qu'il est, le droit est de $2 aux Etats-Unis, mais un bill qui n'a pas encore force de loi établit un droit de $5.

M. R. L. BORDEN : Si je ne me trompe pas, ce droit est exigé de tous ceux qui ont un domicile fixe en Europe ou en dehors des Etats-Unis, mais je crois qu'on ne l'exige pas des personnes venant du Canada.

M. OLIVER : Ainsi que l'honorable député l'a dit, je crois qu'on l'exige de tout le monde.

M. R. L. BORDEN : Il me semble qu'en donnant la définition d'un immigrant, on aurait dû dire que c'est une personne ayant un domicile permanent en dehors du Canada et venant dans ce pays dans le dessein de s'y établir. Pourquoi parle-t-on de navires ? Ne voulez-vous pas inclure ceux qui viennent des Etats-Unis ?

M. OLIVER : Oui.

M. R. L. BORDEN : La plupart d'entre eux ne viennent pas par eau, mais par chemin de fer. Un immigrant peut aussi être un passager de première classe de même que des passagers de seconde peuvent ne pas être des immigrants, surtout à présent qu'on a beaucoup plus de confort en seconde qu'on en avait en première il y a dix ans. Pourquoi un immigrant voyageant en première classe ne serait-il pas un immigrant ? Pourquoi celui qui voyage en deuxième et qui n'est pas immigrant passerait-il pour l'être ? La seule excuse que je vois c'est que le bill de 1906 sous ce rapport est calqué sur la loi actuelle.

M. OLIVER : A l'égard du droit à payer.

M. R. L. BORDEN : Relativement à la définition d'un immigrant.

M. OLIVER : On a fait des additions à la définition.

M. FOSTER : Voyons ce que dit le texte :

> Qui, à l'examen, se trouve appartenir à une catégorie quelconque d'individus susceptible d'être exclue du Canada.

Cela s'applique-t-il à tout le paragraphe "a" ? Il me semble que, pour être exact, il faudrait deux définitions. Dire d'abord que l'immigrant doit être un passager d'entrepont ou de seconde classe ou un individu qui gagne son passage à travailler ; dire ensuite qu'il doit, après examen, appartenir à une catégorie quelconque d'individus susceptible d'être exclue du Canada. Ces deux membres de phrases définissent vos immigrants, mais le dernier n'a pas de rapport avec le premier.

M. OLIVER : Oui. La première partie définit ce qu'est un immigrant et la seconde définit quels sont ceux qui pourront aussi être traités comme immigrants, bien qu'ils ne soient pas compris dans la définition contenue dans la première partie.

M. FOSTER : Cela ne fait que donner plus de force à mon objection. Si vous di-

siez que quiconque voyage en seconde classe et appartient à une catégorie d'individus susceptible d'être exclue du Canada sera considéré comme immigrant, ce serait parfait ; mais vous enlevez cette restriction pour donner une dénifition spéciale. Vous dites que l'expression "immigrant" signifie tout passager d'entrepont ou de seconde classe. C'est absurde. Ces voyageurs peuvent être des Canadiens qui reviennent au pays, mais ils n'en seraient pas moins des immigrants. Des passagers venant d'Angleterre peuvent voyager en seconde classe par esprit d'économie. Ce ne sont point des immigrants et dire qu'ils le sont ne fait qu'aggraver l'insuffisance de la définition.

M. OLIVER : Je ne saisis pas l'objection de l'honorable député. Il faut que nous ayons d'abord une définition ; puis, pour édicter nos règlements, nous nous basons sur cette définition.

L'honorable chef de l'opposition a laissé entendre que par "immigrant" on devrait comprendre celui qui réside dans un pays étranger et qui s'en vient au Canada s'y créer un foyer. Il serait impossible de s'en tenir dans la pratique à cette définition, parce que nous n'avons aucun moyen de savoir d'une façon précise si l'arrivant en question va établir son domicile au Canada. Il nous faut une définition que nous puissions comprendre. Nous avons été peut-être trop loin en tenant pour immigrants tous les passagers de seconde classe, mais je suppose qu'on admettra notre définition en tant qu'elle s'applique aux passagers d'entrepont ou de cale. Je me demande pourquoi on ne considérerait pas ces gens-là comme étant des immigrants. Toute la question est de savoir s'il est opportun de comprendre dans la catégorie des immigrants les passagers de seconde classe ; c'est un point qu'on peut facilement discuter.

M. FOSTER : Tout cela nous conduit à de fausses conclusions. Vous préparez des statistiques qui, suppose-t-on, doivent indiquer le nombre d'immigrants qui arrivent au Canada tous les ans ; mais si nous appliquons votre définition, nous ne devons plus avoir confiance dans ces calculs. Quiconque arrive au Canada, après avoir fait la traversée sur un navire où il a été passager de seconde classe, est considéré comme étant un immigrant; cela nous mène à des conclusions qui sont loin d'être satisfaisantes et certaines. Je ne vois pas pourquoi l'honorable ministre imposerait cette limite et caractériserait ainsi les gens qui n'ont pas la moindre idée de passer pour immigrants, mais qui voyagent en seconde—et ils sont nombreux, aujourd'hui, vu le développement des transactions commerciales et le confort qu'offrent les paquebots modernes, avantages qui ne peuvent qu'augmenter.

M. OLIVER : Cette question peut certainement prêter à discussion. Mais qu'on me permette de dire qu'elle n'affecte en rien ce qui se rapporte aux états que nous publions sur l'immigration. Ce projet de loi a pour but, si je ne me trompe, d'empêcher l'immigration d'étrangers dont la présence au Canada n'est pas désirable. Nous avons préparé certaines définitions qui nous permettront d'atteindre ces gens-là. L'honorable député estime que nous avons compris dans cette définition un trop grand nombre de classes de passagers et de voyageurs. Les fonctionnaires du département me disent qu'il est nécessaire de prendre cette mesure, parce que cela nous permettra d'atteindre tous ceux auxquels s'appliqueront les dispositions restrictives de ce projet de loi.

M. FOSTER : A mon avis, l'honorable ministre, dans cette définition, s'est heurté à un écueil qu'il sera difficile de faire disparaître. Il vaudrait peut-être mieux pour le moment réserver cette définition en attendant que nous ayons connu par un examen plus complet de ce bill, la nature des règlements suggérés et le but qu'atteindra ce projet de loi. Alors nous pourrons revenir à l'étude de cette définition. Mais si les passagers de seconde classe sont considérés comme étant des immigrants, et si l'on tient compte de leur nombre dans les statistiques du département, on n'agit pas honnêtement envers le peuple qu'on trompe sur une question de faits.

M. OLIVER : Nous n'avons, certes, ni cette idée ni cette intention. Cette question peut être discutée à bon droit. Si la Chambre croit avoir étudié suffisamment cet article pour le moment, je suis prêt à le réserver, sauf à y revenir plus tard.

M. SPROULE : Cette difficulté pourrait être facilement surmontée en obligeant ces personnes à faire une déclaration, ainsi que sont tenus de faire ceux qui obtiennent des concessions de terre. Nous pourrions ainsi tenir compte du nombre d'immigrants qui ont signifié leur intention de résider au Canada.

M. FOSTER : L'honorable ministre connaît-il la définition du mot "immigrant" telle qu'indiqué dans la loi des Etats-Unis ? Nos voisins ont adopté une loi d'exclusion, il y a plusieurs années. Si nous savions la signification qu'ils donnent au mot "immigrant", cela pourrait nous aider.

M. OLIVER : Je crois que cette définition comprend tous les passagers qui n'ont jamais séjourné encore aux Etats-Unis.

M. AMES : La loi américaine dit :

Il sera prélevé, perçu et payé un droit de $2 dans le cas de chaque passager qui arrivera aux Etats-Unis par steamer, par navire à voiles ou par tout autre vaisseau.

Cela comprend tous les passagers, mais il y a des exceptions à cette définition.

M. OLIVER : Nous remettrons l'examen du paragraphe "a" à plus tard, lorsque nous aurons étudié les autres articles.

M. R. L. BORDEN : Quant à ce qui se rapporte à l'exclusion des étrangers, le projet de loi actuellement soumis au congrès américain dit : "Tous les étrangers qui arriveront par eau aux différents ports des Etats-Unis devront. . .", puis on indique les différentes causes d'exclusion.

M. OLIVER : On classifie ces immigrants en passagers de première, de deuxième et de troisième classes. Nous n'avons pas voulu accepter cette classification; il nous a donc fallu changer la phraséologie.

Sur le paragraphe "f".

L'expression "ministre" signifie le ministre de l'Intérieur.

M. R. L. BORDEN : Cela veut dire que le ministère de l'Intérieur s'occupera maintenant de cette division du service, qui relevait auparavant du ministère de l'Agriculture.

M. OLIVER : Oui, et ce paragraphe indique la définition du mot "ministre" partout où l'on retrouve ce terme dans ce projet de loi.

Sur le paragraphe "h".

Les termes "voyageur ou passager" comprennent toute personne que transporte un train de chemin de fer ou autre véhicule, ou un navire, à part le capitaine et l'équipage, de même que tout immigrant venant au Canada, à part les troupes ou les pensionnaires militaires et leurs familles, transportés sur les transports ou aux frais du gouvernement du Royaume-Uni ou d'une de ses colonies ;

M. OLIVER : On demande d'ajouter les mots suivants:

. . . pourvu qu'on ne considère pas comme passager celui qui se trouverait illégalement à bord d'un navire.

Cette disposition nous permettra d'atteindre plus tard ceux qu'on désigne sous le nom de "rats de cale".

M. URIAH WILSON : C'est l'Etat qui sera obligé de payer le coût du rapatriement de ces rats de cale ?

M. OLIVER : Des pourparlers que nous avons eus avec les agents des compagnies de navigation océanique, il résulte que ces dernières consentiraient à supporter les frais du rapatriement de ces individus, si la loi contenait une disposition leur accordant le droit d'en agir ainsi.

M. URIAH WILSON : Dans ce cas, pourquoi modifier cet article ?

M. OLIVER : Nous le verrons plus tard, au fur et à mesure que nous étudierons ce bill.

Sur le paragraphe "j" :

L'expression "bâtiment" ou "navire" comprend les bâtiments, navires, bateaux ou embarcations de toute espèce portant des passagers.

M. LENNOX : Cette disposition est-elle semblable à celle contenue dans l'ancienne loi ? Il me semble qu'il y a un grand nombre de navires qui transportent des passagers et qui ne devraient pas être compris dans cette énumération. Celle-ci est aussi générale; peut-être se retrouve-t-elle dans l'ancien statut que je n'ai pas eu l'occasion d'étudier. Je serais porté à croire qu'on devrait limiter cette définition aux paquebots qui transportent des passagers.

M. GUTHRIE : Cela comprendrait aussi les navires qui font la navigation des Grands lacs ?

M. LENNOX : Oui.

M. GUTHRIE : Alors, ce serait parfait.

M. LENNOX : Il y aurait encore les vaisseaux côtiers. Cette définition se trouve-t-elle limitée par d'autres dispositions de ce bill ?

M. BORDEN : Oui, par le paragraphe "h" qui parle d'immigrants "venant au Canada".

M. OLIVER : Nous pourrions réserver ce paragraphe pour le moment.

M. LENNOX : Cette disposition peut parfaitement avoir sa raison d'être ; je n'ai pas eu le temps de l'étudier.

Sur l'article 3 :

Quiconque est reconnu par le ministre comme agent d'immigration est, relativement à tout acte fait ou à faire en application de la présente loi, et sans nomination formelle, réputé agent d'immigration pour les fins de la présente loi.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre voudra-t-il étudier à nouveau le paragraphe "h" ? Il serait possible de modifier à bon droit cette disposition, afin de faire disparaître l'objection soulevé par l'honorable représentant de Simcoe (M. Lennox). Outre cela, l'expression "et dans un navire" devrait, il me semble, être remplacée par la suivante : "ou dans un navire".

M. OLIVER : Oui, je le crois.

M. FOSTER : L'article 3 semble contenir une disposition très étendue.

M. OLIVER : Cette disposition est nouvelle. J'ai ici cette note :

Au cours de difficultés récentes, on a constaté qu'un fonctionnaire qui avait accompli un certain acte n'avait pas l'autorité d'agir comme il l'avait fait.

M. FOSTER : Et vous voulez remédier à ce mal en assumant le pouvoir de reconnaître comme agent d'immigration qui bon vous semble.

M. OLIVER : Nous réclamons le pouvoir de dire que du moment qu'une personne est reconnue par le ministre comme remplissant la fonction d'agent d'immigration, le ministre est responsable des actes qu'elle remplit en cette qualité.

Sur l'article 4 :

Le ministre peut établir et maintenir des bureaux d'immigration à tels endroits dans les limites ou en dehors du Canada qu'à toute époque il juge à propos.

M. FOSTER : De nouveau on accorde au ministre un pouvoir discrétionnaire des plus étendus ; il peut nommer et maintenir dans leur fonction les agents d'immigration, sans tenir compte du moindre avis, sans être obligé de ne pas dépasser certaines limites. Ceci accorde au ministre le pouvoir d'établir et de maintenir des bureaux d'immigration n'importe où au Canada ou à l'étranger, suivant qu'il juge à propos de le faire. Sans doute, le ministre peut invoquer pour raison qu'il lui est impossible d'établir ces bureaux et d'en acquitter le coût d'entretien, sans demander au Parlement de lui voter le crédit nécessaire. Mais nous savons parfaitement ce qui en est. Le ministre jouit d'une autorité absolue durant les vacances de la Chambre ; s'il décide qu'on doit établir un bureau d'immigration à tel ou tel endroit, il l'établit immédiatement après avoir nommé les fonctionnaires de son choix. Il se présente ensuite à la Chambre et, grâce à la majorité et à l'influence dont il peut disposer, il empêche la députation de scruter et de condamner ses actes. C'est ce qui arrive souvent ici. Le ministre invoque pour raison que telle agence a été établie et qu'il faut bien, maintenant, en acquitter le coût d'entretien.

A mon avis, cette disposition accorde au ministre un pouvoir trop étendu. Il ne faut pas s'étonner, cependant, car elle est bien conforme aux méthodes adoptées par ce département sous l'administration de l'ancien ministre, administration dont nous avons démontré les effets désastreux. Je serais porté à croire que l'honorable ministre lui-même préférerait qu'on mît des bornes à son pouvoir. Tout en ne voulant pas mettre d'entraves au travail déjà entrepris, je crois que c'est au Parlement qu'il appartient de donner au ministre le pouvoir voulu, quand il s'agit de choisir les endroits où l'on veut établir des bureaux d'immigration. Ce travail n'est pas difficile. A l'heure qu'il est, nous avons probablement un trop grand nombre de ces agences ; il faudra en faire disparaître plusieurs, parce que, si je comprends bien le sentiment public, notre population demande qu'au lieu d'augmenter, nous diminuions les dépenses encourues pour l'immigration. Au pis aller, cette disposition ne pourrait que retarder le travail d'immigration à certains endroits jusqu'à la session suivante. A mon avis, cela vaut encore mieux que d'accorder au ministre un pouvoir si étendu, un pouvoir dont il n'est pas responsable jusqu'à un certain point. Sans doute le ministre est responsable au Parlement, mais il l'est avant tout à son parti et le Parlement ne compte pas pour grand'chose dans tout cela.

M. R. L. BORDEN : Afin de faire concorder cette disposition avec l'article suivant, on devrait accorder ce pouvoir au Gouverneur général en conseil. C'est lui qui, en agissant en cette dernière qualité, devrait nommer un directeur de l'immigration, des agents d'immigration, les médecins et les autres fonctionnaires de cette division du service. Peut-être ces deux articles seraient-ils plus en harmonie, si le Gouverneur général en conseil avait aussi le droit d'établir des bureaux d'immigration.

M. OLIVER : Je ne vois pas d'objection à cela. Il y aurait certainement un obstacle sérieux à ce qu'on nous obligeât de nous adresser au Parlement, mais rien ne s'oppose à ce qu'on laisse cette autorité au Gouverneur général en conseil, au lieu de laisser le ministre user de sa discrétion.

A propos des remarques de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), je ferai observer que ce projet de loi porte un titre qui est loin d'être significatif.

Il ne s'agit pas d'un bill pour encourager l'immigration, mais bien d'un projet de loi réglementant l'immigration ; il ne se rapporte que d'une façon secondaire aux efforts que nous faisons pour promouvoir l'immigration. Il s'agit d'un projet de loi imposant un frein à l'immigration, tandis que les efforts tentés par une autre division de ce département tendent tous à attirer les immigrants au Canada.

M. AMES : Depuis vingt ans, les bureaux d'immigration ont été établis et maintenus par décrets en conseil. Je voudrais demander au ministre si l'on n'a pas constaté que ce système fonctionnait bien et s'il se propose d'atteindre un but spécial en prenant tout ce pouvoir entre ses mains, dans le cas où ce système aura bien fonctionné dans le passé.

M. OLIVER : J'ai déjà dit que je ne vois aucune objection sérieuse à substituer les mots " le Gouverneur général siégeant en conseil des ministres " au mot " ministre ". Mon honorable ami (M. Ames) fait-il allusion à l'ancienne loi relative à l'immigration?

M. AMES : Je fais allusion au chapitre 65 des statuts revisés de 1886-87, lequel on veut abroger et remplacer par ce bill.

M. OLIVER : Je ne m'oppose pas à la substitution des mots " le Gouverneur général siégeant en conseil des ministres " au mot " ministre " dans cet article ; le but qu'on se proposait d'atteindre en se servant du mot " ministre " dans cet article, c'était que ce projet de loi devait accorder au Gou-

vernement le pouvoir et lui imposer la responsabilité d'empêcher les immigrants qui ne nous conviennent pas de venir s'établir au Canada ; on a cru qu'il serait avantageux d'accorder au ministre le pouvoir de nommer un agent à tous les endroits qu'il choisirait et de faire cette nomination quand il le jugerait nécessaire. C'est là le point de vue où l'on s'est placé. C'est peut-être aller trop loin, et je suis prêt à insérer ici la disposition de l'ancienne loi. Je propose donc :

Que le mot "ministre" dans la première ligne de l'article 4 soit rayé et qu'on le remplace par les mots "Gouverneur général siégeant en conseil des ministres".

M. FOSTER : Qu'est-ce que le ministre pense de ce qu'on a suggéré ? Puisque ce projet de loi a pour but non pas d'encourager l'immigration, mais de réglementer cette dernière, pourquoi ne pas le dire dans cet article ?

Le Gouverneur général siégeant en conseil des ministres peut établir et maintenir des bureaux d'immigration pour la réglementation de l'immigration à tous les endroits du Canada ou en dehors du Canada, et de temps à autre, selon qu'il jugera opportun de le faire.

Si c'est là tout ce que l'honorable ministre demande, cette disposition lui accorderait tout le pouvoir nécessaire.

M. OLIVER : Non, ce n'est pas tout ce que le ministre veut. Il a besoin qu'on lui accorde le pouvoir d'établir des agences dans le but d'encourager l'immigration.

M. FOSTER : Dans ce cas, ce projet de loi est aussi destiné à encourager l'immigration.

M. OLIVER : Il a pour but de réglementer l'immigration que le Gouvernement s'est efforcé de diriger sur le Canada, et les mêmes fonctionnaires ayant leur bureau au même endroit pourront, dans une mesure raisonnable, travailler à ces deux fins. Voilà pourquoi on s'est servi de cette rédaction.

M. LENNOX : Si l'on modifie l'article 4, la disposition précédente pourra-t-elle s'appliquer parfaitement ? L'article 4 dit :

. . . le Gouverneur général en conseil peut établir et maintenir des bureaux d'immigration . . .

Et l'article 3 dit, que "quiconque est reconnu par le ministre comme agent d'immigration sera réputé agent d'immigration". Cela revient à dire que la simple reconnaissance par le ministre crée la fonction sans créer le bureau. La création du bureau lui-même devra être ordonnée par un décret en conseil. Il me semble qu'il y a quelque chose qui ne concorde pas dans tout cela.

M. R. L. BORDEN : L'article 3 vient encore en plus grande contradiction avec l'article 5.

M. LENNOX : Je n'ai pas étudié ce dernier article.

M. R. L. BORDEN : L'article 5 dit que le Gouverneur général en conseil peut nommer ces fonctionnaires. Ces deux dispositions viennent donc en conflit, s'il y a contradiction ; mais j'ai compris d'après les explications de l'honorable ministre que l'article 3 a pour but de dispenser le ministère de l'obligation de faire une preuve formelle en cas de litige.

M. OLIVER : L'article 3 contient une disposition d'urgence qu'on a insérée dans ce projet de loi, d'après l'expérience que nous avons eue dans le passé quand il a surgi des difficultés. Cet article a pour but de faire disparaître ces embarras. Il peut paraître venir en contradiction avec ces autres articles, mais il nous permettra d'atteindre la fin que je viens de mentionner. Je crois que tous les membres de la Chambre, quand ils auront examiné les circonstances qui nous ont engagé à présenter ce bill et le but que ce dernier nous permettra d'atteindre, reconnaîtront qu'il est probablement nécessaire que nous puissions agir sans retard avec toute l'autorité que nous donnera la loi, chaque fois que les circonstances l'exigeront.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 5 :

Le Gouverneur en conseil peut nommer un directeur de l'immigration, des commissaires d'immigration, des agents d'immigration, des médecins et les autres fonctionnaires nécessaires pour donner effet à la présente loi.

M. R. L. BORDEN : Cette disposition est nouvelle.

M. FOSTER : N'avez-vous pas déjà un directeur de l'immigration et des commissaires ?

M. OLIVER : Oui.

M. FOSTER : Qui les nomme à ces fonctions ?

M. OLIVER : Le Gouverneur général siégeant en conseil des ministres.

M. FOSTER : La note que vous avez ajoutée à cette disposition dit qu'il s'agit d'un nouvel article, puisqu'elle se lit comme suit :

L'ancienne loi ne contenait aucune disposition relative à ces nominations.

M. OLIVER : Peut-être, mais les nominations ont toujours été faites de cette façon. Je demanderais au comité la permission de modifier les termes de la 2e ligne comme suit :

. . . des commissaires d'immigration, des agents d'immigration, un médecin-chef consultant . . .

On reconnaîtra qu'il n'est pas nécessaire d'en appeler au Gouverneur général en con-

seil, lorsqu'il s'agit de la nomination d'un médecin, surtout si le médecin en chef est nommé par un décret du conseil.

M. URIAH WILSON : Je voudrais demander à l'honorable ministre si tous les agents qui sont au service du département sont nommés par décret en conseil. Si je ne me trompe, le département a une foule d'agents qui conduisent les immigrants aux trains ou aux navires qui doivent les mener à destination. Je ne suppose pas que ces agents là soient nommés par décret en conseil. Comment établissez-vous la distinction, puisque certains de ces fonctionnaires sont nommés par vous tandis que d'autres sont nommés par le Gouverneur général siégeant en conseil des ministres ?

M. FOSTER : Je suppose qu'ils sont tous nommés de cette dernière façon.

M. LENNOX : Non, pas à mon avis. L'article 6 modifiera cette anomalie. Les fonctionnaires subalternes sont nommés par le ministre.

M. FOSTER : Ah !

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : L'article 5, ainsi modifié, est-il adopté ?

M. FOSTER : Je préférerais qu'on le laissât tel que rédigé d'abord. Les médecins qui sont fonctionnaires de l'Etat ne forment pas légion, et il vaut mieux que leur nomination relève du Gouverneur général siégeant en conseil des ministres et agissant d'après un rapport soumis au conseil.

M. OLIVER : Très bien. Cependant, c'est ici que se trouve le pivot de toute la question, puisque c'est dans ces cas qu'il faut agir d'urgence. Il me semblait que si le médecin en chef était nommé par décret en conseil, ou aurait pu avantageusement pour le pays avoir le droit de nommer d'autres médecins à quelques heures ou à quelques jours d'avis.

M. URIAH WILSON : Combien de médecins comptez-vous dans ce service ?

M. OLIVER : Environ douze.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : L'article, ainsi modifié, est-il adopté ?

M. FOSTER : Très bien ; je retire mon objection.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 6 :

Subordonnément aux dispositions des règlements à ce sujet, s'il en est, le ministre peut nommer ou employer, soit à titre permanent soit à titre provisoire, des fonctionnaires secondaires, y compris des gendarmes, inspecteurs, surveillantes des femmes et infirmiers ou infirmières, pour aider les agents d'immigration et les médecins à mettre à exécution les dispositions de la présente loi et des décrets du conseil, proclamations ou règlements qui en visent l'exécution, et peut leur attribuer les pouvoirs et les fonctions qu'il juge nécessaires ou à propos.

M. FOSTER : Pourquoi ne pas biffer les mots " s'il en est " ? Vous établirez ou non des règlements ; vous avez l'intention d'en établir, dans ce cas, vous pourrez mettre votre projet à exécution.

M. OLIVER : Il peut surgir des circonstances qui ne soient pas prévues par les règlements. Je crois qu'on ne saurait soulever d'objections sérieuses à ce que cette disposition soit la plus large possible.

M. LENNOX : Maintenant que vous avez modifié l'article 5, je crois qu'il vous faudra obtenir l'autorité voulue pour nommer les médecins dont il a été question.

M. BORDEN : Oui. J'allais mentionner ce détail.

M. LENNOX : Vous n'avez aucun pouvoir direct de nommer ces médecins, puisque vous avez rayé la disposition relative à ce droit dans l'article 5.

M. OLIVER : Je crois que l'article 6 fait disparaître cette difficulté.

M. FOSTER : L'article 5 dit :

. . . et les autres fonctionnaires nécessaires.

M. LENNOX : Je doute beaucoup que vous ayez le pouvoir nécessaire, d'après l'article 6 tel que rédigé.

M. FOSTER : D'après l'article 5, l'honorable ministre n'a-t-il pas le pouvoir de nommer des médecins ?

M. LENNOX : Oui, probablement. J'ai compris que le ministre voulait conserver le privilège de nommer tous les médecins à l'exception du médecin en chef. C'est l'article 6 qui devra lui accorder ce pouvoir et il devrait en être fait mention dans cette disposition.

M. OLIVER : On pourrait insérer le mot " médecins " avant le mot " gendarmes ".

M. R. L. BORDEN : Je crains que les médecins n'aient objection à se trouver mêlés aux gendarmes.

M. FOSTER : Il vaut mieux mettre le mot " gendarmes " après le mot " ministre ". N'y a-t-il pas contradiction entre ces articles ? Les fonctionnaires que le ministre nomme d'après l'article 6 sont des " fonctionnaires nécessaires pour mettre à l'exécution les dispositions de la présente loi ". Mais dans l'article 5 vous dites que " le Gouverneur en conseil peut nommer d'autres fonctionnaires nécessaires pour donner effet à la présente loi ".

M. OLIVER : L'article dit que le Gouverneur général en conseil " peut " nommer ces fonctionnaires ; s'il ne le fait pas, le ministre a le pouvoir de nommer ces fonctionnaires.

M. FOSTER : Je crois que vous constaterez que l'expression " peut nommer " signifie réellement " nommera ".

M. OLIVER : J'aimerais à connaître l'opinion d'un avocat sur cette interprétation.

M. FOSTER : C'est précisément ce que la Chambre demande. L'honorable ministre de la Justice devrait être présent, quand nous discutons un bill de cette importance. J'espère qu'il ne s'est pas absenté afin de plaider une cause pour quelqu'un de ses clients personnels.

M. LENNOX : Il a tout abandonné cela.

M. FIELDING : Ne peut-il pas avoir quelque travail à faire dans son département ?

M. FOSTER : Le savez-vous ?

M. FIELDING : Non, mais pourquoi ne pas interpréter cette absence en nous plaçant à un point de vue charitable ?

M. FOSTER : Il devrait être présent quand on discute un projet de loi aussi important.

M. HENDERSON : J'ai déploré plus d'une fois l'absence des ministres lorsque des bills de l'importance de celui-ci étaient en discussion. J'ai regardé par toute la Chambre, il y a un instant, et j'ai été surpris de constater qu'il n'y avait pas un seul ministre avocat pour aider l'honorable ministre de l'Intérieur à faire un exposé de ce projet de loi important. Il n'est pas juste de jeter toute la responsabilité de cette législation sur les épaules du chef de l'opposition ou de quelques autres membres de la gauche qui appartiennent au barreau. Voilà un fait qui démontre jusqu'à l'évidence combien on a eu raison d'accorder une augmentation de traitement au leader de l'opposition ; en effet, il doit remplir les fonctions inhérentes à la position de ministre de l'Etat, et sa responsabilité est encore plus grande que celle d'aucun des ministres de la couronne. Le chef de l'opposition apporte certainement plus de zèle à remplir ses devoirs que n'en montre aucun des ministres, s'il faut en juger d'après ce que nous constatons ici. Le premier ministre devrait faire observer à ses collègues que la députation s'attend à les voir ici, surtout lorsqu'il s'agit de la discussion d'un projet de loi important. J'ai déjà signalé cet état de choses à l'attention du Gouvernement, et je me propose de revenir à la charge de temps à autre, afin que le pays puisse savoir que les ministres ne remplissent pas leurs devoirs envers la Chambre.

M. FIELDING : Je ne puis accepter en thèse générale ce que vient d'avancer mon honorable ami. On ne doit pas s'attendre à ce que tous les ministres assistent à toutes les séances de la Chambre. Sans doute, le ministre qui a proposé un projet de loi doit être ici quand ce bill est discuté, et il est à désirer qu'un membre du barreau soit aussi présent pour l'assister de ses lumières. Mais, établir en principe général que les ministres doivent toujours être présents, c'est avancer une théorie déraisonnable et injuste, puisqu'on ne saurait la mettre en pratique.

Les ministres n'ont pas que leurs devoirs parlementaires à remplir ; quand leur présence ici peut être nécessaire, ils sont souvent obligés de faire des travaux dans leur département, travaux dont les résultats sont encore plus avantageux au pays que le bénéfice que la Chambre pourrait retirer de leur présence, quand le débat se développe sur une question ne relevant pas de leur ministère respectif. Je ne dis pas cela à propos du bill que nous discutons maintenant, mais je réponds aux remarques que vient de faire l'honorable député.

M. FOSTER : Ce bill a-t-il été revisé par le ministre de la Justice.

M. OLIVER : Par les fonctionnaires en loi du ministère de la Justice.

M. FOSTER : Et quand nous en arrivons à discuter ces questions qui relèvent de la loi, l'honorable ministre de l'Intérieur est obligé de s'adresser à des membres de la gauche qui font partie du barreau, pour se faire expliquer la signification d'un article de ce projet de loi.

M. OLIVER : Je ne me suis pas adressé aux membres de la gauche. J'ai fait connaître à la Chambre mon opinion bien modeste sur la signification de cet article ; je suis prêt à m'en tenir à cette opinion et à demander à la Chambre d'approuver ce projet de loi, en croyant que cette opinion est juste, puisque ce bill a été étudié par les fonctionnaires en loi du ministère de la Justice.

M. FOSTER : Le ministre de l'Intérieur demandera-t-il l'opinion, au point de vue de la loi, du ministre de la Justice sur cette disposition ? L'article 5 dit que " le Gouverneur en conseil peut nommer les autres fonctionnaires nécessaires pour donner effet à la présente loi " ; l'article 6 a pour but de donner au ministre le pouvoir de nommer lui-même tous les fonctionnaires en question. Il va sans dire que nous ne pouvons supposer qu'on nommerait un fonctionnaire dont les services ne seraient pas requis pour faire exécuter la loi. Quelle est l'opinion que le ministre de l'Intérieur a obtenue au point de vue de la loi, sur ces deux dispositions qui se contredisent l'une l'autre ? Si le ministre de l'Intérieur veut jouer le rôle d'avocat afin de permettre au ministre de la Justice de ne pas remplir sa fonction, il doit se préparer à relire son code.

M. OLIVER : J'ai déjà fait connaître mon opinion en disant qu'à mon point de vue, les mots " peut nommer " n'ont pas la signification du mot " nommera " et que,

par conséquent, il n'y a pas contradiction entre les articles 5 et 6. Cette opinion est fortifiée par le fait que ce bill a été approuvé par les fonctionnaires en loi du ministère de la Justice. On peut toujours argumenter sur une question quand on l'envisage au point de vue de la loi. Si l'on a un doute sérieux sur l'opinion que j'ai exprimée, il n'y a pas de raison pour que cette question ne soit pas tirée au clair par ceux qui sont en meilleure posture de la discuter. Pour ma part, je trouve que ce projet de loi est bon, et je veux d'avance assumer toute la responsabilité qui découlera de son adoption par la Chambre. Je n'ai nullement le désir de jeter la moindre responsabilité sur les épaules du chef de l'opposition; je me contente de lui laisser celle qui lui incombe en sa qualité de leader de la gauche. Cela ne nous empêche pas de recourir, quand l'occasion s'en présente, à ses éminentes connaissances de la loi.

M. GUTHRIE : On aurait raison peut-être de croire qu'il y a contradiction entre les articles 5 et 6, à cause de la rédaction de ces stipulations. Que cette phraséologie soit exacte ou non, il est évident qu'on veut établir une distinction entre la nomination des principaux fonctionnaires chargés de faire exécuter cette loi et celle des employés subalternes. L'article 5 dit que " le Gouverneur en conseil peut nommer un directeur de l'immigration "—dans cette phrase le mot " peut " est probablement impératif—" des commissaires d'immigration, des agents d'immigration, un médecin en chef ainsi que tous les autres fonctionnaires "—de la même classe je suppose—" nécessaires pour donner effet à cette loi ". L'article 6 décrète que le ministre peut nommer les fonctionnaires subalternes. On peut entretenir un doute sur l'effet réel de ces deux dispositions; à mon sens, on devrait rendre plus claire cette rédaction de façon à ce que l'article 5 ne s'appliquât qu'aux nominations par le Gouverneur général siégeant en conseil des ministres, des principaux fonctionnaires, tandis que la disposition contenue dans l'article 6 s'appliquerait aux fonctionnaires subalternes. On devrait retrancher de l'article 5 les mots " et les autres fonctionnaires nécessaires pour donner effet à cette loi."

M. LENNOX : C'est un peu ce que j'avais suggéré en demandant que cette partie de cette disposition se lise ainsi : " et tous autres fonctionnaires en chef." Je propose qu'on ajoute les mots "en chef".

M. R. L. BORDEN : Malgré tout le respect que j'ai pour l'opinion de mon honorable ami de Wellington (M. Guthrie) et pour celle de l'honorable représentant de Simcoe (M. Lennox), je suggérerais qu'on modifiât cet article en substituant aux mots qui suivent le mot "fonctionnaires", le membre de phrase suivant : " suivant ce que décidera le Gouverneur général en conseil." Cela laisserait au Gouverneur général en conseil le pouvoir de décider quels autres fonctionnaires pourront être nommés.

M. GUTHRIE : On pourrait se demander immédiatement si le ministre a le pouvoir de nommer des fonctionnaires en attendant que ces nominations soient soumises au Gouverneur général en conseil.

M. R. L. BORDEN : Je proposerais qu'on modifiât l'article 6 de façon à le rendre plus clair.

M. BARR : Cette question est très importante et vu que les avocats semblent grandement différer d'opinion, je crois qu'on pourrait remettre à plus tard l'adoption de cet article, afin de donner le temps aux fonctionnaires en loi de la couronne de l'étudier à fond.

(L'article 5, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 6 :

M. R. L. BORDEN: Je demanderais qu'on différât l'adoption de cet article, si l'honorable ministre ne s'y oppose pas. Il me semble qu'on pourrait rendre cette disposition plus claire en ce qui se rapporte aux pouvoirs du ministre tels qu'ils existent maintenant.

(L'article est réservé.)

Sur l'article 7 :

Subordonnément aux dispositions du règlement à ce sujet, s'il en est, les agents d'immigration et les médecins peuvent en cas d'urgence nommer ou employer les fonctionnaires secondaires dont il est question ci-dessus.

M. BARR : Cet article demande considération.

M. OLIVER : Il s'agit simplement d'une disposition prévoyant un cas d'urgence et qui nous permettra de faire face aux difficultés qui pourront surgir. Nous ne pouvons dire à quel endroit il nous faudra employer des fonctionnaires pour faire exécuter cette loi. Il nous est impossible d'indiquer d'avance à quel endroit on tentera de faire entrer en Canada des immigrants dont la présence n'est pas désirable ici. Or, cette disposition nous permettra d'agir immédiatement en cas d'urgence.

M. FOSTER : Voilà véritablement une étonnante collection d'articles accumulés les uns sur les autres. D'abord le Gouverneur général en conseil peut nommer tous les fonctionnaires nécessaires à la mise en vigueur de la loi ; de son côté, le ministre a le droit de choisir tous les fonctionnaires qu'il juge à propos de nommer, et voici que l'agent d'immigration, ou que le médecin-fonctionnaire peut nommer tous les employés subalternes dont il croit devoir retenir les services pour faire observer la loi.

Voilà, en vérité, un merveilleux développement.

M. BARR : Est-ce une disposition nouvelle ?

M. OLIVER : Oui, entièrement nouvelle. Supposons qu'à la frontière on cherche à introduire illicitement au pays des immigrants inacceptables ; en apprenant la chose, nous envoyons notre agent à cet endroit. Il est possible qu'en pareilles circonstances, seul, il soit impuissant, et pour assurer l'application de la loi, il aurait nécessairement besoin qu'on lui prête main-forte.

M. AMES : Ne serait-il pas convenable d'insérer les mots " à titre provisoire " après le mot " officiers " ?

M. LENNOX : Ne suffirait-il pas de déclarer que le médecin ou l'agent peut obtenir ces auxiliaires, au besoin, sans qu'il soit besoin de faire une nomination régulière ?

M. OLIVER : Cela, en effet, suffirait.

M. AMES : Il conviendrait de supprimer les mots " subordonnément aux conditions des règlements à cet égard, s'il en existe ".

M. OLIVER : Je préfère que ces mots demeurent dans l'article. Il faut bien qu'il existe certains règlements répondant à certaines conditions prévues. Il peut surgir des circonstances qui ne soient pas prévues par les règlements, mais auxquelles il importe de faire face, et la Chambre pourrait utilement conserver à l'article sa rédaction actuelle.

M. FOSTER : De quelle nature seront les règlements que vous voulez élaborer ? Il faudrait décréter que l'agent qui emploie des auxiliaires, à titre provisoire, doit immédiatement faire rapport, à cet égard, au ministère, afin qu'étant dûment renseigné, celui-ci assume la responsabilité de la chose et puisse prolonger, au besoin, la durée de ses services. Sans cela, un agent pourrait employer nombre d'auxiliaires, à titre provisoire, à raison de sollicitations ou autrement, et il se pourrait qu'il oubliât de faire rapport à cet égard ou de se dispenser des services de ces employés.

M. MONK : L'objectif est-il d'attribuer au ministre le pouvoir de faire ces nominations ?

M. OLIVER : Non.

M. MONK : Il est fort possible que ces officiers pensent que pareilles nominations soient d'urgence, quant réellement l'urgence n'existe point. S'ils ont le pouvoir de nommer des employés, sans autorisation du ministre, il pourrait se produire des abus. Il serait préférable de laisser ce pouvoir au ministre, car il est toujours possible à l'inférieur de faire rapport à son chef.

M. OLIVER : Je ne désire ni m'arroger des pouvoirs illégitimes, à titre de ministre, ni attribuer pareils pouvoirs aux subordonnés. L'objectif visé ici, c'est de permettre au ministère de prendre une initiative immédiate et efficace. Il est possible qu'il puisse se glisser des abus, mais le ministre en sera responsable, et c'est là, à mon avis, une sauvegarde suffisante.

M. SAM. HUGHES : Que faut-il entendre, ici, par urgence ?

M. OLIVER : Je ne saurais donner pareille définition. Si l'honorable député veut bien me signaler un exemple, en me demandant si la chose rentre dans le cas d'urgence prévue, je l'éclairerai à cet égard.

M. SAM. HUGHES : Une élection fédérale, par exemple, serait-elle un cas d'urgence ?

M. OLIVER : Non.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : L'article sera-t-il adopté ? J'en donne lecture :

Subordonnément aux dispositions du règlement à ce sujet, s'il en existe, les agents d'immigration et les médecins peuvent, en cas d'urgence, nommer ou employer des fonctionnaires secondaires dont il est ci-haut question.

M. AMES : Le ministre devrait rayer les mots " s'il en existe ", car il est facile de rédiger les règlements donnant toute la latitude voulue. Autrement, les agents d'immigration ou les médecins-fonctionnaires pourraient faire des nominations, sans tenir compte des règlements.

M. FOSTER : La chose arrivera fatalement.

M. AMES : Alors, le ministère devra en payer les frais, quand bien même, plus tard, il désirerait dégager sa responsabilité.

M. OLIVER : A mon sens, le texte actuel de l'article est préférable, puisqu'il attribue directement la responsabilité au ministre. Mais, puisque les honorables députés sont d'un avis contraire et que je ne désire assumer que les responsabilités nécessaires, je consens volontiers à rayer les mots " s'il en existe ". Alors, l'article serait ainsi conçu :

Subordonnément aux dispositions du règlement à ce sujet, les agents d'immigration et les médecins peuvent, ne cas d'urgence, nommer ou employer les fonctionnaires secondaires dont il est ci-haut question.

M. MONK : Il est difficile de s'imaginer une circonstance où il serait impossible de communiquer avec le ministère. Mais il est facile de concevoir qu'un agent, sans être absolument un prévaricateur, puisse croire que l'urgence existe, lorsque réellement, il n'y en a pas. Il est bien suffisant que le Parlement autorise le ministre à exercer son initiative, sans accorder ce pouvoir à un agent d'immigration. Je connnais quelques agents d'immigration qui n'hésiteraient pas à assumer pareille responsabilité, dans l'espoir de pouvoir, plus tard, expliquer leur situation. Le député de Victoria (M.

Sam. Hughes), a signalé l'époque d'une élection comme une circonstance qu'un agent d'immigration pourrait considérer comme un cas d'urgence qui l'autoriserait à nommer des employés. S'il lui fallait d'abord obtenir l'autorisation du ministre, il hésiterait avant de prendre pareille décision. Assurément, même sans l'existence de pareil article en cas d'urgence, le ministre aurait le droit de donner des auxiliaires à un agent d'immigration.

M. FIELDING : Ne serait-il pas possible que ce cas d'urgence se produisit à 2,000 milles de distance, alors qu'il serait peu facile de communiquer avec le ministre ou bien à un moment où il serait difficile d'avoir accès auprès du ministre ? La chose pourrait être de la plus haute importance.

M. MONK : En supposant qu'il existât un cas de grave urgence, à 2,000 milles de distance, est-ce que l'agent ne serait pas autorisé à agir, quitte à être blâmé plus tard ?

M. FIELDING : C'est précisément ce que l'article déclare.

M. MONK : Cet article attribue un important pouvoir à l'agent. C'est à lui qu'il appartient de juger s'il existe, oui ou non, urgence.

M. FIELDING : Sauf l'agent, qui pourrait juger de la chose ?

M. MONK : Le ministre.

M. FIELDING : Mais si le ministre est absent ?

M. MONK : Alors, il est représenté par le sous-ministre.

M. FIELDING : Il est possible qu'il soit difficile d'obtenir accès auprès du sous-ministre.

M. MONK : A mon avis, c'est une disposition fort dangereuse. Lorsqu'il y a réellement urgence, l'agent devrait être en mesure de se procurer des auxiliaires et de communiquer avec le ministre dans l'intervalle.

M. FIELDING : C'est précisément ce que l'article affirme.

M. MONK : L'agent doit être en mesure d'agir, sans y être autorisé législativement.

M. OLIVER : Envisageant la question à un certain point de vue, je serais bien aise de souscrire aux propositions formulées par le député de Jacques-Cartier (M. Monk), car elles tendent à dégager la responsabilité du ministère, au cas où l'on éluderait les prescriptions de la loi en discussion.

L'objectif visé par cette loi et surtout par les dispositions en question, c'est de permettre aux agents de prendre, sur-le-champ, l'initiative voulue, de façon à empêcher l'admission au pays d'immigrants inacceptables. Si nous apportons au texte de la loi la modification proposée par les honorables députés et que, plus tard, il arrive qu'on admette au pays des sujets inacceptables—et l'introduction de pareils immigrants peut aboutir à de graves conséquences et soulever d'importants débats ici—alors, le ministre pourrait dire : " J'étais dans l'impuissance absolue de prendre une initiative quelconque et comme la loi n'autorise pas non plus l'agent à exercer son initiative en pareille circonstance, nous n'avons encouru aucun blâme."

M. FOSTER : Quelle est l'éventualité qui appelle l'établissemnt d'une prescription de ce genre. Le ministre a sans doute prévu quelque cas.

M. OLIVER : Pas nécessairement.

M. FOSTER : Alors il existe quelque probabilité?

M. OLIVER : La probabilité existe nécessairement, à raison de l'immense étendue de nos frontières. Il est toujours possible qu'il s'introduise au pays quelque immigrant inacceptable, d'un côté de la frontière à l'autre. Il est impossible de prévoir sur quels points de la frontière, et à quel moment peuvent se produire ces tentatives. L'objectif de la loi à l'étude est de nous mettre en mesure de prendre l'initiative voulue, en cas d'urgence. En nous accordant le pouvoir demandé, la Chambre nous impose, en même temps, une responsabilité corrélative au devoir ; si elle refuse de nous accorder ce pouvoir, elle dégage, dans cette mesure-là même, notre responsabilité et rend impossible la réalisation de l'objectif que nous avons voulu atteindre en élaborant cette loi, objectif à l'égard duquel il n'existe pas de divergence d'opinion.

M. MONK : L'article 6 autorise le ministre à faire les nominations voulues, en cas d'urgence. L'objectif de l'article 7 est d'attribuer aux agents le pouvoir de juger s'il y a réllement urgence et de se procurer des auxiliaires, au besoin. A mon avis, c'est confier à l'agent un pouvoir dangereux. Je ne saurais concevoir de circonstances où il soit impossible à l'agent de se procurer l'autorisation nécessaire soit du ministre soit du sous-ministre pour obtenir l'aide voulue. Sans doute, si la Chambre a la certitude qu'il ne se glissera pas d'abus dans l'application de cette disposition, c'est parfait. Mais je le sais, il pourrait surgir des abus dans maintes circonstances, même en dehors de l'éventualité d'une élection.

M. AMES : Je le conçois, il est possible qu'au cours de la nuit, par exemple, il se fasse une tentative d'introduire illicitement au pays des immigrants inacceptables et qu'un officier local juge nécessaire de se procurer de l'aide et du renfort. Cette loi tend à répondre à un besoin de ce genre. Je suggère donc que l'article soit modifié par l'insertion d'une clause ainsi conçue :

Il ne sera fait aucune nomination de ce genre pour une période de plus de heures, sans l'autorisation du ministre.

On pourrait remplir le blanc, en ajoutant les mots "vingt-quatre heures" ou "quarante-huit heures" ou telle période de temps qu'on jugera convenable.

M. OLIVER : Cette proposition répondrait bien aux vœux formulés par les députés de la gauche. A mon avis, rien ne s'oppose à son adoption et à la fixation de cette limite de quarante-huit heures.

M. FOSTER : Le ministre ne pourrait-il pas insérer cette disposition dans le texte de ses règlements ?

M. OLIVER : Je suis tout aussi opposé que l'honorable député (M. Foster) au gouvernement pas voie de réglementation. Il est préférable d'insérer dans le texte même de la loi tout ce qui peut légitimement y figurer. Je saisis parfaitement l'objection soulevée par l'honorable député et comme la proposition formulée par le député de Saint-Antoine de Montréal (M. Ames) répond bien à cette objection, nous pourrions l'adopter.

M. MONK : Pour mon propre compte, l'amendement proposé par le député de Saint-Antoine (M. Ames) me paraît peu acceptable. Un agent serait ainsi forcé d'exercer son autorité à la hâte, sachant qu'elle est limitée à quarante-huit heures. Cet amendement ne remédie pas à l'abus découlant de l'exercice d'un pouvoir provisoire.

M. BARR : Cet amendement n'atteindrait pas même son but, car si l'agent est autorisé à nommer un employé pour quarante-huit heures, il pourrait le renommer pour quarante-huit heures.

M. OLIVER : La période de temps fixée dans l'amendement donnerait le temps de communiquer avec le ministère.

M. LENNOX : Pour ma part, je préfère le texte actuel de l'article.

M. OLIVER : Le député de Saint-Antoine (M. Ames) propose-t-il l'amendement ?

M. AMES : Je ne voudrais pas priver le ministre du droit qui lui appartient de proposer l'amendement. Je me suis contenté de soumettre la chose, à titre de proposition.

M. OLIVER : J'accepte volontiers l'amendement : "mais il ne sera pas fait de nomination de ce genre pour une période de temps de quarante-huit heures, sans l'autorisation du ministre".

M. LENNOX : Dans le texte de l'article il n'est pas dit "nommer" mais "employer". Il faudrait donc ici, non pas "nomination" mais "emploi".

M. OLIVER : Je propose que l'article soit modifié par l'insertion de ces mots-ci :

Cet emploi ne durera pas plus de quarante-huit heures, sans la sanction du ministre.

(Adopté.)

M. R. L. BORDEN : Le ministre voudrait-il bien revenir sur les articles 5 et 6 ? Il nous serait plus facile maintenant de leur donner la rédaction convenable. A mon avis, les médecins fonctionnaires devraient figurer dans l'article 5; car la tendance de l'article 6 serait de les faire considérer comme des officiers supérieurs.

M. OLIVER : C'est parfait, cet avis me semble tout à fait digne d'approbation.

M. R. L. BORDEN : Je suggère donc que l'article 6 soit amendé dans le sens que voici :

Subordonnément à tout règlement à cet égard, le ministre peut nommer ou employer, soit à titre permanent soit à titre provisoire, tous les fonctionnaires secondaires nécessaires, non désignés dans l'article précédent, ou dans tout décret du conseil établi par application de cet article, y compris les gendarmes. . .

Et ainsi de suite jusqu'à la fin de l'article.

(L'amendement est adopté.)

Sur l'article 11:

Quand il est ainsi prévu par un règlement du Gouverneur en conseil, il est établi, prélevé et perçu un droit, payable par le capitaine de tout bâtiment qui arrive avec des passagers d'un port situé en dehors du Canada à un port situé au Canada ; ce droit ne peut excéder deux piastres pour chaque passager âgé de plus d'un an qui débarque au Canada.

2. Le capitaine du bâtiment ou quelque personne pour lui, doit payer ledit droit à l'agent d'immigration au port d'entrée.

3. Un pareil droit peut être imposé par le Gouverneur en conseil relativement aux immigrants débarqués à un port des Etats-Unis et qui viennent au Canada par chemin de fer dans les trois mois à compter de leur débarquement aux Etats-Unis, auquel cas la compagnie du chemin de fer qui les amène au Canada paie le droit.

4. Un pareil droit peut être imposé de la même manière à l'égard des immigrants arrivant au Canada à destination des Etats-Unis, la taxe devant être remboursée à leur départ du Canada, pourvu que ce soit dans le mois qui suit immédiatement leur débarquement. Dans tous ces cas, le capitaine du navire qui porte les immigrants, ou quelqu'un pour lui, paie la taxe à l'agent d'immigration au port de débarquement.

M. OLIVER : Je propose d'ajouter au paragraphe 1er les mots suivants :

Néanmoins, il ne sera perçu de droits payables ni par les passagers de cabine, ni par les Canadiens revenant au Canada.

M. FOSTER : Allez-vous donc taxer tous ceux qui viennent au Canada ?

M. OLIVER : Il y a nombre d'années que cette disposition est en vigueur.

M. FOSTER : Cependant, vous n'avez jamais perçu ces droits.

M. OLIVER. Non.

M. FOSTER : Est-ce que tout sujet britannique venant de l'Australie ou de toute autre colonie ou de la Grande-Bretagne., devra acquitter ce droit, avant de pouvoir entrer au Canada ? Ce n'est pas là, sans doute, votre pensée, qu'il s'agisse d'immigrants ou non; et si c'est là votre but, je dois vous déclarer que je m'oppose énergiquement à ce que l'on taxe ainsi nos propres nationaux ou nos concitoyens de l'empire. Ce à quoi il faut viser, c'est d'établir quelque restriction dirigée contre l'admission d'une certaine classe d'immigrants. Pour atteindre ce put, il n'est nullement nécessaire de taxer, à leur entrée au pays, tous les sujets britanniques venant des autres colonies ou de la Grande-Bretagne. L'adoption de pareille disposition législative serait de nature à soulever une tempête.

M. OLIVER: Le bill à l'étude ne tend nullement à établir de taxe quelconque; mais il décrète que l'exécutif peut adopter des règlement relatifs à la perception d'un droit.

M. FOSTER : Et voilà ce que l'on nous demande d'autoriser, à titre de législateurs!

M. OLIVER : Oui, c'est ce que nous autorisons et nous prélevons une taxe, en laissant à l'exécutif le soin de décider à quelle époque ces règlements devront être établis et quelle sera la portée des règlements sauf en ce qui concerne le chiffre du droit.

M. FOSTER : A mon avis, il ne faut pas laisser au Gouvernement la décision de cette importante question. Du moment que nous aurons défini le sens du mot "immigrant", je veux bien que nous frappions d'une taxe de $2 par tête les immigrants, mais je ne veux pas que vous taxiez tout passager qui arrive au Canada des colonies britanniques, de la Grande-Bretagne et même d'autres pays, bien qu'il ne soit que passager. Imposer pareille taxe serait intolérable, à moins que le Gouvernement ne soit en pénurie d'argent et ne veuille imposer une capitation. Alors, j'exigerais cette taxe de tous ceux qui entreraient au pays, des Canadiens comme des autres.

M. HENDERSON : Il ne faut pas l'oublier, le système fiscal en vogue sous le régime actuel est basé sur les besoins du service. C'est là, à mon avis, placer aux mains du Gouvernement un pouvoir dangereux. Il est possible que cet article figure depuis longtemps dans la loi, mais comme le remaniement du tarif doit bientôt s'effectuer, il se peut qu'on remanie aussi ces règlements. J'ignorais que cette prescription figurât dans le texte de la loi et il est temps, à mon avis, de modifier cette disposition. Il est possible que plusieurs députés désirent se rendre outre-mer, cet été, et visiter la mère-patrie. Serions-nous bien aises qu'on nous fît payer une taxe de $2 en débarquant à Québec ou à Montréal, tandis que ceux qui seraient demeurés ici n'auraient aucune taxe à payer ? Voilà une idée qui ne me sourit guère. Quand bien même cette taxe serait établie par voie de règlement, il n'en est pas moins vrai que c'est attribuer au Gouvernement un pouvoir qu'il ne faut pas lui confier.

M. FOSTER : Pour cela, il faut substituer le mot "immigrant" au mot "passager". Au lieu de dire "pour tout passager", dites "pour tout immigrant" qui vient au Canada. Alors quand nous reviendrons à la définition du mot "immigrant", nous discuterons la taxe à imposer sur les immigrants. Je ne m'explique pas la présence de cet article dans le texte de la loi. Jamais on ne l'a appliqué. Décréter qu'on peut frapper d'un droit les immigrants arrivant au pays, alors que nous allons les recruter à l'étranger, à si grands frais, voilà qui me semble inexplicable. Cette disposition législative est pour le moins inutile.

M. URIAH WILSON : Non seulement, je suis partisan de l'imposition d'une taxe de $2, mais je voudrais qu'on en portât le chiffre à $5. Les Américains viennent précisément d'adopter une loi dans ce but.

M. MACPHERSON : Si les Américains font des lois insensées, ce n'est pas une raison de les imiter.

M. URIAH WILSON : C'est la première fois que j'entends décerner aux Américains un brevet d'imbécilité. Ils vont plus loin, ils interdisent l'entrée de leur pays aux immigrants âgés de plus de 14 ans qui ne savent pas lire. Je serais bien aise de donner lecture au comité de ce texte de loi en vigueur aux Etats-Unis, mais comme il est six heures, je n'en n'ai pas le temps. Ce texte fait voir de combien de précautions nos voisins entourent cette œuvre de l'immigration et il faudrait imiter leur prudence. J'ai toujours été d'avis qu'il ne faut pas tant viser à grossir le chiffre de notre immigration qu'à bien chosir et bien recruter nos immigrants.

M. R. L. BORDEN : Je ferai observer au ministre que dans le statut adopté aux Etats-Unis le 23 avril, on excepte les citoyens du Canada, tout comme les citoyens des Etats-Unis. On établit aussi une exception en faveur des citoyens de Terre-Neuve, de la république de Cuba et de la république du Mexique. Le bill à l'étude autorise la perception d'une taxe de $2 payable par tous ceux qui viennent des Etats-Unis au Canada, à bord d'un navire. A mon avis, l'imposition de cette taxe serait odieuse, en vue du fait qu'aux Etats-Unis on établit une exception en faveur des citoyens du Dominion se rendant aux Etats-Unis.

M. FOSTER : Vous pouvez les admettre, sans taxe, lorsqu'ils arrivent au Canada, en train de chemins de fer.

M. AMES : La taxe de $2, imposée par la loi à l'étude est une amende exigible du capitaine d'un navire, quand il a négligé de veiller aux mesureshygiéniques voulues, et si le navire n'a pas reçu son congé, sous la sanction des commissaires impériaux de l'émigration il ne porte pas un médecin à bord. Cela est tout à fait étranger à l'esprit ou à l'intention de l'article proposé.

M. OLIVER : Voici l'objectif visé, par l'insertion de cette disposition dans le bill à l'étude : le gouvernement des Etats-Unis, ayant jugé bon de frapper d'un droit les passagers ou les immigrants débarquant dans ce pays, l'imposition de cette taxe a pour effet d'engager une partie de ces immigrants inacceptables à se diriger vers le Canada et nous avons cru utile, non pas d'établir des dispositions relatives à cette taxe de $2 ou à son fonctionnement, mais bien une prescription qui nous permettra de nous protéger, au besoin. Notre situation ne saurait s'assimilier à celle des Etats-Unis. Le gouvernement américain a jugé bon d'imposer cette taxe sur ces immigrants. Nous sommes limitrophes des Etats-Unis. Dans cette énorme vague d'immigration qui se déverse aujourd'hui aux Etats-Unis, il se trouve une certaine proportion d'immigrants inadmissibles et ce sont précisément les immigrants de cette dernière catégorie que nous voulons éoigner du pays. Il n'est pas besoin de faire un plaidoyer en règle pour prouver que la capitation imposée par le gouvernement des Etats-Unis, est un moyen de diriger vers notre pays les immigrants d'une classe inférieure. Nous n'affirmons pas que l'heure soit venue, au Canada, de prendre des moyens de protection de ce genre, mais nous avons pensé qu'en élaborant une loi sur l'immigration, il importerait de décréter que nous pourrions adopter les moyens de défense qui semblent nécessaires, moyens que nous pourrons utiliser en temps et lieu.

(A six heures, la séance est suspendue.)

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend ses travaux à huit heures.

DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF A L' " EMPIRE TRUST COMPANY ".

La Chambre passe à la discussion, en comité général sur le projet de loi (n° 135) déposé par M. Worthington, relatif à la compagnie de fidéicommis " Empire ".

M. FIELDING : Ce bill a été adopté par le comité des banques et du commerce, avec l'entente qu'il serait institué une enquête sur certaines compagnies portant le même vocable dans certaines provinces. Il existe une compagnie de ce nom au Manitoba et une autre en Nouvelle-Ecosse. La compagnie en question au Manitoba a fusionné avec une autre compagnie. Par conséquent, il n'existe pas d'objection au point de vue du Manitoba ; mais la compagnie de fidéicommis " Empire ", de Halifax, a présenté une protestation énergique contre l'octroi de cette charte, à raison de la confusion que créera la similarité du nom. Je demande au député de Sherbrooke (M. Worthington) si, dans les circonstances, il serait utile de faire subir au bill sa 3e délibération, en ce moment. Au point de vue de l'intérêt public, rien ne s'oppose à l'adoption du bill ; la seule difficulté est provoquée par la confusion que pourrait créer la similarité des noms. L'honorable député (M. Worthington) m'a déclaré que la compagnie ne s'attend pas à faire son exploitation en Nouvelle-Ecosse mais si elle obtient une charte fédérale, bien qu'elle ne fasse pas d'affaires en Nouvelle-Ecosse aujourd'hui, il est possible que demain elle y commence son exploitation. J'ai reçu de M. John T. Payzant, de Halifax, président de l' " Empire Trust Company ", une énergique protestation, par voie télégraphique, ainsi qu'une lettre du secrétaire de la compagnie déclarant que l'octroi de cette charte créerait beaucoup de confusion et demandant avec instance qu'il ne soit pas accordé de charte à cette compagnie sous ce vocable. L'honorable député pourrait donc considérer s'il lui serait possible d'obtenir un autre nom qui ne prêterait point à pareille objection. La compagnie pourrait prendre une nouvelle charte, en se conformant à la pratique suivie au Parlement canadien, relativemnet aux chartes de création récente et inclure dans cette charte la faculté de se faire transférer l'exploitation de cette compagnie, ce qui entraînerait un changement de nom. Je suggère donc à l'honorable député qu'il ne pousse pas plus loin l'étude du bill pour le moment. A moins qu'on n'en vienne à une meilleure entente, le bill ne doit pas être adopté sous son titre actuel.

M. WORTHINGTON : Je me rends volontiers à l'avis du ministre et laisse de côté la question du nom jusqu'à la 3e délibération du bill. Toutefois, il n'y a pas lieu, à mon avis, de modifier le nom de la compagnie ; car à l'époque même où la compagnie de fidéicommis " Empire ", d'Halifax, obtenait une charte provinciale en Nouvelle-Ecosse, la compagnie en instance ici en obtenait une à Québec. Aujourd'hui, si elle se présente devant le Parlement, c'est tout simplement pour demander une extension de ses droits, de façon à pouvoir faire son exploitation ailleurs. Comme c'est la première de ces compagnies de fidéicommis qui s'adresse au Parlement, il ne semble guère juste qu'elle soit obligée de modifier son nom. Toutefois, je comprends qu'il puisse surgir certains inconvénients de la multiplication de compagnies portant le même nom ; mais comme le ministre l'a observé devant le co-

mité, il est bien permis de se demander si le Parlement fédéral a le droit de changer le nom d'une compagnie qui a obtenu la personnalité civile d'une assemblée législative provinciale. J'ajoute que la compagnie mentionnée dans le bill ne désire nullement faire son exploitation en Nouvelle-Ecosse et elle consentirait volontiers à ce que cette province fût exclue du champ de ses opérations. Si ma proposition répond à l'objection du ministre, je serais bien aise que le bill soit amendé dans ce sens.

M. FIELDING : Il n'existe pas de précédents, paraît-il, autorisant l'insertion d'une restriction de ce genre ; et quand une compagnie demande une charte fédérale, cela implique nécessairemnt le droit de faire son exploitation dans toute l'étendue du Canada. Je ne veux pas répondre dans la négative à la proposition de l'honorable député car elle semble parfaitement juste ; mais en pareille matière, il ne faut pas s'écarter des précédents établis. Quant aux droits de priorité, que posséderait cette compagnie, mes auteurs prétendent que s'il existe réellement une question de priorité, c'est en faveur de la compagnie de la Nouvelle-Ecosse dont la charte est plus ancienne que celle de la compagnie de Québec. Le surintendant m'a remis un télégramme qu'il vient de recevoir, et qui envisage la question au point de vue du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse. J'ajoute que lorsque la question a été discutée devant le comité des banques et du commerce, il a été entendu que nous nous mettrions en communication avec les gouvernements de ces deux provinces et, par leur entremise, avec les deux-compagnies en question. Je le répète, au point de vue du Manitoba, il ne se présente aucune objection, la compagnie du Manitoba ayant fusionné avec une autre compagnie du même nom. Voici une dépêche venant du sous-secrétaire provincial de la Nouvelle-Ecosse :

J'ai reçu instruction de déclarer que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse ne croit pas utile que les deux compagnies fassent leur exploitation en Nouvelle-Ecosse sous le même nom. Nous avons eu une entrevue avec l' "Empire Trust Co", qui proteste énergiquement contre l'adoption d'une loi autorisant l'"Empire Trust Co." érigée en corporation par la législature de Québec à faire son exploitation dans toute l'étendue du Canada et déclare que la loi lui accordant la personnalité civile est antérieure à la loi autorisant la compagnie de Québec, et qu'elle compte un an de plus dans les affaires que cette dernière compagnie.

F. F. MATHERS,
Sous-secrétaire provincial.

Subséquemment, j'ai aussi reçu une dépêche du président de l' "Empire Trust Company", M. John T. Payzant, qui est également président de la banque de la Nouvelle-Ecosse. Je tiens uniquement à éviter toute confusion et à mon avis toute compagnie, désirant faire son exploitation dans toute l'étendue du Canada, doit choisir un nom qui ne soit pas déjà adopté par une autre compagnie.

Rien n'empêche cette compagnie d'obtenir une nouvelle charte sous un autre nom. Evidemment, ce serait la ligne de conduite la plus convenable. L'honorable député pourrait faire quelque arrangement, de façon à ce que son bill soit adopté, au cours de cette session ; et je ne tiens nullement à causer de retard.

M. WORTHINGTON : Le comité pourrait adopter le bill, avec l'entente que le nom de la compagnie serait soumis, plus tard, au ministre.

M. FIELDING : Si l'honorable député veut bien m'en croire, qu'il laisse le bill devant le comité ; qu'il fasse en sorte que la compagnie en question communique avec la compagnie de la Nouvelle-Ecosse afin de tâcher d'en venir à un arrangement. Dans l'intervalle, le bill ne souffrira nullement du retard, car il aura son tour, plus tard.

M. HENDERSON : Je regrette que le ministre des Finances ait été absent, lorsque le bill est venu en discussion ; car il croit peut-être que nous aurions voulu profiter de cette absence pour faire adopter cette proposition. Telle n'a jamais été notre intention. Je connaissais la pensée du ministre des Finances à l'égard de ce bill ; mais, comme personne n'élevait la voix contre son adoption, j'ai cru qu'il était intervenu une entente et que la Chambre voulait l'adopter. Si je fais cette observation, c'est que j'appréhende que le ministre ne se soit figuré que nous avions l'intention de faire voter à la hâte cette loi en son absence. Telle n'a jamais été mon intention, ni celle du député de Sherbrooke. L'avis exprimé par le ministre est tout à fait acceptable ; que le bill demeure en suspens, jusqu'à ce qu'il soit intervenu une entente à l'égard du nom de la compagnie.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER WINDSOR, ESSEX AND LAKE SHORE RAPID.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le bill (n° 150) concernant la compagnie du chemin de fer rapide de Windsor à Essex et au bord du lac.

Sur l'article 2, modifié :

L'acte des chemins de fer, 1903, et ses amendements, sauf l'article 2 du chapitre 32 des statuts de 1904, s'appliqueront dorénavant auxdits travaux, à l'exclusion de l'acte du chemin de fer électrique d'Ontario ou toute disposition dudit acte de constitution en corporation ou toute acte modificateur incompatible avec icelui, mais nulle disposition contenue dans le présent acte ne portera atteinte à toute action antérieurement portée devant les tribunaux, en conformité des pouvoirs consacrés

dans lesdits actes. Toutefois la majorité des municipalités traversées par ce chemin de fer peut, par voie de règlements établis par leurs divers conseils, prohiber l'exploitation de ce chemin de fer le dimanche.

M. R. L. BORDEN : Quel est l'effet de l'article de la loi du chemin de fer tombant sous le coup de l'exception ?

M. CLARKE : L'article en question figure dans la loi de 1904, amendant la loi des chemins de fer et rendant la législation provinciale touchant l'observation du repos dominical applicable aux compagnies de chemins de fer à qui le gouvernement fédéral a conféré la personnalité civile. La raison alléguée par les initiateurs de la loi en faveur de l'établissement de cette exception c'est que le chemin de fer traverse plusieurs lignes-mères qui circulent le dimanche et que les autres chemins de fer faisant leur exploitation dans cette partie du pays circulent aussi, ce jour-là. Une des compagnies de chemins de fer érigées en corporation par l'assemblée législative d'Ontario, après l'établissement de la loi générale, est autorisée à faire circuler ses trains de chemin de fer le dimanche. Si cette autorisation a été donnée, c'est que les municipalités accordant les privilèges avaient inséré des dispositions dans ce sens. Une autre compagnie de chemin de fer, tenant sa charte de l'assemblée législative d'Ontario, et circulant entre Windsor et Amherstburg, jouit du même privilège. Les promoteurs affirment que, lorsque les municipalités ont accordé les privilèges, il a été convenu que ce chemin de fer circulerait le dimanche, comme les autres chemins de fer. Mais afin d'empêcher les municipalités d'abuser de leur situation, j'ai tenu à ce qu'il fut inséré à titre de clause provisoire, que la majorité des municipalités aurait la faculté de prohiber la circulation des trains, le dimanche, à leur gré. Les municipalités ont ainsi le pouvoir d'interdire la circulation ds trains.

M. SPROULE : A quoi bon insérer cette clause dans le bill à l'étude, si la loi sur l'observation du dimanche est adoptée ?

M. CLARKE : La clause en question sera subordonnée à cette loi.

M. SPROULE : D'après un précis de cette loi que j'ai lu quelque part, je vois qu'elle exempte certains chemins de fer d'intérêt provincial et des chemins de fer en question bénéficieraient probablement de cette dérogation à la loi, si on insère pareille disposition dans le bill à l'étude. Il faut bien peser toutes les dispositions insérées dans ces projets de loi, tant que nous ne connaîtrons pas la nature de la loi sur l'observation du dimanche.

M. CLARKE : Si je ne me trompe, la loi générale ne modifiera nullement cette disposition ; mais je ne saurais me prononcer positivement à cet égard. D'après la nouvelle loi, paraît-il, tous les chemins de fer pourront transporter les voyageurs, le dimanche, à moins qu'ils ne tombent sous le coup de quelque restriction. S'ils tombent sous l'application de la loi générale, ils jouiront des pouvoirs qu'elle confère.

M. SPROULE : J'ai cru inférer d'un débat non officiel, concernant ce projet de loi, qu'il faudrait exclure de son application certains chemins de fer.

Je crois qu'il a été fait exception pour le chemin de fer de Toronto, pour tous les chemins de fer interprovinciaux et les chemins de fer qui passent du Canada dans un pays étranger ; d'autres dispositions ont été prises relativement aux chemins de fer d'importance purement provinciale et exploités en vertu de lois provinciales qui ne comportent pas le droit de circulation le dimanche. Si nous conférons ce pouvoir par la présente loi, sauf l'approbation de la majorité des électeurs, quelle loi sera suprême, sera-ce la loi provinciale ou la loi fédérale ?

M. CLARKE : Je ne crois pas que la loi proposée s'applique.

M. SPROULE : Si le comité adopte ce projet de loi, nous devrons ajourner à quelque temps la discussion, afin de nous assurer dans l'intervalle quel sera l'effet de la loi générale.

M. HENDERSON Je ne me rappelle pas exactement les termes de l'amendement proposé. L'auteur du projet de loi peut-il nous dire si dans son opinion cette disposition est essentielle ? Prétend-il que la loi telle qu'elle existe reconnait le droit de fonctionner le dimanche ? Pour moi, je ne crois pas que la nouvelle loi de l'observance du dimanche sera en vigueur. A mon sens, il est dangereux d'insérer cette disposition dans le bill, car nous posons comme un fait admis que le chemin de fer a le droit de circulation le dimanche, sauf ratification de ce privilège par un règlement municipal. Si les chemins de fer n'ont pas déjà ce privilège, la proposition n'a aucune signification. Il se peut que ce soit la disposition que le comité des chemins de fer a adoptée, mais j'avoue que je ne l'ai pas comprise ainsi. Je crois que nous devrions retarder de quelques jours la discussion de ce projet de loi et étudier dans l'intervalle les rapports entre les différentes lois.

M. EMMERSON : Ce projet de loi a soulevé une discussion acrimonieuse au comité des chemins de fer, parce qu'il est d'intérêt purement provincial. Je ne dirai pas que j'ai tort ni affirmerai-je que j'ai plus raison qu'un autre honorable député qui assistait à cette réunion du comité, mais si je me rappelle bien, il fut distinctement compris, lorsque l'auteur du bill demanda de faire exception pour cette disposition de la loi de 1904 . . .

M. GUTHRIE : Cela est pour l'autre bill.

M. EMMERSON : Je puis en effet confondre les deux bills, mais je crois me rappeler que l'opinion du comité était de ne pas donner à ces compagnies une autorisation qui les placerait, relativement au droit de circulation le dimanche, dans une position différente des chemins de fer autorisés par l'Assemblée législative. J'eus à m'absenter du comité à ce moment, et il se peut que le comité a fait ensuite exception pour ce projet de loi. Je dois dire que j'ai été surpris de rencontrer ici cette disposition. L'honorable député de Middlesex-ouest (M. Calvert) qui remplissait les fonctions de président du comité en mon absence, n'est pas à son siège en ce moment....

M. TAYLOR : Ajournons la discussion !

M. CLARKE : Le ministre (M. Emmerson) a raison de dire que la question a déjà été discutée, mais c'était au sujet de l'autre projet de loi, dans lequel le comité a refusé d'insérer cette disposition. C'est qu'il s'agissait d'un chemin de fer opérant sur un territoire différent. Les intéressés au présent bill ont allégué pour prétexte qu'ils subissaient la concurrence d'une compagnie qui a le droit, en vertu d'une loi provinciale, de faire circuler ses convois le dimanche et qu'il n'est que juste de la mettre sur un pied d'égalité avec les autres compagnies.

M. PATERSON : Cette compagnie ne peut-elle pas aussi se faire octroyer ce pouvoir ?

M. CLARKE : Il s'agit ici d'une compagnie du ressort fédéral. Il n'y a aucun danger à accorder ce privilège, puisque les municipalités ont le droit de défendre le fonctionnement des convois le dimanche. J'ai proposé d'insérer cette disposition, la croyant juste.

M. HENDERSON : L'honorable député (M. Clarke) prétend-il que sans cette disposition, le chemin de fer aurait le droit de faire circuler ses convois le dimanche ? Si ce n'est pas sa prétention, je ne vois pas l'utilité de la disposition.

M. EMMERSON : Il s'élève un doute sur l'interprétation de la loi de 1904. Il existe, je crois, un amendement à la loi générale qui dit qu'une compagnie provinciale autorisée par le Parlement doit se soumettre, quant à la circulation des convois le dimanche, aux mêmes lois que les compagnies provinciales. Il est donc évident que cette disposition met en doute le droit de cette compagnie de faire aller ses convois le dimanche, et c'est pourquoi l'on demande que le bill définisse clairement cette autorisation,

M. TAYLOR : Si la province d'Ontario a jugé à propos de permettre aux compagnies autorisées par sa législature le mouvement des convois le dimance, ce n'est pas une raison pour que le Parlement accorde le même privilège. Voici une compagnie du ressort provincial qui demande à être autorisée par le Parlement et je crois que nous devrions la forcer à se conformer à nos règlements.

M. LENNOX : Le ministre a raison, je crois. Cette disposition avait soulevé une longue discussion au comité des chemins de fer, lorsque le ministre fut obligé de s'absenter ; il est probable que cet article n'a pas été suffisamment étudié.

M. EMMERSON : Je crois que la même disposition a été rayée d'un des bills. Il se peut que celui-ci ait été inséré après mon départ.

M. LENNOX : Ce projet de loi a été discuté le premier au comité des chemins de fer, puis ensuite le projet de loi n° 146. Ils nous sont présentés maintenant dans l'ordre inverse. Cette disposition est très importante et je ne crois pas que nous devrions aborder la discussion d'une loi que nous ne comprenons pas. Je n'ai encore entendu personne expliquer clairement quel sera l'effet de cette disposition et je ne crois pas que personne l'ait suffisamment étudiée pour l'expliquer convenablement. Nous pourrions discuter les autres articles du projet de loi, et réserver celui-ci.

(L'article 2 est réservé.)

3e LECTURE,

Après délibération sommaire en comité général, de deux projets de loi d'intérêt privé :

Le 1er (n° 114), tendant à ériger en corporation le Canadian Lloyds, Limited—M. Bickerdike ;

Le 2e (n° 146), tendant à ériger en corporation la compagnie du chemin de fer de Windsor à Chatham et à London—M. Clarke.

2e LECTURE.

De divers projets de loi :

Le 1er (n° 183), tendant à ériger en corporation la Twelve Mile Power Company, Limited—M. Thompson ;

Le 2me (n° 190), pour faire droit à Asenath Ramsay—M. Ross ;

Le 3me (n° 187), relatif à la Citizens' Bank of Canada—M. Guthrie ;

Le 4me (n° 193), pour faire droit à Frederick William Wight—M. Parmelee ;

Le 5e (n° 184), relatif à la compagnie du chemin de fer de la baie James—M. Calvert ;

Le 6me n° 188), tendant à ériger en corporation la Colonial Bank of Canada—M. Calvert ;

Le 7me (n° 192), pour faire droit à James Allen—M. Calvert ;

Le 8me (n° 191), pour faire droit à Jane Frances Field—M. McCarthy.

DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF A L'IMMIGRATION.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 170), déposé par M. Oliver, relatif aux immigrants et à l'immigration.

Sur l'article 11.

M. OLIVER propose d'ajouter les mots suivants :

Pourvu qu'il ne soit pas prélevé aucun droit sur les passagers de première classe et les Canadiens venant au pays.

M. LENNOX : Avant d'aller plus loin, je crois qu'il serait à propos de modifier cette disposition. Elle porte les marques d'une discussion peu soignée. Par exemple, nous trouvons dans la 3e ligne les mots : " arrive avec des passagers ", puis, dans la 5e ligne, les mots " chaque passager ", qui ont dû y être laissés par inadvertance, car ailleurs, dans le paragraphe 3, les mêmes sujets sont désignés sous le nom d' " immigrants ". L'expression " immigrant " se rencontre à nouveau dans le paragraphe 4. Puis, voici le contexte du paragraphe 3 :

Un pareil droit peut être imposé par le Gouverneur en conseil relativement aux immigrants débarqués à un port des Etats-Unis et qui viennent au Canada par chemin de fer dans les trois mois à compter de leur débarquement aux Etats-Unis, auquel cas la compagnie de chemin de fer qui les amène au Canada paie le droit.

Il est évident que le bill n'a pas été étudié sérieusement, car ces immigrants peuvent venir par bien d'autres moyens que par chemin de fer. De plus, nous trouvons dans le 1er paragraphe de l'article 11 qu'un " droit " sera perçu; le même terme se rencontre ailleurs dans l'article. Nous le voyons cependant désigné dans le paragraphe 4 sous le nom de taxe. Je dirai au ministre que ce projet de loi est très important et devra subir des modifications sérieuses en comité; c'est pourquoi nous ne devrions pas perdre notre temps à corriger ces petits détails, qui ont cependant leur valeur. Je propose donc, afin de faciliter l'adoption de ce bill à la présente session, de le renvoyer au ministre qui l'étudiera et le corrigera. Cet article a été tiré des articles 4, 5 et 6 de la loi générale et on y a jeté les différentes expressions sans en mesurer l'effet.

M. OLIVER : La critique de l'honorable député n'est pas très appropriée. Puisque nous avons passé l'après-midi à ne corriger que des trivialités, comme il dit, assez justement, je crois, c'est une preuve que le bill a été étudié soigneusement. Il ne faut pas croire, cependant, que parce qu'un projet de loi a été étudié avec tout le soin voulu, il doive recevoir l'approbation unanime de la Chambre. Je soumets mon projet de loi à la critique intelligente des honorables députés et je ne crois pas que c'est avancer la besogne du Parlement d'en proposer le renvoi, en attendant qu'il soit corrigé. La discussion a montré que le projet de loi a reçu toute l'attention voulue, et quoiqu'il y paraisse des erreurs, comme par exemple le mot " passagers " par le mot "immigrant" dans la 5e ligne, je crois que nous pouvons très bien étudier l'article au fond indépendamment de la rédaction.

M. LENNOX : Je regrette que le ministre adopte cette manière de voir. Elle n'est certainement pas justifiable. Le projet de loi pêche par la forme, s'il ne pêche pas par le fond. Le ministre peut avoir une conception exacte de ce qu'il désire, mais le projet de loi ne rend pas du tout sa pensée. J'ai fait cette proposition en bonne part, mais si le ministre préfère que nous discutions son projet de loi mot par mot, je n'ai aucune objection. Je voulais tout simplement épargner une perte de temps inutile. Je croyais m'être bien fait comprendre, lorsque j'ai parlé des modifications triviales; elles sont importantes, c'est vrai, mais elles sautaient aux yeux; c'est ce que je voulais dire. Je propose donc de substituer le mot " immigrant " au mot " passager " dans la 3e ligne.

M. MONK : J'ai à faire à l'honorable ministre de l'Intérieur une proposition dans le sens de celle de l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox). Je ne vois pas la nécessité d'avoir présenté, par voie d'une résolution, ce projet de loi, qui a trait à l'impôt sur les immigrants. Mais passons outre. Le ministre doit s'attendre, sans doute, à une très longue discussion sur cette question. Personnellement, j'approuve la politique énoncée dans la résolution. Je réclame depuis un grand nombre d'années, devant le Parlement, l'imposition d'une taxe sur les immigrants. Naturellement, l'inauguration de cette politique nécessitera des changements dans nos méthodes. Je conçois que le ministre ne demande que le pouvoir d'imposer cette taxe, mais avant de lui accorder ce pouvoir, il faut étudier toute la question d'immigration. Je suis en faveur de l'imposition d'une taxe, comme la chose se pratique aux Etats-Unis, mais cela entraînera chez nous la suppression des crédits que nous votons chaque année pour la propagande d'immigration. Il faut étudier cette politique dans son ensemble. Nous avons dépensé, en 1893, un peu plus de $200,000 pour des fins de propagande. Nous dépenserons cette année, j'en suis sûr, beaucoup plus de $1,000,000 dans le même but, à faire connaître le pays à l'étranger, à embaucher les immigrants et à payer la prime par tête. Et, tout à côté de ces dépenses, allons-nous en inscrire d'autres pour autoriser le ministre à imposer une taxe sur les immigrants qui vont nous arriver? Allons-nous faire de fortes dépenses pour encourager l'immigration, payer très cher pour importer les sujets, entretenir à grands frais des agences en Europe et aux Etats-Unis

afin de diriger vers le Canada le courant de l'immigration et taxer les immigrants dès qu'ils débarqueront sur notre sol, même s'ils remplissent toutes les conditions requises ? Il me semble que nous devrons remettre en discussion toute notre politique d'immigration avant d'adopter ce principe et d'accorder au Gouvernement le droit de prescrire des règlements pour le prélèvement d'une taxe sur les immigrants. Les Etats-Unis n'encouragent pas l'immigration. Une loi défend d'annoncer le pays à l'étranger et d'accorder une prime pour les immigrants ; des règlements très sévères sont mis en vigueur pour empêcher l'encouragement à l'immigration d'Europe aux Etats-Unis. Nos voisins ont fait plus : ils ont adopté pour règle de prélever une taxe de $2 sur chaque immigrant et cette taxe a été portée, cette année, à $5. Si nous voulons taxer à notre tour l'immigration, nous devrons modifier toute notre politique et cesser de dépenser notre argent à encourager les immigrants à venir au Canada. La discussion de ce sujet nécessitera un temps considérable, ce qui n'est pas très à propos à cette période de la session, malgré que j'approuve entièrement le principe de taxer l'immigration.

M. GUTHRIE : Cet article accorde au Gouvernement le pouvoir de prescrire plus tard des règlements et d'imposer une taxe ou un droit. La même disposition se rencontre dans la loi depuis vingt ans au moins.

M. MONK : L'honorable député se trompe.

M. GUTHRIE : Depuis bien des années au moins.

M. MONK : Cette disposition n'existe pas.

M. AMES : La disposition en question a trait à l'amende imposable au capitaine d'un navire qui n'a pas rempli les conditions hygiéniques requises. Cette amende est de $2 par tête lorsque le capitaine du navire n'a pas rempli toutes les formalités envers le commissaire impérial d'immigration et qu'il n'a pas à son bord un médecin.

M. OLIVER : Si l'honorable député (M. Ames) veut lire les articles 5 et 6 de l'ancienne loi, il reconnaîtra qu'ils sont absolument semblables aux dispositions du projet de loi.

M. GUTHRIE : Je croyais que cette disposition était contenue dans les articles 4, 5 et 6 de l'ancienne loi. Tout de même, le Gouvernement n'a jamais exercé ce pouvoir et il peut se passer bien des années avant qu'il soit appelé à l'exercer. Je ne vois pas personnellement la nécessité d'insérer l'article 11 dans le projet de loi. Il sera toujours temps de réclamer ce pouvoir lorsque nous cesserons de primer l'immigration pour l'imposer. D'un autre côté, je ne vois pas d'objection à l'adopter.

M. SLOAN : J'abonde dans le sens de l'honorable député (M. Monk) et j'aimerais savoir quelle nécessité il y a d'insérer cette disposition dans le bill?

M. OLIVER : Le principe que renferme l'article II est contenu depuis bien longtemps dans nos lois.

M. R. L. BORDEN : Mais il s'appliquait à l'immigration d'Europe seulement.

M. OLIVER : Le principe de l'imposition de l'immigration par règlement prescrits par le Gouverneur en conseil est reconnu par nos lois depuis plusieurs années. Je demande à la Chambre de consacrer le même principe, non parce qu'il se trouve dans l'ancienne loi, mais parce qu'il aurait une raison d'être, présente ou future. Loin d'être en antagonisme avec notre politique active d'immigration, cette disposition en est un accessoire nécessaire. Nous poursuivons une propagande vigoureuse d'immigration dans le but d'augmenter la proportion des immigrants désirables ; comme cette propagande développe nécessairement l'immigration des sujets inacceptables, nous réclamons l'autorité voulue pour réglementer, pour prohiber au besoin cette immigration. C'est précisément parce que nous voulons conserver à notre politique d'immigration son caractère d'efficacité, que nous demandons à adapter aux exigences du jour les dispositions surannées de la vieille loi. Le principe que renferme cette disposition est important et ce n'est pas perdre le temps de la Chambre que le discuter à fond. Son objet est de placer entre les mains du ministre comme une arme de défense dans les cas de nécessité, et il faut l'insérer dans le projet de loi, afin que cette arme soit en tout temps à sa disposition, sans avoir à attendre la convocation des Chambres ou le fonctionnement lent du rouage administratif. Si le Parlement croit que cette arme peut être utile dans des circonstances critiques, qu'il la place entre les mains du Gouvernement, sinon qu'il la lui refuse en supprimant cette disposition du bill.

M. GERMAN : Ce que je connais du fonctionnement d'une loi de ce genre entre Buffalo et le Canada me porte à désirer que le Gouvernement n'insistera pas pour obtenir le pouvoir que confère cette disposition. La loi ne fonctionne certainement pas avec succès aux Etats-Unis. Nous primons l'immigration au Canada, et nous voulons statuer en même temps que nous aurons le droit d'imposer $2 sur les immigrants qui nous viendront.

Les Etats-Unis ont grandi par l'immigration sans discernement et ce n'est qu'en ces dernières années, quand leur population fut au complet, que les Etats-Unis ont songé à mettre en vigueur une loi de ce genre. Les Etats-Unis désiraient couvrir leur territoire de population et ils ont réussi ; le Canada

veut suivre leur exemple, mais, pour l'amour de Dieu, pourquoi le Gouvernement demande-t-il le pouvoir d'imposer une taxe de $2 sur ceux qui viennent s'établir dans notre pays ? Laissez venir les populations ; elles ne seront peut-être pas toutes acceptables, mais nous nous efforcerons de les améliorer et de les rendre acceptables quand elles seront établies sur notre sol. Qu'il ne soit pas dit à l'étranger que notre loi permet au Gouvernement d'imposer une taxe de $2 sur les immigrants. Vous pouvez arriver au même résultat d'une autre façon. Que vos agents se tiennent sur les quais et s'ils voient des sujets qui s'embarquent pour le Canada et qui ne sont pas désirables, qu'ils les renvoient. Mais, de grâce, n'allez pas faire savoir dans les pays étrangers que vous avez le droit de frapper d'un droit de $2 l'immigrant qui se dirige vers nos côtes, car autrement vous allez enrayer le mouvement de l'immigration. Vous ferez plus de tort au pays qu'un gouvernement libéral peut lui faire de bien.

M. MONK : L'honorable député (M. German) a soulevé le point qui a fait dire à l'opposition que cette discussion serait très longue. Je crois que mon honorable collègue se trompe, cependant ; les Etats-Unis n'ont jamais encouragé l'immigration. Toutes leurs lois tendaient à décourager l'immigration.

M. GERMAN : Depuis une dizaine d'années seulement.

M. MONK : Mon honorable collègue d'en face fais erreur. Les Etats-Unis n'imposent les immigrants que depuis une dizaine d'années, mais jamais auparavant ont-ils encouragé l'immigration comme nous le faisons depuis vingt ans. Malgré tout ce qu'ils ont fait pour enrayer le courant de l'immigration, ils ont reçu beaucoup plus d'immigrants que nous. Un million de sujets importés sont allés s'établir l'année dernière aux Etats-Unis, malgré tous les empêchements, et de ce nombre, 500,000 sont venus des pays d'Europe ou la "North Atlantic Trading Company" fait de la propagande pour nous à raison de $5 par tête, et d'où elle nous a amené de 12,000 à 13,000 individus seulement. Ainsi, il est notoire que plus les Etats-Unis ont mis d'obstacles à l'immigration, plus ils ont augmenté la taxe, plus ils ont reçu d'immigrants. Je ne m'oppose pas au principe de cet article, car j'approuve la méthode américaine. Je ne crois pas que notre première ambition soit de combler le pays. Nous voulons avoir au Canada des sujets de la catégorie de ceux qui y sont déjà. Nous ne sommes pas pressés de recevoir toutes espèces de populations qui ne tendent pas à améliorer la nation canadienne. C'est du moins le raisonnement d'un grand nombre de personnes. J'approuve le principe de l'imposition, mais ce que je trouve illogique, c'est de débourser en même temps près de $1,000,000 par année pour encourager les immigrants à venir au Canada, à faire de la réclame pour le pays, à primer généreusement l'immigration et à entretenir des agences dans les pays d'Europe et aux Etats-Unis. Je voterai en faveur d'une proposition pour taxer les immigrants, à condition que le Gouvernement nous soumette une loi qui abolisse la prime d'immigration ou en modifie au moins le principe, tout en continuant, par l'intermédiaire de ses agents, à participer aux expositions étrangères et à étendre nos relations commerciales au dehors.

Taxer les immigrants et en même temps payer de fortes sommes pour les inviter à venir me fait l'effet de tirer la bourse d'un gousset pour la mettre dans l'autre. Ainsi nous payons $5 par tête à la North Atlantic Trading Company pour nous amener du monde ; mais, pendant que nous faisons la fortune de cette compagnie pour la propagande d'immigration qu'elle poursuit, nous la lui faisons davantage en prélevant une taxe sur les immigrants qu'elle nous a amenés pour la lui remettre aussitôt. Cela me paraît être une contradiction ; un nonsens.

Les Etats-Unis ont des lois prohibitives d'une rigueur extrême contre l'immigration ; l'inspection et la surveillance des immigrants y sont bien plus sévères et de plus l'immigrant est taxé de $5. La méthode est logique. Les Etats-Unis reçoivent assez d'argent de cette source, pour défrayer toutes les dépenses d'inspection et la mise à exécution de la loi et laisser encore une balance considérable à la caisse. Si notre loi était semblable à celle des Etats-Unis, nous obtiendrions sans doute le même résultat. Quelque étrange que cela puisse paraître, les immigrants continueraient à venir au Canada, même si nous mettions obstacle à leur venue ; c'est la nature humaine. Nul doute que nous recevons un fort contingent de bons sujets, mais nous en recevons en même temps un grand nombre qui ne travaillent point à l'avancement national. Nous devrions exercer plus de discernement dans le choix des objets. Qu'est-ce que cinquante ans dans la vie d'un peuple ? Ce n'est rien; et nous devrions, dans nos efforts pour former une nation, chercher à obtenir la meilleure classe d'hommes, des personnes qui travailleront à maintenir les institutions d'un peuple libre. Je n'approuve pas du tout le principe qui consiste à combler le pays quand même.

M. GUTHRIE : Je pense, comme l'honorable député de Welland (German), que nos efforts devraient tendre à remplir le pays d'immigrants désirables, ce qui me paraît être l'esprit du projet de loi que nous discutons. Les articles 28, 29, 30, 31 et autres proscrivent complètement l'importation de

sujets inadmissibles aux termes de la classification contenue dans le bill. Voici cependant mon objection. Il me semble que nous perdons inutilement notre temps, à cette heure avancée de la session, demandant au Parlement d'autoriser le Gouverneur en conseil à promulguer des règlements pour l'imposition d'une taxe sur les immigrants, si nous devons continuer notre propagande active d'immigration et amener les immigrants seulement qui ne sont pas prohibés en vertu des dispositions du projet de loi. L'immigration désirable est permise en vertu de cette loi, et si nous insistons sur une inspection convenable, les sujets inacceptables ne seront pas admis au Canada. Si jamais le temps vient, comme j'espère qu'il viendra, où le Canada devra prendre les moyens de restreindre davantage l'immigration, alors le Gouvernement pourra s'adresser au Parlement pour faire sanctionner le principe que renferme l'article 11.

M. AMES : Il semble que le temps est mal choisi pour nous demander d'adopter une disposition comme celle-ci. Je la combats parce qu'elle ne donne au Gouverneur en conseil aucun pouvoir discrétionnaire ; elle le force plutôt, dès qu'il aura décidé d'imposer une taxe sur l'immigration, à l'imposer sur tous les immigrants sans discernement.

Il y a immigrants et immigrants, mais en vertu de cette disposition, le Gouverneur en conseil n'a pas l'autorité voulue pour établir la différence entre les deux. D'aucuns verraient avec plaisir l'imposition d'une taxe sur les immigrants venus des pays illettrés d'Europe et pour lesquels nous payons une forte prime. D'autre part, je regretterais le prélèvement d'un droit sur les nations qui sont du même sang que nous. Je regretterais une taxe sur les sujets anglais et français ou autres qui viennent du berceau de notre nationalité. Cette disposition ne laisse aucun pouvoir discrétionnaire au Gouvernement. Si vous imposez une taxe de $2 sur le Galicien, vous devez également l'imposer sur le sujet anglais, de sorte que le projet de loi, au lieu d'être à l'avantage du Canada, est destiné à lui nuire. Il y a une classe d'immigrants qui ne sont pas exclus par les dispositions du projet de loi, qui ne sont ni physiquement ni moralement impropres, qui subiraient avec succès toutes les épreuves prescrites par le bill à l'étude, mais qui cependant, lorsqu'ils arrivent au Canada, sont dans l'état le plus voisin de l'indigence. Malgré mon appréciation de la politique d'immigration du Gouvernement dans le passé, je trouve beaucoup d'étrangers dans le Nord-Ouest qui n'ont pas thésaurisé $50 par famille après cinq et même dix années d'établissement. Eh bien, des immigrants qui ne sont pas capables d'amasser des biens de la valeur de $25 à $50 dans l'espace de cinq à dix ans, ne méritent pas d'être admis au Canada. Cependant, cette catégorie d'immigrants n'est pas prohibée par le bill, et si vous lui imposez une taxe, vous devrez également l'imposer sur les sujets anglais. Cette disposition par elle-même mérite de faire le sujet d'une loi spéciale. Nous devrions abandonner ce bill à cette session afin de permettre au Gouvernement, pendant les vacances, d'étudier sérieusement toute la question de l'immigration.

Quand nous reviendrons l'automne prochain, le marché conclu avec la North Atlantic Trading Co. aura pris fin, le Gouvernement aura les mains libres et pourra adopter à l'égard des primes ou de la taxe sur les immigrants, la politique qu'il jugera à propos. S'il se présente devant les Chambres avec un projet mûrement considéré au point de vue de l'intérêt public, l'opposition sera trop heureuse de lui donner son concours pour le mettre à exécution.

M. GERMAN : Il m'a été donné d'assister bien souvent à l'application de cette taxe de $2 par tête. Il y a à peine quelques jours, j'arrivais à Buffalo et on me demandait à quelle nationalité j'appartenais. Mes affaires m'appellent dans cette ville au moins une fois par semaine, et souvent deux ou trois fois dans une même semaine. Dernièrement un fonctionnaire s'approche de moi et me posa cette question. Un avocat qui habite la même ville que moi, dut descendre du train parce qu'il ne voulait pas payer $2 avant d'arriver à Buffalo où il allait faire certains achats. C'est une taxe odieuse dans son application et si l'honorable ministre de l'Intérieur insiste pour faire adopter cette loi, il aura l'occasion de s'en rendre compte, au détriment des intérêts canadiens.

Je lui demande de réserver ce projet de loi et de prendre le temps de bien l'étudier. Rien ne presse; mais nous pouvons très bien attendre jusqu'à la prochaine session qui aura lieu à l'automne. Je suis certain qu'avec plus de réflexion, l'honorable ministre pourra trouver une solution qui satisfera la majorité. Pour ma part, je repousse absolument cet article du bill.

M. OSLER : Je partage entièrement l'avis de l'honorable député. La taxe de $2 imposée par les Etats-Unis est une source de nombreux ennuis sans résultats équivalents. En voici un exemple: l'an dernier un voyageur auquel la compagnie de navigation Niagara, avait vendu un billet, prit passage sur un bateau de la compagnie. Arrivé à Lewiston, un fonctionnaire américain lui demanda $2, et il refusa de les donner. On ne lui permit pas de descendre et la compagnie de navigation dut le ramener à Toronto. Il intenta immédiatement une poursuite à la compagnie, sous prétexte qu'elle n'avait pas rempli les obligations de son contrat. Il alléguait qu'elle s'était engagé à le conduire à Buffalo. Le procès est encore pendant. Le tribunal de première instance a donné gain de cause à la compagnie en disant qu'elle n'est pas responsable des lois américaines, et la cause est en appel.

La plupart des voyageurs préfèrent payer $2 que d'avoir des ennuis, mais voici un entêté qui porte la cause en appel et ira probablement jusqu'au conseil privé pour savoir si la compagnie qui lui a vendu un billet pour Buffalo est obligée de le descendre à Buffalo, quelles que soient les lois américaines concernant l'immigration. Cette loi de $2 n'a aucun résultat pratique. Elle ne ferme pas la porte aux immigrants peu recommandables et ne sert qu'à amener des froissements entre les deux pays ou entre le gouvernement et les compagnies de transport. On a simplement copié un paragraphe des règlements américains pour pouvoir rendre aux Américains ennui pour ennui.

M. MONK : Mes honorables amis se font une idée erronée de la capitation. Il n'y a pas de doute qu'entre deux pays contigus comme le Canada et les Etats-Unis elle peut donner lieu à des difficultés, bien que je ne comprenne pas que l'homme entêté dont parle l'honorable député puisse espérer recouvrer d'une compagnie de navigation une taxe imposée par le gouvernement américain. Je n'ai aucun doute que le jugement du tribunal de première instance sera confirmé par la cour d'appel. Le proverbe qui dit que le premier jugement est toujours le bon, peut avoir des exceptions, mais dans ce cas-ci, il trouvera certainement son application.

Dans tous les cas, cette capitation n'a pas dû être imposée à la légère par le gouvernement américain. L'idée a été mûrement considérée et longuement débattue, avant que le congrès se décidât à imposer une taxe—non pour empêcher l'immigration, car je ne crois pas que ce soit le but de la loi—mais pour refuser l'admission aux immigrants non recommandables.

Les Américains ont considéré que le courant de l'immigration était trop fort, et ont décidé d'instituer un mode d'inspection plus rigoureux. Ils y ont fort bien réussi, car il serait difficile d'imaginer rien de plus parfait que leur mode actuel d'inspection. Il suffit de lire les rapports du département de l'immigration pour se rendre compte du soin avec lequel un immigrant est examiné avant d'être admis sur le sol américain. Même après son admission, on ne le perd pas de vue, pour rendre compte aux autorités des effets de la loi. La capitation a été imposée, en grande partie, pour indemniser le Gouvernement, des dépenses considérables que nécessite cette inspection et les résultats démontrent qu'elle est suffisante pour couvrir tout ce que coûte cette sévère inspection.

Le Canada devient de plus en plus connu. Nous pouvons nous attendre à une nombreuse immigration et nous devrons dépenser des sommes considérables tous les ans pour surveiller cette immigration et fermer la porte aux immigrants dont nous ne voulons pas. Une capitation nous permettrait d'établir un mode sévère d'inspection, sans imposer de nouvelles charges aux contribuables. C'est pourquoi je considère que c'est une taxe sage, puisqu'elle contribue elle-même au perfectionnement de l'administration.

M. W. ROCHE : L'honorable député de Jacques-Cartier ne vient pas de faire preuve de la rigoureuse exactitude à laquelle il nous a habitués. Les questions d'immigration ne me sont pas tout à fait étrangères, et l'imposition de cette taxe aux Etats-Unis n'est pas aussi récente qu'il le croit ; il est aussi dans l'erreur en supposant qu'elle a eu pour résultat de faire apporter plus de précaution dans le choix des immigrants qui vont aux Etats-Unis.

Cette capitation de $2 n'est pas nouvelle. J'en sais quelque chose, puisque je l'ai payée moi-même, il y a quarante ans. Pour aller d'Halifax à Montréal, je passais par Portland, et en mettant le pied sur le sol américain, j'ai dû payer la capitation de $2. Il y a au moins cinquante ans que cette loi est en vigueur. Sous d'autres rapports encore, l'honorable député s'est écarté de la réalité. J'ai vu les inspecteurs américains à l'œuvre et leur inspection est exactement semblable à celle que font les inspecteurs canadiens des immigrants qui viennent dans ce pays. J'ai aussi vu la classe d'immigrants qui va aux Etats-Unis, car les navires qui amènent des immigrants au Canada, en contiennent toujours un certain nombre à destination des Etats-Unis. Je n'ai jamais constaté que les autorités américaines s'opposaient à leur admission aux Etats-Unis ; elles paraissaient, au contraire, enchantées de les avoir.

Il est vrai qu'ils étaient des immigrants d'une classe supérieure, mais on ne leur imposait aucune capitation, et je crois même que les compagnies de paquebots étaient subventionnées pour les amener et qu'on les recevait avec plaisir, comme de nouveaux citoyens qui feraient honneur à la nation et contribueraient à sa richesse et à sa prospérité.

Quant à la sévérité de l'inspection, je crois qu'elle existe surtout sur le papier, car j'ai toujours remarqué qu'à Halifax, elle est aussi rigoureuse pour les immigrants à destination du Canada, que pour ceux qui désirent aller aux Etats-Unis.

M. MONK : Alors, comment l'honorable député explique-t-il que parmi les immigrants admis au Canada et qui ont ensuite voulu se rendre aux Etats-Unis on ait refusé l'admission à 692 à la frontière, sous prétexte qu'ils étaient atteints de maladies contagieuses et n'étaient pas des immigrants acceptables.

M. W. ROCHE : Le commissaire de l'immigration aux Etats-Unis m'a avoué lui-

même que dans les écoles américaines on trouvait des enfants d'immigrants atteint du trachoma ou autres affections des yeux et qui avaient été admis dans le pays sans inspection. Ces immigrants débarqués à Montréal paraissent s'être rendus aux Etats-Unis sans difficulté. Ils s'assemblent sur la frontière et pénètrent sur le territoire américain où beaucoup d'entre eux deviennent à charge aux contribuables. Parmi ceux qui ont été examinés à Halifax, très peu ont été refusés par les autorités américaines.

M. SPROULE : Le fait cité par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) n'en reste pas moins indéniable. Peu importe que ces immigrants débarquent à Halifax ou à Montréal ; ils ont été admis au Canada après avoir subi l'examen ; mais quand ils ont voulu passer aux Etats-Unis on leur en a interdit l'entrée, et ils ont été renvoyés ici. Cela n'est pas de la théorie mais un fait constaté par les rapports officiels. Je crois que le défaut de notre système est le manque d'une inspection suffisante des immigrants avant qu'ils prennent passage pour le Canada. On prétend que l'inspection est très sévère, mais les faits ne semblent pas corroborer cette prétention. On serait plutôt porté à croire que bien des fois, il n'y a pas d'inspection du tout. Quant à ce projet de capitation, je suis plutôt porté à partager la manière de voir de l'honorable député de Jacques-Cartier. Avant de l'imposer, nous devrions cesser de payer de fortes primes à ceux qui nous amènent des immigrants. Il est illogique de payer les gens pour venir ici, presque indistinctement, et de vouloir ensuite les taxer. D'ailleurs, je ne suis pas certain qu'une capitation de $2 soit suffisante pour éloigner ceux que nous préférons ne pas avoir.

Nous avions une capitation de $50 sur les Chinois et cela ne les empêchait pas de venir ; nous avons dû l'augmenter considérablement. Une taxe de $2 n'empêchera personne de venir. Dans tous les cas, le principe n'est guère logique—payer pour amener les immigrants ici, puis chercher à les éloigner au moyen d'une capitation. Ce qu'il nous faudrait, c'est une meilleure inspection à l'étranger, la chose est peut-être difficile, mais non impossible.

Imposez la taxe que vous voudrez sur les immigrants non recommandables ; mais il y en a d'autres que nous aurions peut-être intérêt à payer pour les attirer parmi nous. Qui songerait, par exemple, à imposer une taxe sur les habitants de l'Angleterre, de l'Allemagne, de la France ou de tout autre pays qui nous envoient une immigration inférieure—la différence entre les deux classes est facile à établir. Personne ne peut confondre les immigrants des pays que je viens de nommer avec des Galiciens. Un Irlandais qui en voyait un certain nombre sur les quais à Montréal, et les examinait attentivement, finit par dire: " Begorra ! je ne m'étonne pas que Saint-Paul ait préféré leur écrire que d'aller leur parler." C'est à cette classe d'immigrants que nous voulons interdire l'entrée du Canada.

Voyez ce qui se passe à Winnipeg. J'ai écrit deux ou trois fois à des citoyens de cette ville, à ce sujet, et mes renseignements sont que les trois quarts des délinquants traduits devant les tribunaux correctionnels appartiennent à une seule classe d'immigrants. Les autres classes sont paisibles et inoffensives. Si vous croyez réussir à empêcher cette classe d'immigrants de venir au Canada, en imposant une capitation de $2, ou de $5, le Parlement doit l'imposer. Mais il peut être difficile de traiter différemment ceux que nous devons admettre et ceux que nous devons exclure, et tant que nous offrirons des primes à l'immigration, je trouve illogique de taxer les immigrants. Il est vrai que l'intention du Gouvernement n'est pas de l'imposer immédiatement, mais, le fait seul de mettre cette disposition dans la loi, paraît une inconséquence.

M. OLIVER : J'ai déjà expliqué que l'intention n'est pas d'imposer cette capitation de $2 à ceux pour lesquels nous payons $5 aux agents des compagnies de paquebots. Le but de cet article est de répondre à un désir qui a été plusieurs fois exprimé dans cette Chambre. Je crois même que c'est surtout l'opposition qui a demandé qu'une distinction soit faite entre les différentes classes d'immigrants. Notre intention est de considérer la qualité plutôt que la quantité.

M. SPROULE : La capitation s'appliquera à tous les immigrants.

M. OLIVER : Non. L'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) a prétendu cela, mais ce n'est pas ce qui aura lieu. Si l'article est rédigé de manière à comporter cette interprétation, il faudra le modifier, car ce n'est pas ce que nous voulons. Le but véritable est celui que vient d'indiquer l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) et la capitation pourra être appliquée à tout un pays dont l'immigration serait considérée comme peu recommandable. Un immigrant peut subir toutes les inspections quand à ses ressources financières, ou à sa santé, et n'en être pas moins immigrant non recommandable et alors nous pourrons invoquer cette loi pour lui imposer la capitation de $2. Cela n'empêcherait pas toute immigration de ce pays, mais pourrait la restreindre.

Je regrette que tant de nos amis soient opposés à cette disposition, et comme ce sont les voix qui comptent, que sa disparition n'affecterait pas les autres parties du bill, je propose, avec le consentement du comité, de réserver l'article, pour que la discussion puisse continuer et que la Cham-

bre fasse connaître son opinion sur les autres articles du bill.

M. SPROULE : Si le Gouvernement était autorisé à user de discernement et à n'imposer la capitation qu'aux immigrants dont la présence n'est pas désirée au Canada, je crois que la Chambre n'y aurait pas d'objection. C'est parce que la disposition est générale que je la trouve incompatible avec le système de primes que nous avons.

M. OLIVER : Que cela soit dit ou non dans l'article, notre intention est de ne prélever la taxe que lorsqu'un règlement à cet effet sera adopté ; et un règlement peut toujours être redigé de manière à ne pas obliger un immigrant à payer plus de deux dollars. Mais, comme je viens de le dire, réservons cet article.

M. BICKERDIKE : Avant que le comité passe à la discussion d'un autre article, je tiens à dire qu'il serait fort à désirer que l'inspection médicale se fit, comme on l'a suggéré, de l'autre côté de l'océan. Il arrive fréquemment à Montréal, comme l'honorable député de Saint-Antoine peut en témoigner, qu'une famille entière descende du paquebot, et qu'un enfant soit atteint du trachoma. La même chose doit se produire dans les ports océaniques. Aux termes de la loi, cet enfant doit être renvoyé dans son pays et les autres membres de la famille restent ici. La loi devrait être rédigée de manière à exiger le renvoi de la mère ou d'un autre membre de la famille, avec cet enfant. On éviterait ces complications en faisant faire l'inspection médicale de l'autre côté de l'océan, car on refuserait l'entrée du paquebot à un immigrant qui n'aurait pas un certificat de santé.

Si le Gouvernement laisse à la discrétion de ses fonctionnaires sur les navires, ou dans les ports, de décider qui paiera la capitation et qui ne la paiera pas, les mêmes scènes se répéteront. Cela fera naître des complications, sans résultats pratiques. Si le ministre veut prendre des renseignements à Niagara, ou aux endroits où l'on franchit la frontière, en allant de Montréal à New-York, il constatera que cette taxe ne rapporte rien autre chose que des ennuis.

M. MONK : Je tiens à appuyer les remarques que vient de faire l'honorable député de Saint-Laurent de Montréal (M. Bickerdike). Pour les raisons qu'il donne, ce serait une excellente chose d'avoir une inspection de l'autre côté de l'océan. Je sais qu'on prétend que cette inspection existe, qu'elle est faite par le médecin du bord, et par les soins de la chambre de commerce en Angleterre. Mais je ne crois pas qu'un médecin puisse faire un examen bien sérieux quand un millier d'immigrants arrivent sur un navire et nous n'avons aucune autorité sur le délégué de la chambre de commence, en Angleterre. Si nous avions nos propres inspecteurs en Europe, ce qui serait facile, en s'entendant avec les compagnies auxquelles nous payons de fortes primes, nous en retirerions de grands avantages.

(L'article 11 est réservé.)

Sur l'article 12.

M. RALPH SMITH : Monsieur le président, je me permettrai d'appeler l'attention de l'honorable ministre de l'Intérieur sur cet article qui assume l'exécution en ce pays d'un contrat passé entre des résidents du Canada et des résidents d'un autre pays. Il garantit les droits de la partie contractante au Canada, contre la mauvaise foi de l'immigrant. Mais un Canadien peut attirer des immigrants dans le pays, au moyen de fausses représentations, et il me semble que l'article devrait être rédigé de manière à prévoir ce cas. Dans le cas d'une grève, par exemple, on peut faire venir des ouvriers dans le pays au moyen de faux rapports. Si leurs dépenses de voyage ont été payées, cet article permet de les leur réclamer, et rien dans la loi ne défend les fausses représentations. L'honorable ministre voudra-t-il étudier ce point ?

M. OLIVER : Cet article n'est que la reproduction d'un article de l'ancienne loi. Comme je l'ai expliqué lorsque j'ai déposé ce projet de loi, ce n'est qu'une répétition de l'ancienne loi, avec quelques additions. Je comprends toute l'importance de l'objection que soulève l'honorable député, et avec l'assentiment du comité, cet article sera réservé jusqu'à ce que j'aie eu l'occasion de m'entendre avec lui, sur ce point.

M. LENNOX : Cet article est une reproduction de l'article 8 de l'ancienne loi, comme dit le ministre, mais d'une partie seulement.

M. OLIVER : Oui.

M. LENNOX : L'ancienne loi contenait en plus une disposition obligeant l'immigrant à remplir son engagement de servir. S'il existe un contrat par lequel l'immigrant s'engage au service de quelqu'un au Canada, pendant un temps déterminé n'excédant pas six mois, à des gages stipulés et s'il refuse ensuite, à son arrivée au Canada, de remplir son engagement, il est passible, sur conviction par voie sommaire, d'une amende n'excédant pas $20 et les frais, et de l'emprisonnement jusqu'au paiement de cette amende et des frais.

M. MONK : Il y a aussi l'article 47...

M. LENNOX : Pour quelle raison a-t-on séparé ces deux parties de l'article 8 de l'ancienne loi ?

M. OLIVER : Mon honorable ami remarquera que dans le présent bill, toutes les dis-

positions pénales sont réunies à la fin, et la dernière partie de l'article 8, étant une disposition pénale, nous l'avons mise avec les autres. Mais les deux parties sont une exacte reproduction de l'ancienne loi. Cependant, je demande que l'article soit réservé.

M. MONK : J'aimerais aussi savoir si l'article 12 et l'article 47 qui imposent des peines pour la violation d'un contrat par un immigrant et qui, par conséquent, sont du ressort du droit civil, ne devraient pas suivre la juridiction de la province dans laquelle on demande l'exécution du contrat.

M. OLIVER : C'est une question qui mérite d'être étudiée.

M. MONK : L'article 12 traite du recouvrement des sommes avancées à un immigrant. Si un immigrant des îles britanniques ou du continent européen arrive à Québec ou dans Ontario. . .

M. RALPH SMITH : Ou dans la Colombie-Anglaise.

M. MONK : . . . ou dans la Colombie-Anglaise et si on veut l'obliger à remplir un contrat qu'il aurait consenti dans son pays, n'est-ce pas à nos tribunaux civils qu'il appartient de prononcer, puisqu'il s'agit d'un contrat conforme aux lois de la province où on demande à le faire exécuter ? Il me semble qu'en légiférant à l'égard des contrats passés à l'étranger on empiète sur la juridiction des provinces, et qu'on ne saurait être trop prudent.

M. OSLER : Quelle est la nécessité de cet article ? Pourquoi ne le raye-t-on pas complètement ?

M. OLIVER : J'ai demandé qu'il fût réservé. Nous l'avons mis dans le présent bill parce qu'il se trouve dans l'ancienne loi, et qu'on a dû avoir une raison pour maintenir cette disposition si longtemps dans nos statuts. Cependant les objections qu'on soulève me paraissent assez sérieuses pour être prises en considération, afin de décider si l'article doit être retranché ou non. Mais je ne voudrais pas prendre un parti avant mûre réflexion.

Sur l'article 13.

M. W. ROCHE : Je trouve assez singulier le calcul par lequel cet article détermine le nombre de passagers qu'un navire pourra prendre à son bord. Si on permet un passager par deux tonneaux, cela fait 5,000 passagers dans un navire de 10,000 tonneaux. La manière de jauger le tonnage des navires britanniques est de déduire environ un quart pour les machines et avoir le tonnage net, et je crois qu'il serait préférable de dire que c'est le tonnage net qui servira de base. Dans tous les cas l'article devrait spécifier s'il s'agit du tonnage net ou du tonnage brut, pour éviter toute complication dans la pratique.

M. OLIVER : Cet article a été discuté avec les représentants des intérêts maritimes. Ils ont conseillé de retrancher les mots "sur le premier pont au tillac" dans le deuxième paragraphe et de les remplacer par les mots "sur chaque pont". Ils n'ont fait aucune objection aux autres parties de l'article. Quant à la proportion entre le tonnage et le nombre des passagers, cet article est absolument semblable à celui de l'ancienne loi. Cependant, je tiendrai compte de l'observation de l'honorable député d'Halifax (M. Roche).

M. W. ROCHE : L'ancienne loi avait probablement en vue les voiliers ou les navires de petites dimensions ; mais si cette proportion était observée dans les grands navires modernes, on pourrait mettre 7,500 passagers dans un navire de 15,000 tonneaux, ce qui me paraît exagéré.

M. OSLER: L'honorable ministre veut réserver cet article, mais je crois qu'il ferait mieux de le retirer. Il n'est probablement pas en contact aussi intime que les citoyens de Toronto avec ceux qui ont l'occasion de voyager souvent entre le Canada et les Etats-Unis. Je suis convaincu que cette loi serait une source d'embarras pour ceux qui sont appelés à franchir la frontière. A l'heure qu'il est, quand un convoi ou un navire entre aux Etats-Unis un fonctionnaire américain demande à l'agent compte des renseignements sur les passagers, pour prélever la capitation. S'il aperçoit parmi les passagers une figure qui lui déplait, s'il s'imagine que quelqu'un ne lui témoigne pas assez d'égard, il s'approche de lui et lui demande $2. On ne s'inquiète pas du tout de la santé ou des ressources financières du voyageur ; c'est une simple affaire de courtoisie de la part du fonctionnaire américain.

M. OLIVER : N'est-ce pas un fait reconnu que plus un navire est grand plus il peut transporter de passagers, sans danger ? Mon honorable ami (M. Finlayson) me fait remarquer que la loi anglaise admet un passager par chaque espace libre de 15 pieds de superficie, tandis que le bill actuel, en admet un par chaque 12 pieds. Naturellement les représentants des compagnies de paquebots ne se sont pas opposés à cette disposition qui est reproduite de l'ancienne loi, mais il serait peut-être préférable de mettre 15 pieds, comme dans la loi anglaise.

M. LENNOX : L'ancienne loi ne s'appliquait qu'aux navires venant du continent européen, ou d'un port situé en dehors des possessions de Sa Majesté, tandis que cet article du présent bill s'applique à tous les navires arrivant au Canada.

M. OLIVER : En effet.

M. LENNOX : Pourquoi ce changement ?

M. OLIVER : On a cru que la distribution faite dans l'ancienne loi n'avait pas sa raison d'être.

M. DANIEL : A la lecture de cet article, je ne puis pas me rendre compte de la quantité de pieds cubes d'air allouée à chaque passager. L'article dit qu'on n'admettra qu'un passager adulte, par 12 pieds de superficie. Combien de pieds cubes d'air, cela donne-t-il, par passager?

M. OLIVER : Je ne puis pas répondre à cette question.

M. DANIEL : D'après cette manière de déterminer le nombre des passagers qu'un navire peut transporter, il n'est pas possible de dire combien de pieds cubes d'air sont alloués à chaque passager.

M. OLIVER : L'article est concu dans les mêmes termes que celui de l'ancienne loi. Cependant je crois qu'il serait préférable de conformer notre loi à la loi anglaise et d'accorder 15 pieds de superficie à chaque passager.

M. DANIEL : C'est peut-être préférable, mais c'est une simple supposition que je fais, car nous n'avons aucun moyen de déterminer la quantité de pieds cubes d'air que cela donne à chaque passager.

M. FINLAYSON : Je suppose que l'ancienne loi ne mentionnait que les pays étrangers, parce que dans ces pays, il n'existait aucun règlement à cet égard.

M. LENNOX : Je le suppose ainsi.

M. GUTHRIE : Le ministre dit que la question a été discutée entre le député et les représentants des compagnies et que tout le monde a été satisfait de cet espace de 12 pieds de superficie.

M. FINLAYSON : Il n'y a pas le moindre doute que les compagnies de paquebots s'en contentent.

M. GUTHRIE : L'ancienne loi accordait 12 pieds et les navires modernes ont plusieurs ponts à la place de ce qu'on appelait autrefois le premier pont ou le tillac du navire.

On pourrait établir le nombre de pieds cubes si l'on savait au juste quel espace sépare les deux ponts, espace qui doit varier entre 12 ou 14 pieds.

M. LENNOX : Plutôt entre 8 et 9.

M. GUTHRIE : Nous pourrions nous baser là-dessus pour déterminer le nombre de pieds cubes d'air que chaque passager devra avoir.

M. OLIVER : Je propose que le mot "vingt" soit substitué au mot "cent" de l'avant-dernière ligne.

(L'amendement est adopté.)

M. LENNOX : Existe-t-il quelque dispositon générale relativement à la perception de l'amende ?

M. OLIVER : Pas que je sache. L'amende devra être perçue par les tribunaux. Cette disposition n'est virtuellemnt qu'une réédition du texte de l'ancienne loi.

Sur l'article 16 (le passager peut quitter le navire avant d'arriver au port de débarquement).

M. DANIEL : Quel est l'objet de cet article ?

M. OLIVER : Il va sans dire que la responsabilité pèse sur le capitaine. Nous sommes obligés d'avoir l'œil sur les immigrants depuis leur embarquement jusqu'à leur débarquement. Il y a un article qui se rapporte aux passagers qui s'embarquent après que le navire a quitté un port ; celui-ci a trait aux passagers qui débarquent avant que le navire soit arrivé au terme de son voyage. Ce n'est qu'un accident qui peut se produire au cours de la surveillance que nous sommes tenus d'exercer sur les passagers d'un port à un autre.

M. LENNOX : Voici ce qui arrivera : un immigrant sur lequel nous aurons payé une prime de $5 pourra débarquer avant d'arriver au Canada.

M. OLIVER : Il ne sera pas payé de prime sur les immigrants qui ne se rendront pas à destination.

La déclaration doit porter aussi le nom, l'âge et le dernier lieu de résidence de toute personne décédée au cours du voyage, et mentionner si cette personne était accompagnée de parents ou autres personnes ayant droit de prendre charge des deniers et effets laissés par ce passager.

2. En l'absence de tels parents ou de telles autres personnes, la déclaration doit porter désignation complète de la quantité et de la nature des biens, en argent ou autrement, laissés par ce passager ; et le capitaine du navire doit payer et représenter à l'agent d'immigration au port où le navire fait sa déclaration tous les deniers et effets appartenant à la personne décédée au cours du voyage.

3. L'agent d'immigration donne alors au capitaine un reçu ou récépissé des deniers ou effets ainsi remis entre ses mains par le capitaine, lequel reçu ou récépissé doit contenir une désignation complète de la nature de ces effets ou du montant de ces deniers.

M. LENNOX : L'argent devra-t-il être remis aux parents ?

M. OLIVER : Cela ne nous regarde pas. La loi canadienne ne s'étend aux navires que lorsqu'ils se trouvent à une distance de pas plus de trois milles du territoire canadien. En pareil cas, le navire est régi par la loi du pays d'où il vient.

M. LENNOX : La loi pourrait décréter que lorsque les parents sont mentionnés, le rapport devra spécifier la manière dont on aura disposé des deniers.

M. OLIVER : Dans ce cas, je propose que les mots "ainsi que la manière dont il en a été disposé" soient ajoutés à la fin du 1er paragraphe de l'article 18.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 27 :

Le médecin peut à toute époque, avec le consentement du ministre, effectuer tels arrangements qu'il considère nécessaires pour le soin et la surveillance des immigrants qui, pendant que dure la surveillance médicale, sont détenus à bord d'un navire ou qui, ayant obtenu la permission de quitter le bord, sont détenus soit pour traitement médical soit en attendant leur renvoi.

M. OLIVER : Je propose que cet article soit modifié en faisant suivre les mots "sont détenus à bord d'un navire" des mots " en quelque endroit où il n'existe pas d'hôpital ".

M. GUTHRIE : Ne vaudrait-il pas mieux dire : " en quelque endroit où il n'existe pas d'hôpital sur la terre ferme " ?

M. OLIVER : Je n'y vois pas d'inconvénient.

M. DANIEL : Veut-on parler d'un navire dépourvu d'infirmerie ?

M. OLIVER : Non ; voici ce dont il s'agit : lorsqu'il ne se trouvera pas sur la terre ferme d'endroit où l'on pourra convenablement détenir les immigrants, on pourra les détenir à bord du navire.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 28 :

Ne peut être débarqué en Canada nul immigrant qui est faible d'esprit, idiot, épileptique, ou qui est dément ou a subi deux ou plusieurs attaques d'insanité dans les cinq ans ; ne peut non plus être débarqué nul immigrant qui est sourd et muet, aveugle ou infirme, à moins qu'il n'appartienne à une famille qui l'accompagne ou qui est déjà au Canada et qui donne garantie suffisante aux yeux du ministre et en conformité des règlements à cet égard, s'il en est, qu'elle le supportera à perpétuité s'il lui est permis d'entrer en Canada.

M. OLIVER : Je propose que l'on substitue aux mots " deux ou plusieurs attaques ", dans la 3e ligne les mots " une attaque."

M. LENNOX : D'après l'article d'interprétation, les mots " débarquer " ou " débarquement ", appliqués à des passagers ou à des immigrants, signifient leur entrée en Canada. Mais on emploie ici le mot " débarqué ". Le ministre trouve-t-il un sens précis à ce mot ? Il ne semble pas prévu à l'article d'interprétation. J'appelle sur ce point l'attention du ministre parce que, advenant le cas où des immigrants entreraient au Canada autrement que par eau, le mot " débarqué " n'aurait aucune signification.

Je demanderai aussi à l'honorable ministre s'il tient beaucoup aux mots " sourd et muet " qui se trouvent dans cet article, et qui suivent les mots " aveugle ou infirme ". N'aimerait-il pas mieux mettre " sourd ou muet " ? Le sourd qui n'est pas muet doit-il être considéré comme étant incapable de subvenir à ses propres besoins ?

M. OLIVER : D'ordinaire, le sourd est également muet ; pas toujours cependant. Je veux bien substituer le mot " et " au mot " ou ". Si l'article a été ainsi conçu, règle générale, le sourd est muet et *vice versa*. Il y a sans doute des exceptions.

M. GUTHRIE : Le ministre entend-il que l'on refuse l'immigrant pour la seule raison qu'il est atteint de surdité? Il pourra nous venir des immigrants qui pour être sourds n'en seront pas moins chefs de famille. Mieux vaudrait, à mon sens, mettre " sourd et muet " ou " muet."

M. LENNOX : Je crois que cela vaut mieux. La surdité ne doit pas constituer une cause de refus.

M. OLIVER : Fort bien !

M. MONK : Cet article a une portée assez vaste. J'imagine cependant qu'il convient de donner toute cette latitude au ministre, parce qu'il est difficile de faire le triage des immigrants peu recommandables. En réalité, il n'est pas fait, à l'heure actuelle, d'examen médical dans le but de déterminer qu'un immigrant est faible d'esprit, épileptique, ou qu'il a des attaques d'insanité. Nombre des plus grands criminels de ce pays sont des immigrants que l'on aurait dû refuser en vertu d'une disposition comme celle-ci, mais dont l'état mental n'avait pas été déterminé. Ainsi, on a découvert que le meurtrier de Beauharnois, Shortis, avait été envoyé d'Irlande pour cause d'insanité. J'ai défendu moi-même un nommé Malloy accusé d'avoir assassiné à Montréal, et sans motif apparent, un respectable cultivateur. Convaincu de meurtre, il fut condamné à mort et pendu. On apprit que c'était un immigré sujet à des attaques d'insanité.

Les magistrats de Montréal pourraient apprendre au ministre de l'Intérieur qu'un grand nombre des détenus de nos prisons et que nous devons faire vivre sont des immigrants dont il est très difficile de déterminer l'état mental à leur arrivée au pays, état qui, s'il était déterminé, justifierait leur renvoi.

M. OLIVER : Mon honorable ami (M. Monk) fait observer avec beaucoup de raison qu'il est excessivement difficile de se rendre compte, à l'examen que nous faisons faire, de l'état mental des immigrants. Il verra toutefois un peu plus loin que le bill renferme une disposition qui statue sur le renvoi des immigrants qui, dans les deux ans qui suivent leur débarquement en Canada, donnent des signes de turpitude morale.

M. MONK : J'ai signalé ce point parce que je me rappelle avoir, il y a quelques années, entendu mon honorable ami (M. Oliver) énoncer une théorie qui est aussi la mienne, savoir : que nous ne devrions attirer au Canada que les seuls immigrants dont les antécédents nous seraient connus Le ministre doit se souvenir d'avoir énoncé cette

théorie en certaine circonstance où il s'agissait d'ouvrir certains crédits destinés à faire venir au Canada des doukhobors, des Galiciens et d'autres immigrants dont les antécédents ne nous étaient guère connus. Je me rangeai alors à son avis, estimant qu'on ne saurait user de trop de prudence en matière d'immigration.

M. LENNOX : Pour revenir à ce que je disais, je crois qu'il vaudrait mieux substituer "admis" à "débarqué"; de sorte que l'article se lirait ainsi : "Ne peut être admis en Canada," etc.

M. OLIVER : Le mot "débarquer" se trouve défini à l'article d'interprétation. Si mon honorable ami (M. Lennox) y consent, je proposerai que le présent article soit amendé de façon à se lire comme suit : "Il ne sera permis de débarquer en Canada à nul immigrant," etc.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 29 :

Ne peut être débarqué en Canada nul immigrant qui est affligé d'une maladie qui est contagieuse ou infectueuse et qui peut devenir dangereuse pour la santé publique ou se répandre, soit que cet immigrant ait l'intention de s'établir au Canada ou seulement de passer par le Canada pour aller s'établir dans un autre pays; mais si la maladie dont il souffre est guérissable dans un temps raisonnablement court, l'immigrant peut, subordonnément au règlement à cet égard, s'il en est, recevoir la permission de rester à bord ou de quitter le navire pour se faire traiter, sous l'empire de tel règlement que peut établir le ministre.

M. LENNOX : Ici aussi il conviendrait de remplacer les premiers mots par les suivants : "Il ne sera permis de débarquer en Canada à nul immigrant," etc.

M. OLIVER : Je propose que l'on insère les mots "là où il n'y a pas d'hôpital sur la terre ferme" après les mots "à bord."

(L'article, ainsi amendé, est adopté.)

Sur l'article 30 :

Ne peut être débarqué en Canada nul immigrant pauvre ou nécessiteux, mendiant de profession ou vagabond ou qui est en état de devenir un fardeau pour le public ; et toute personne débarquée en Canada qui, dans l'espace d'une année à compter de son débarquement, est devenue une charge pour les fonds publics, municipaux, provinciaux ou fédéraux, ou pensionnaire ou à la charge d'une institution de charité, peut être renvoyée au port ou à l'endroit d'où cet immigrant est venu ou s'est embarqué pour le Canada.

M. LENNOX : Ici encore il faudra insérer les mots : "Il ne sera permis de débarquer en Canada à nul immigrant," etc.

M. MONK : Que veut dire le mot "nécessiteux"? Pour ma part, je n'aime pas qu'on interdise l'entrée du pays à un immigrant pour la simple raison qu'il n'a pas d'argent; s'il passe un examen satisfaisant sous tous les autres rapports, qu'il soit jeune, qu'il jouisse d'une bonne réputaion et d'une santé excellente, je ne vois pas pourquoi on le renverrait. D'après cet article, il suffira pour qu'on le renvoie, qu'il soit dépourvu d'argent à son débarquement. Je n'aime pas cela.

M. OLIVER : Je ne crois pas que le mot "nécessiteux" ait le même sens que "pauvre." Ce mot signifie l'indigence et la dépendance passées à l'état chronique plutôt que le manque momentané d'argent. Ce sont les immigrants appartenant à cette catégorie que nous jugeons peu recommandables.

M. MONK : Je crois que la loi américaine dans la catégorie des immigrants à rejeter les malades, les criminels et tous ceux qui semblent devoir être à charge au public. Il va sans dire que l'on a raison de renvoyer les immigrants de cette catégorie-là.

M. DANIEL : Si je ne me trompe, la loi des Etats-Unis exige que tout immigrant soit possesseur d'une certaine somme d'argent.

M. OLIVER : Ligne 4e de l'article 30, au lieu de "une année," c'est "de deux années" qu'il faudra lire.

M. SLOAN : La fin de cet article porte que l'immigrant qui semble devoir devenir un fardeau pour le public peut être renvoyé au port ou à l'endroit d'où il est venu ou s'est embarqué pour le Canada. En pareil cas, sur qui retomberont les frais de rapatriement?

M. OLIVER : Sur les compagnies de transport.

M. SLOAN : Comment saurez-vous que c'est telle ou telle compagnie qui l'a amené au Canada ?

M. OLIVER : Les noms des immigrants sont inscrits sur le manifeste du navire. C'est par ce moyen que nous découvrons les relations qui existent entre la compagnie et l'immigrant.

M. LENNOX : Cette dernière partie n'a pas de raison d'être. J'ignore si la loi actuelle contient une disposition semblable, mais il est souverainement injuste de décréter que l'immigrant débarqué en Canada dans les plus heureuses circonstances, jouissant d'une bonne santé et possédant quelque argent, peut être renvoyé parce que dans l'espace de deux années, il est devenu, par suite des circonstances extraordinaires, une charge pour les fonds publics, municipaux, provinciaux ou fédéraux, ou pensionnaire à la charge de quelque institution de charité. Je ne crois pas que nous ayons le droit de légiférer ainsi ; ce serait odieux.

Celui qui immigre au Canada y acquiert son droit de séjour, bien qu'il ne devienne pas citoyen canadien dans un délai de deux années ; et ce serait porter atteinte au droit

naturel que de le renvoyer parce que dans l'intervalle le malheur ou même son imprévoyance ont voulu qu'il devînt une charge pour les fonds publics. Du moment qu'il répond à toutes les conditions à l'époque de son arrivée au Canada, je ne crois pas que nous dussions le faire surveiller pendant deux ans et décréter que des circonstances postérieures pourront motiver son renvoi.

M. MONK : L'expérience m'a appris que c'est là une sage latitude à laisser au Gouvernement. Certaines familles nous envoient dans le but de s'en débarrasser des immigrants atteints d'épilepsie ou d'autres maladies dont on ne se rend pas compte lorsqu'ils débarquent. Ces gens finissent par échouer dans nos hôpitaux, nos asiles et nos prisons. Je suis certain que l'on pourrait signaler plus d'un de ces cas à Montréal.

L'article ne porte pas que le renvoi sera obligatoire, mais le Gouvernement pourra y recourir le cas échéant. Cette disposition me paraît très sage. S'il eût été loisible au Gouvernement de se débarrasser de Shortis au moment où il commença de donner des signes de l'insanité qui lui a fait tuer trois personnes le même jour, il l'aurait certainement renvoyé dans son pays, épargnant ainsi de bien vives douleurs aux familles des victimes.

M. LENNOX : Cet article ne vise pas les immigrants atteints d'épilepsie ou de quelque autre maladie, mais seulement les pauvres, les mendiants et les vagabonds ; et ces pauvres diables dont le seul crime est de n'avoir pas d'argent et de ne pouvoir subvenir à leur propre subsistance non plus qu'à celle de leur famille, on devra les renvoyer.

M. MONK : Les dispositions de l'article s'étendent à quiconque débarque au Canada.

M. LENNOX : Mais on ne saurait les restreindre aux épileptiques ou aux faibles d'esprit. La mise en vigueur de cet article aura pour effet de motiver le renvoi de personnes qui, à la suite de circonstances indépendantes de leur volonté, seront devenues une charge pour les fonds publics. On ne renvoie pourtant pas dans leur pays d'origine ceux de nos concitoyens qui deviennent à la charge du public.

M. OLIVER : En ceci, nous suivons de très près l'exemple des Etats-Unis qui ont inséré dans leurs lois une disposition dans ce sens, dispositions dont les bons effets se font sentir au Canada. A cet égard, il ne me semble pas déplacé de rendre la réciproque. Je conçois parfaitement que l'honorable député (M. Lennox) trouve un peu étendu le pouvoir conféré au Gouvernement, mais il y a lieu de compter que celui-ci saura en user avec toute la discrétion voulue. En certains cas, le paupérisme est aussi dangereux que le crime ou les infirmités physiques ou morales ; parfois même il va jusqu'à dégérer en infirmité mentale. Il y a des gens dont le seul défaut est de faire profession de la mendicité ; il me semble que ceux qui ne tentent pas de vivre autrement, qui n'ont même pas l'ambition de subvenir à leurs propres besoins lorsqu'on leur en fournit le moyen, devraient nécessairement tomber dans la catégorie de ceux qui peuvent être renvoyés dans le pays d'où ils viennent.

Je ne crois pas que cet article confère de pouvoir trop étendu, pourvu qu'on l'exerce avec discernement. On m'apprend que les Etats-Unis ont fixé à trois années le délai dans lequel les immigrants peuvent être renvoyés ; ce délai, nous en avons le bénéfice.

M. W. WRIGHT : Le ministre pourrait-il me dire si le Canda agirait sagement en accueillant un immigrant qui reviendrait au pays après avoir passé trois ans ou même seulement deux ans aux Etats-Unis ? Tel qu'il est actuellement conçu, cet article ne me paraît pas justifiable. Je crois que l'Angleterre aurait parfaitement raison de refuser l'immigrant anglais voulant rentrer dans son pays natal après avoir séjourné trois ans au Canada. Le délai devrait être d'un an, et même dans ce cas, je me demande si nous n'aurions pas encore raison d'interdire l'entrée du pays aux immigrants qui désireraient y revenir.

M. OLIVER : Le gouvernement américain a fixé le délai à trois ans, et l'on m'apprend que le département de l'immigration des Etats-Unis verrait d'un bon œil l'établissement d'un délai semblable au Canada. Nous demandons que la durée du délai soit fixée à deux années au lieu de trois.

M. W. WRIGHT : Les autres pays qui nous envoient des immigrants, ceux d'Europe, par exemple, consentiront-ils à recevoir ces gens au bout de trois ans ?

M. MONK : Je ne crois pas qu'il en puisse être autrement, car ils n'auront pas encore changé de nationalité. Et puis, quand les faits établissent qu'il y a eu entente dans le but de débarrasser un pays de quelque nécessiteux en l'envoyant à l'étranger, comme cela se voit souvent dans le cas des immigrants, nous avons le droit de renvoyer l'immigrant au pays auquel il était à charge avant de venir au Canada.

M. OLIVER : Je ne crois pas qu'aucun pays ait le droit de fermer ses portes à ses propres enfants. Il va sans dire que les immigrants ne peuvent devenir citoyens canadiens qu'au bout de trois années de séjour au Canada.

Sur l'article 31 :

Ne peut être débarquée au Canada en qualité d'immigrant nulle personne qui a été déclarée coupable d'un crime impliquant turpitude morale ou qui est une prostituée, ou un entremetteur ou une entremetteuse, ou qui amène

ou tente d'amener au Canada des prostituées ou des femmes pour la prostitution.

M. MONK : Il est difficile de savoir si un immigrant a été trouvé coupable d'un crime quelconque. Je fais cette observation parce qu'il nous arrive chaque jour un grand nombre d'immigrants fort honorables qui sont une précieuse acquisition pour le pays. D'un autre côté, on constate que les nombreux immigrants qui sont des criminels de profession affectionnent tout particulièrement les grandes villes comme Montréal ; et lorsqu'ils sont convaincus de quelque crime en notre pays, on découvre qu'ils avaient déjà été trouvés coupables en Angleterre ou sur le continent européen. Notre pays tend à servir, du moins dans une large mesure, de refuge à cette classe de criminels, et certain magistrat de Montréal m'a dit que la plupart de ceux qu'il a condamnés à la prison n'étaient pas des Canadiens, mais des gens qui avaient été déclarés coupables de crimes commis dans les Iles Britanniques ou sur le continent.

Le Gouvernement est-il en situation d'organiser des mesures susceptibles d'enrayer ce mouvement d'immigration? Quant à moi, j'estime qu'on ne devrait permettre à aucun immigrant de débarquer en Canada, à moins qu'il ne fût porteur de quelque certificat établissant qu'il n'a, jamais commis de crime impliquant turpitude morale. Je ferai observer qu'il n'est que juste d'exiger des immigrants qu'ils fournissent eux-mêmes la preuve—il leur serait facile de l'obtenir dans le pays d'où ils viennent—qu'ils ne tombent pas dans la catégorie visée par cet article.

M. OLIVER : Pour être sensée, la proposition n'en est pas moins d'une réalisation difficile. Néanmoins, la manière de voir de l'honorable député est celle du Gouvernement. Il n'est pas à désirer que les immigrants de cette catégorie puissent débarquer en Canada ; si nous pouvons les en empêcher, nous le ferons.

M. FOWLER : Qu'ils se fassent décerner un certificat par le greffier de quelque tribunal, le magistrat ou le maire de leur ville.

Sur l'article 32 :

Le Gouverneur en conseil peut, par proclamation ou par décret, chaque fois qu'il considère la chose nécessaire ou à propos, interdire le débarquement en Canada de toute catégorie donnée d'immigrants.

M. LENNOX : C'est une disposition nouvelle ?

M. OLIVER : Oui, et elle est très rigoureuse ; nous l'avons insérée à cause de la venue récente d'une certain nombre d'immigrants bohémiens que nous jugeons peu recommandables à tous égards, sauf au point de vue physique et mental, et nous voulons être en mesure de leur interdire l'entrée en Canada.

M. LENNOX : Cet article autorise le Gouvernement à diriger la politique du Canada en matière d'immigration. Je ne l'approuve ni le désapprouve, mais c'est à cela qu'il se résume. Le Gouverneur en conseil pourra décréter que les immigrants de telle ou telle catégorie ne pourront pas débarquer en Canada.

M. SPROULE : Comment désignera-t-on la catégorie d'immigrants connus sous le nom de bohémiens ? On voit beaucoup de bandes nomades qui font le commerce des chevaux et dont les membres, qui passent pour des bohémiens, sont tout simplement des Américains ou des Canadiens. A quelle nationalité rattacherez-vous cette catégorie d'individus ? Le problème est assez difficile à résoudre.

M. OLIVER : Quelle que soit leur nationalité, je crois qu'il y a lieu d'interdire le débarquement à tous ceux dont le genre de vie est celui des bohémiens. Si le comité agrée l'article, je proposerai d'y insérer les mots suivants : " qui sera dûment porté à la connaissance des compagnies de transport ".

M. GUTHRIE : Cela ne me paraît pas assez précis ; j'aimerais mieux le texte suivant : " qui sera dûment porté à la connaissance des compagnies de transport par la publication pendant au moins un mois d'un avis à cet effet dans la " Gazette du Canada ". Il semble qu'il suffira d'un mois pour que l'avis parvienne à tous les ports.

M. OLIVER : J'accepte volontiers cet amendement.

M. MONK : L'article serait-il mis en vigueur tout de suite ?

M. GUTHRIE : Quand il s'agira d'immigrants s'embarquant à Hong-Kong, par exemple, l'avis devra être publié plus longtemps d'avance.

M. MONK : Il est à craindre qu'un délai d'un mois permette à un grand nombre d'immigrants peu recommandables de débarquer. Mieux vaudrait que le décret fût mis en vigueur sans retard, le ministre devant s'empresser d'avertir les compagnies de transport.

M. OLIVER : Les compagnies de transport devraient nécessairement être dûment prévenues d'avoir à ne pas prendre de tels passagers à bord de leurs navires. Je m'en tiens à mon amendement : " qui sera dûment porté à la connaissance des compagnies de transport " car il signifie que les compagnies devront être averties avant de s'engager à transporter des immigrants de cette catégorie, et l'avis pourra leur être signifié dans un délai de dix jours.

(L'article, ainsi amendé, est adopté.)

Sur l'article 33.

M. LENNOX : On pourrait peut-être amender cet article en faisant suivre le mot " informer " des mots " et rendre une décision ".

M. OLIVER : J'accepte l'amendement de mon honorable ami, car il tend à rendre plus clair le texte de l'article.

(L'article, ainsi amendé, est adopté.)

Sur l'article 34.

M. OLIVER : Cet article est de la plus haute importance pour les compagnies de transport ; après l'avoir étudié avec elles, elles ont agréé l'amendement dont je vais donner lecture. Elles prétendent que l'article actuellement inséré dans le projet de loi est trop étendu et manque de précision, et sans chercher à se soustraire aux obligations qui y sont décrétées, elles demandent qu'elles soient définies d'une manière plus précise.

Je propose que l'article soit rayé et remplacé par le texte suivant :

Toutes les compagnies de chemins de fer ou de transport ou autres personnes qui amènent au Canada des immigrants venant d'un pays étranger doivent, sur la demande du surintendant de l'immigration, transporter dans le pays d'où il a été amené tout immigrant dont le débarquement en Canada est interdit par la présente loi, et qui a été amené au Canada par ces compagnies de chemins de fer ou de transport ou autres personnes, dans un délai de deux ans antérieur à ladite demande.

M. LENNOX : Cet amendement ne vise que les personnes dont le débarquement est interdit par le bill, tandis que l'article que l'on propose de rayer vise celles dont le débarquement est interdit par le bill ou par décrets du conseil, proclamations ou règles qui en visent l'exécution.

M. OLIVER : En effet ; nous ajouterons ces mots à l'amendement pour le rendre conforme au bill.

M. W. WRIGHT : Supposons qu'une compagnie de transport débarque à Saint-Jean des immigrants qui se rendent aux Etats-Unis et sont renvoyés au Canada pour être rapatriées ; quel serait l'effet de la loi à leur égard ? Les Etats-Unis ont le droit de les renvoyer au Canada, mais comment pourra-t-on les renvoyer dans leur pays à leur retour des Etats-Unis ? Quelle compagnie de chemin de fer serait tenue de les transporter de Windsor, par exemple, jusqu'au port où ils doivent s'embarquer pour retourner chez eux ?

M. OLIVER : Si nulle compagnie de chemin de fer n'était tenue de les transporter, et si le Gouvernement tenait à leur renvoi, ce dernier serait nécessairement obligé de payer leur transport jusqu'au port d'embarquement.

(L'amendement est adopté.)

Sur l'article 35.

M. OLIVER : Je propose que l'article 35 du bill soit rayé et remplacé par le texte suivant :

Chaque fois qu'au Canada un immigrant, dans l'année à compter de son débarquement au Canada, commet un crime impliquant turpitude morale ou devient incapable, pour cause de maladie ou par suite d'accident, de gagner sa vie, ou devient pensionnaire d'une prison ou d'un hôpital ou autre institution de charité, il est du devoir du greffier ou du secrétaire de la municipalité d'en avertir immédiatement le ministre, et de lui faire connaître tous les détails. Dès qu'il a reçu pareil renseignement le ministre peut, après enquête, ordonner le renvoi de cet immigrant aux frais et dépens de cet immigrant, s'il est en état de payer, et, si non, aux frais de la municipalité où il a en dernier lieu résidé régulièremet si le ministre en ordonne ainsi, et si l'immigrant est un vagabond ou un chemineau ou qu'il n'y ait pas de telle municipalité, aux frais du ministère de l'Intérieur. Tout tel immigrant est transporté au port d'où il est venu aux frais du propriétaire du navire qui l'a amené au Canada. S'il a été amené au Canada par une compagnie de chemin de fer, cette compagnie doit similairement le transporter ou le faire transporter de la municipalité ou de la localité d'où il est renvoyé, au pays d'où il a été amené.

M. WILLIAM WRIGHT : Cela est très injuste à l'égard des municipalités. En certains endroits on se plaint très fortement des immigrants qui, lorsqu'ils sont entrés au pays, tombent dans un état de pauvreté et mendient dans les rues. Lorsque par le fait de notre politique d'immigration, les pauvres et les criminels nous arrivent au pays, et deviennent à charge aux municipalités, je crois que le moins que le Gouvernement pourrait faire serait de payer les dépenses de leur renvoi.

M. OLIVER : Le point en question est que l'immigrant est devenu une charge pour la municipalité, et ce bill dit que la municipalité pourra se libérer de ce fardeau en payant le coût de transport de l'immigrant. La municipialité sera en bien meilleure position par suite des dispositions de cet article qu'elle ne le serait sans lui.

M. SPROULE : En vertu de la loi provinciale d'Ontario, lorsqu'une personne réside dans une municipalité pendant dix mois, et devient indigente, la municipalité est obligée d'en avoir soin.

M. RALPH SMITH : Je désire appeler l'attention du ministre sur ces mots de l'article 35 : " ou devient incapable pour cause de maladie ou par suite d'accident de gagner sa vie ". Je crois que c'est là trop de cruauté. Un immigrant de bonne foi, après son arrivée en ce pays peut devenir incapable, par suite de maladie ou d'accident, de gagner sa vie, et il faudra le renvoyer.

M. OLIVER : Ces mots n'auraient pas dû être inclus dans l'article, et je propose qu'ils soient rayés.

(L'amendement est adopté.)

M. LENNOX: Le seul changement à faire, je crois, dans les premières lignes se rapporte à la longueur de la période d'une année à deux années. Si une personne a commis un crime impliquant turpitude morale, il faut la renvoyer.

Je ne crois pas que ce soit juste ; je ne crois pas que ce soit de bonne loi internationale. Nous avons pris toutes les précautions à l'arrivée de cette personne au pays. Au bout de deux ans qu'elle a habité ce pays elle a peut-être rencontré de mauvaises compagnies et a commis quelques crimes, et je doute fort que pour cela nous ayons le droit de la renvoyer. Mais laissant cela de côté nous rayons les mots " devient incapable par suite de maladie ou d'accident ", nous devrions aussi rayer les mots " devient pensionnaire d'une prison ou d'un hôpital ou autre institution de charité " car une personne qui devient incapable pour cause de maladie de gagner sa vie peut aussi très bien devenir pensionnaire d'une telle institution, et les frais du renvoi ne devraient pas être imposés à la municipalité lorsque c'est le Gouvernement qui a engagé cette personne à venir au Canada.

M. MONK : Je crois que nous pourrions maintenir cet article parce qu'il n'impose pas d'obligation. Il permet seulement au ministre de faire une enquête. Supposons que le ministre en fasse une au sujet d'un crime impliquant turpitude morale et découvre que l'immigrant qui a été trouvé coupable du crime, était un criminel habituel lorsqu'il a été envoyé au Canada, il serait alors en droit de le renvoyer dans son pays. Si le ministre découvre que la maladie ou l'accident a eu sa cause avant que l'immigrant soit venu au pays et qu'il devienne un pensionnaire d'un hôpital ou d'une prison, il me semble que le ministre aurait droit de le renvoyer. Au contraire, s'il découvre que la maladie ou l'accident a commencé dans ce pays, je ne crois pas que le ministre commettrait l'injustice de renvoyer cette personne, mais il est bon qu'il ait le droit de faire cette enquête, et d'agir ensuite à sa discrétion.

M. OLIVER : Cet article ressemble beaucoup à celui que mon honorable ami a discuté précédemment. Je suis toujours du même avis qu'afin de rendre la disposition effective il est nécessaire d'accorder au ministre l'autorisation demandée et de croire ensuite que le Gouvernement ne fera pas d'injustice en vertu de cette disposition. Les articles 35 et 36 sont adoptés.

Sur l'article 37 ; les passagers et leur bagage sont débarqués sans frais.

M. GUTHRIE : Cet article dit que " le capitaine d'un navire a le droit de débarquer les passagers et leur bagage sans frais pour eux à l'un quelconque des débarcadères publics ordinaires au port d'entrée selon les ordres qu'il reçoit de l'agent d'immigration du port ". On se plaint que les agents d'immigration du port ne se donnent pas beaucoup de peine pour trouver l'endroit le plus sûr où le vaisseau peut débarquer ses passagers. Il en est résulté des dommages à des navires, et je crois que les mots "aux débarcadères publics ordinaires au port d'entrée" suffisent et que les mots " selon les ordres qu'il reçoit de l'agent d'immigration du port " devraient être omis. Je propose que les mots " suivant les ordres qu'il reçoit de l'agent d'immigration du port soient rayés."

M. OLIVER : Je crois que l'honorable député interprète mal le sens des mots employés dans cet article. Les trois dernières lignes de l'article sont celles qui donnent à l'agent d'immigration l'autorité nécessaire pour faire amarrer le navire au quai. Les propriétaires de navires se sont opposés à cette condition et conséquemment ces lignes ont été rayées, laissant au pilote ou au capitaine le soin de choisir l'endroit où placer le navire. Les mots " suivant les ordres qu'il reçoit de l'agent d'immigration " n'ont pas trait à l'endroit où sera placé le navire, mais à la manière de débarquer les passagers et leur bagage.

M. GUTHRIE : Si tel est le sens de l'article je n'y vois pas d'objection, mais la manière dont il se lit donne à entendre que les mots s'appliquent au débarcadère.

Sur l'article 41:

Il est interdit à toute personne, que ce soit un courtier d'immigrants ou un agent ou quelqu'un agissant de la part d'une compagnie de bateaux à vapeur, d'une compagnie de chemin de fer ou d'une compagnie d'expédition, ou un propriétaire d'hôtel ou de maison de pension ou son agent, d'aller à bord d'un navire amenant des immigrants au Canada après l'arrivée de ce navire en eaux canadiennes, ou d'entrer dans un dépôt d'immigrants, ou d'aller sur un quai où débarquent des immigrants, ou de racoler ou de solliciter un immigrant arrivant par ce navire, avant que les immigrants de ce navire soient débarqués, à moins qu'elle n'y soit autorisée par l'agent d'immigration au port d'entrée où ce navire débarque ses passagers.

M. OLIVER : Je propose que les mots " l'agent d'immigration " à l'avant dernière ligne soient remplacés par les mots " le surintendant d'immigration ou ". Et les mots " l'agent d'immigration " viendront à la suite.

(L'article ainsi amendé est adopté.)

Sur l'article 42:

Tout propriétaire d'auberge, d'hôtel ou de maison de pension dans une cité, une ville, un village ou un endroit au Canada désigné par un décret du conseil, qui reçoit un immigrant dans son établissement en qualité de pensionnaire ou de locataire dans les trois mois de l'arrivée de cet immigrant au Canada, fera tenir affiché dans un endroit en vue dans les salles publiques et les corridors de son établissement et imprimé sur ses cartes d'affaires, une liste des

prix exigés des immigrants par jour et à la semaine pour table et logement, ou pour l'un ou l'autre, ainsi que les prix de chacun des repas séparément ; et sur ces cartes seront aussi énoncés le nom du propriétaire de l'établissement, le nom de la rue ou celui-ci est situé ainsi que le numéro qu'il porte dans cette rue. Nul propriétaire de maison de pension, d'hôtel ou d'auberge n'a de privilège sur les effets de l'immigrant pour une somme réclamée pour nourriture ou logement au delà de cinq piastres.

M. SPROULE : Cet article n'empiète pas sur les droits provinciaux?

M. OLIVER : C'est l'ancien article 34.

M. LENNOX : Vous ne pouvez pas adopter cet article sans vous mettre en conflit avec la constitution. La réglementation des contrats appartient aux provinces et cet article touche à la propriété, aux droits civils d'une façon générale dans les provinces.

M. FIELDING : C'est l'ancienne loi. C'est la seule réponse.

M. LENNOX : Nous ne nous étions pas encore aperçus de cela. Il serait bon de réserver l'article pour que le ministre de la Justice puisse l'étudier.

M. OLIVER : Il est copié mot pour mot sur l'ancienne loi, et il est très désirable que nous l'adoptions si nous en avons le droit. Vu qu'il existe depuis longtemps, il doit y avoir de bonnes autorités pour son maintien.

M. SPROULE : Si un propriétaire d'auberge viole cet article, quelle autorité avez-vous pour le lui faire respecter ?

M. LENNOX : Si vous faisiez de cette violation un crime, alors vous auriez droit d'adopter cet article.

M. SPROULE : Seriez-vous obligé de modifier le code criminel alors ?

M. LENNOX : Vous pourriez insérer un article du code criminel dans ce bill. Imposez-vous une amende pour la violation de l'article ?

M. OLIVER : Oui.

M. FIELDING : Il n'y a probablement que la dernière phrase à laquelle on puisse faire objection.

M. OLIVER : Avez-vous des objections au premier article ?

M. LENNOX : Je crois qu'il est douteux.

(L'article est réservé.)

Sur l'article 45 :

Est interdit à tout officier, matelot ou autre individu à bord d'un navire qui amène des immigrants au Canada, pendant que ce navire est dans les eaux canadiennes, d'attirer ou faire entrer une immigrante dans la pièce qu'il habite, ou, sauf sur l'ordre ou avec la permission préalable du capitaine de ce navire, de visiter ou de fréquenter toute partie dudit navire assignée aux passagères immigrantes.

M. LENNOX: Est-ce que le mot "officier" dans cet article comprendrait le docteur ?

M. OLIVER : Non, je ne crois pas qu'il comprenne le docteur.

Sur l'article 46.

Le capitaine de tout navire amenant des immigrants au Canada est tenu, dès que le navire est dans les eaux canadiennes, de faire afficher en évidence sur le gaillard et dans les différentes parties du navire réservées aux passagers immigrants un avis écrit ou imprimé dans la langue des différentes classes ou nationalités des passagers, contenant les dispositions de la présente loi relatives à l'interdiction des rapports entre l'équipage et les passagers immigrants et les peines édictées pour la violation de ces dispositions, et de tenir cet avis ainsi affiché durant le reste du voyage.

2. L'agent d'immigration au port d'entrée examinera tout tel navire à son arrivée pour constater s'il y a eu observation des dispositions du présent article, et il instituera des procédures pour l'application de toute peine encourue en l'espèce.

M. OLIVER : Je propose de rayer les mots après " afficher ", dans la quatrième ligne, jusqu'après le mot " nationalité " dans la sixième et insérer les mots suivants :

Tenir affiché un avis ou écrit imprimé dans les langues suivantes : anglaise, française, danoise, allemande, russe et en dialecte hébreu et en telles autres langues que le surintendant de l'immigration pourra ordonner.

Tel que se lit l'article présentement, les compagnies de steamers sont obligées sous peine d'une amende de $200 de tenir ces avis affichés dans la langue de tous les passagers. Les compagnies font remarquer que cela leur est virtuellement impossible, et elles veulent que les langues soient énumérées, afin de mettre la responsabilité sur le département, au sujet de la langue dans laquelle l'avis doit être affiché. Cela est apparemment raisonnable.

(L'amendement est adopté.)

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : Il n'y a pas de changement dans l'article 47.

Sur l'article 50 :

Si le capitaine d'un navire arrivant à un port d'entrée au Canada permet à un passager de quitter le navire avant :

" a " d'avoir remis à l'agent d'immigration à ce port une déclaration attestée et exacte, en la forme prévue par le règlement à cet égard, ou avant

" b " que cette déclaration ait été certifié exacte, et qu'il ait été donné audit capitaine un certificat de cette exactitude, avec un reçu de l'agent d'immigration pour les droits, s'il en est, que doit acquitter le capitaine sous le régime des dispositions de la présente loi, ainsi qu'un permis de l'agent d'immigration autorisant ses passagers à débarquer, il est passible d'une amende n'excédant pas cent piastres et

d'au moins vingt piastres pour chaque passager quittant ainsi le navire.

M. GUTHRIE : Le paragraphe dit qu'il faut un reçu de l'agent d'immigration attestant que les droits, s'il en est, ont été acquittés par le capitaine sous le régime des dispositions de la présente loi. Cela ramène la question qui a été discutée à l'article 2—de savoir s'il y aura des droits de payés ? Dans tous les cas je suppose que les droits ne seront pas payables tant que tous les passagers n'auront pas été débarqués.

M. OLIVER : Il faudra laisser cet article en suspens jusqu'à ce que nous ayons décidé au sujet de l'article 11.

L'ORATEUR SUPPLEANT : L'article 50 est réservé.

Sur l'article 51 :

Tout pilote auquel a été confié un navire ayant des passagers à bord, qui sait qu'il a été permis à un passager de quitter le navire contrairement aux dispositions de la présente loi, et qui, immédiatement à l'arrivée de ce navire dans le port auquel il s'est engagé de le piloter, et avant que l'agent d'immigration ait permis aux passagers de quitter le navire, n'informe pas ledit agent qu'il a été ainsi permis à ce passager ou à ces passagers de quitter le navire, est passible d'une amende n'excédant pas cent piastres pour chaque passager à l'égard duquel il a de propos délibéré négligé de donner ce renseignement.

M. LENNOX : Cet article est-il copié sur l'ancienne loi ?

M. OLIVER : Oui ; c'est ce que l'on me dit.

M. LENNOX : Vous avez dans cet article les mots " de propos délibéré " appliqués à cette négligence. Souvent on insère ce mot et souvent aussi on l'omet de nos lois, ce qui quelquefois frustre l'intention du législateur.

M. OLIVER : Je crois qu'il est bien dans ce cas de le laisser.

Sur l'article 52 :

Si le capitaine d'un navire arrivant à un port d'entrée au Canada manque de déclarer par écrit à l'agent d'immigration à ce port, dans la déclaration que la présente loi lui prescrit de remettre à chaque voyage, le nom et l'âge de chaque passager embarqué à bord de ce navire pour ce voyage, qui est aliéné, idiot, sourd et muet, aveugle ou infirme, faisant connaître aussi, quant à chaque tel passager, s'il est accompagné de parents, capables ou non de le soutenir, ou s'il fait une fausse déclaration sur quelqu'un de ces points, il est passible d'une amende n'excédant pas cent piastres pour chaque tel passager à l'égard duquel une telle omission se produit ou une telle fausse déclaration est faite.

M. GUTHRIE : Cet article dit d'abord que lorsqu'il n'y a qu'une simple omission de fournir ces détails, et en second lieu que si l'on fait un rapport faux, l'amende n'excédera pas $100, et ne sera pas de moins de $20 pour chaque passager. Ces amendes me semblent un peu fortes, et je proposerais qu'on les diminue à $50 et à $10, si l'on tient compte des autres amendes imposées par cette loi. Le paragraphe 2 rend aussi le propriétaire du navire responsable et passible des mêmes amendes. Cela ferait double amende. Je crois que, lorsqu'une simple omission peut faire condamner l'accusé, l'amende est excessive. Je propose que les chiffres soient réduits à $50 et à $10.

M. OLIVER : L'intention n'est pas d'imposer double amende, et si les termes du bill donnent cela à entendre, il serait bon de proposer un amendement afin d'empêcher double imposition d'amende. Mais comme tout l'objet de cette loi est de pourvoir aux cas qui sont spécialement mentionnés dans cet article, et comme le Gouvernement porte la responsabilité de l'obéissance ou de la négligence du capitaine, il me semble que l'amende n'est pas excessive. C'est une affaire très sérieuse, si nous devons nous en occuper, et si nous permettons à quelqu'un d'échapper, grâce à la négligence des officiers, nous ne rendrons pas alors justice au pays.

M. GUTHRIE : Lorsqu'il y aura un millier de passagers à débarquer et que les noms de dix ou douze auront été omis par inadvertance, la plus petite amende qui pourra être imposée sera de $200 à $240, même dans le cas d'une omission accidentelle, et la plus forte amende s'élèverait à $1,000 ou $2,000. Je ne crois pas que la punition soit du tout en proportion du crime. Elle est exorbitante ; $50 devraient être la limite extrême. Au sujet du paragraphe 2 je voudrais qu'il fut amendé de façon à ce que l'on n'impose pas deux amendes, une sur le propriétaire et une sur le capitaine.

M. OLIVER : L'honorable député pourrait-il me rédiger l'amendement qu'il voudrait faire adopter.

M. GUTHRIE : Je proposerais l'addition des mots suivants :

Lorsque le capitaine d'un navire aura été condamné à payer une amende en vertu de cet article il n'y aura pas d'autre poursuite contre le propriétaire dudit navire.

M. OLIVER : Nous allons réserver cet article.

Sur l'article 53.

M. GUTHRIE : L'honorable ministre a-t-il examiné les dispositions de l'Acte de la marine marchande anglaise au sujet des amendes lorsqu'un capitaine néglige de déclarer les passagers morts pendant le voyage. Cette disposition s'applique-t-elle seulement aux navires à leur arrivée dans les eaux canadiennes, ou s'applique-t-elle aux offenses commises en haute mer ?

M. OLIVER : Cet article ne devrait s'appliquer aux navires que lorsqu'ils sont dans les eaux canadiennes.

Sur l'article 54.

M. LENNOX : Les propriétaires de navires approuvent-ils cet arrangement qui impose une amende sur un capitaine qui ne débarque pas ses passagers dans les 24 heures après son arrivée ?

M. OLIVER : Je crois qu'ils l'approuvent. Ils ont discuté ce point avec le surintendant d'immigration et avec moi-même hier matin et aussi ce matin.

M. LENNOX : Supposons que le navire arrive à Québec, et que certains immigrants débarquent à ce port, et qu'ensuite le navire se rende jusqu'à Montréal, qu'allez-vous faire alors? Allez-vous obliger les passagers à attendre 24 heures encore dans ce port avant de leur permettre de débarquer; cependant, tel pourrait être l'effet.

M. OLIVER : Non. C'est seulement dans le cas où nous n'avons pas d'abris sur le quai pour les immigrants que l'amende est imposée. Dans ce cas l'immigrant a le privilège de pouvoir rester 24 heures sur le navire.

Sur l'article 56 (amende n'excédant pas $400 et d'au moins $50 imposée au capitaine mouillant son navire à d'autres endroits que celui qui lui est dit).

M. LENNOX : Cela s'accorde-t-il avec l'autre article ?

M. OLIVER : Je crois que nous pourrions l'amender immédiatement.

M. GUTHRIE : Quels amendements le ministre propose-t-il?

M. OLIVER : Je crois qu'il vaut mieux réserver l'article.

(L'article est réservé.)

Sur l'article 57 (amende de $40 pour un capitaine pour refus ou négligence de débarquer convenablement les passagers et aussi sur l'article 58—amende d'au moins $40 et pas plus de $500 pour toute contravention aux instructions concernant le débarquement et le logement des immigrants).

M. GUTHRIE : Je crois que les amendes dans les articles 57 et 58 sont trop élevées. Il y a une augmentation considérable sur les amendes prescrites dans l'ancienne loi. et elles ne sont pas proportionnées aux infractions commises. Il peut arriver des difficultés et des délais dans le débarquement ou le logement des passagers mais je crois que c'est une proposition révoltante que de dire que le capitaine d'un navire sera passible d'une amende de $40 pour chaque passager. L'honorable ministre pourra-t-il nous dire les raisons pour lesquelles on a ainsi augmenté les amendes? Je proposerais $20 au lieu de $40 dans chaque cas.

M. OLIVER : Je suis du même avis que mon honorable ami, que les amendes sont un peu plus élevées qu'il est nécessaire. Je suis prêt à accepter l'amendement de mon honorable ami dans ce cas-ci.

M. LENNOX : Dans l'article 57 vous imposez une amende de $20.

M. OLIVER : Oui.

M. LENNOX : Et vous la maintenez au même chiffre dans l'autre article aussi.

M. OLIVER : Je demanderai que l'article 58 reste en suspens.

(L'article 57, ainsi modifié, est adopté.)

L'article 58 est réservé.

Sur l'article 59. Amende d'au moins $40 et de pas plus de $500 pour tout capitaine négligeant d'amarrer son navire à l'endroit désigné.

M. GUTHRIE : Je crois que l'on devrait laisser une certaine discrétion au capitaine de navire quant à l'endroit où il doit amarrer son navire. On devrait rédiger un article à cet effet et pour cette raison. Je demanderais que l'article soit réservé.

(L'article est réservé.)

Sur l'article 63 (amende d'au moins $5 et ne dépassant pas $20 pour tout propriétaire d'hôtel qui néglige d'afficher une liste de ses prix, ou exige ou reçoit des prix plus élevés que ceux fixés, ou néglige de remettre sa liste de prix.)

M. LENNOX : Cet article devrait rester en suspens, à cause de l'autre.

M. OLIVER : Oui.

(L'article est réservé.)

Sur l'article 64 (amende de $5 pour tout propriétaire qui retient les effets d'un immigrant qui lui a offert $5. Détention illégale des effets).

M. LENNOX : Cet article devrait aussi être réservé.

M. OLIVER : Oui.

(L'article est réservé.)

Sur l'article 66,

M. LENNOX : Si, en vertu de cet article les passagers de seconde classe sont comptés comme immigrants, les résultats seront peut-être très drôles.

M. OLIVER : Il vaut peut-être mieux réserver cet article jusqu'à ce que nous ayons décidé au sujet de l'article subséquent.

(L'article est réservé.)

M. GUTHRIE : L'amende dans ce cas est excessive. D'après l'article 66 l'amende imposée à un employé du navire qui

visite la partie réservée aux immigrantes n'est que de $25, tandis que l'omission d'afficher cet avis entraine une amende de deux cents piastres. Je crois que la première faute est plus grande que la dernière.

M. LENNOX : Je ne sais pas. C'est un article important et il est facile de le respecter.

M. OLIVER : Une amende de $200 peut paraître un peu élevée, mais il faut considérer la responsabilité de la compagnie qui doit protéger tous les passagers.

M. GUTHRIE Je crois que l'amende de $200 est exorbitante.

M. OLIVER : Nous allons la réduire à $100 et modifier l'article en conséquence.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 68.

M. LENNOX : Avez-vous des précédents pour un article de ce genre ?

M. OLIVER : Je ne puis pas répondre ainsi à brule pourpoint.

M. LENNOX : Je doute fort que vous puissiez appliquer la première partie de l'article qui concerne la violation de lois en vigueur dans le pays d'où le navire vient.

M. GUTHRIE : Cet article est apparemment *ultra vires* et devrait être réservé.

M. LENNOX : Vous feriez mieux de le soumettre au ministre de la Justice.

(L'article est réservé.)

Sur l'article 69.

M. OLIVER : Je propose que cet article soit modifié en réduisant l'amende à $100.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 70.

M. LENNOX : L'article ne contient pas les mots à "défaut de paiement, et si on le lit à la lettre le navire pourrait être vendu même si le propriétaire ou le capitaine consentait à payer.

L'article n'est pas rédigé avec soin. Mon objection peut ne porter que sur les mots mais je crois qu'elle est raisonnable.

(L'article est réservé.)

Sur l'article 73.

M. GUTHRIE : Les amendes imposées par quelques uns des articles de ce bill sont très fortes et nous aurions peut-être tort de donner au magistrat le droit de rendre une décision finale et obligatoire. Lorsque l'amende est de moins de $25 la chose peut passer, mais on devrait accorder le droit d'en appeler par voie de certiorari, à une cour supérieure, lorsque l'amende dépasse $25.

M. LENNOX : Lorsqu'il ne s'agit que d'une conviction sommaire entraînant une petite amende, l'article peut passer, mais lorsque l'amende est de $1,000 le défendeur devrait avoir le droit d'en appeler à une cour supérieure.

M. OLIVER : L'amende la plus élevée dans ce bill est de $100.

M. LENNOX : Il y a plusieurs cas où l'amende est de $500 et si plusieurs condamnations sont imposées à la même personne, la somme à payer sera peut-être très considérable.

M. OLIVER : Mais chaque cas reposera sur ses propres mérites, et devra être traité comme tel.

M. LENNOX : Cela est possible.

M. OLIVER : Il n'y a qu'un seul cas où une amende élevée est imposée et elle n'affecte pas les compagnies de transport du tout. De fait, en examinant l'article, je crois que nous pourrions peut-être le rayer.

M. GUTHRIE : Il y a un article qui impose une amende de $1,000.

M. OLIVER : Je conviens certainement que de fortes sommes comme celle-là pourraient faire le sujet d'un appel, mais je crois que dans les circonstances il ne devrait pas y avoir d'appel de condamnation au-dessous de $100.

M. LENNOX : Dans les cas d'appel on devra déposer ou donner une garantie quelconque.

M. OLIVER : Si cela vous est agréable nous allons rédiger l'article de manière à lui faire dire qu'il n'y a pas d'appel dans les causes au-dessous de $100 et que l'on devra donner une garantie dans les cas d'appel.

(L'article est réservé.)

Sur l'article 75 (punition d'un capitaine qui laisse débarquer un immigrant dont le débarquement est prohibé ou refuse de le reprendre à son bord).

M. GUTHRIE : Voilà encore un cas où l'amende est exorbitante. Au lieu de la fixer de $100 à $1,000 je crois qu'il suffirait de la fixer de $20 à $200 pour chaque immigrant.

M. OLIVER : Cet article ne s'applique qu'au cas où le capitaine du navire refuse absolument de se conformer à la loi. La punition devra être assez élevée pour l'obliger à s'y conformer.

M. GUTHRIE : S'il refuse, le Gouvernement appliquera le remède, je suppose, qui est de renvoyer l'immigrant par un autre navire. Le coût de transport sera probablement de $40 à $50.

M. OLIVER : Je ne crois pas qu'il y ait nécessité d'imposer une amende trop élevée. Si elle est trop élevée elle manque son but ; mais lorsque l'on refuse de se soumettre à la loi, je crois que l'amende devrait être

très élevée, et être plus forte que les dépenses qu'elle entraîne. La faute est la même que le capitaine du navire débarque un passager ou une centaine.

M. LENNOX : Si vous disiez pour chaque offense au lieu de pour chaque passager selon le cas.

M. OLIVER : Cela est l'intention.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 76 (arrestation des personnes dont le débarquement est prohibé, lesquelles sont réembarquées ou renvoyées au pays d'où elles viennent. Peine pour infraction par les compagnies de chemins de fer).

M. GUTHRIE : Je propose d'insérer dans le paragraphe 2 après le mot "qui" dans la 1re ligne les mots "de propos délibéré."

M. OLIVER : Adopté.

(L'article, ainsi modifie, est adopté.)

Il est fait rapport de l'état de la question.

M. FIELDING propose de lever la séance.

M. SPROULE : Quel sujet le Gouvernement mettra-t-il en discussion demain ?

M. FIELDING : Il y a l'ordre de la Chambre citant un journaliste à comparaître devant elle. Nous pourrons peut-être ensuite discuter un bill ou deux qui sont sur le feuilleton des ordres du jour ; et ensuite nous reprendrons les crédits de chemin de fer.

La motion est adoptée, et la séance s'est levée à minuit vingt minutes jeudi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 14 juin 1906.

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

COMPARUTION DE M. E. E. CINQ-MARS A LA BARRE DE LA CHAMBRE.

L'ordre du jour (article spécial) appelle la comparution à la barre de la Chambre de M. Ernest-Eugène Cinq-Mars pour y être interrogé de nouveau au sujet de certaines allégations contenues dans un article publié par le journal la "Presse", de Montréal.

M. le SERGENT D'ARMES : Monsieur l'Orateur, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance que M. Ernest-Eugène Cinq-Mars est en ce moment à la barre de l'honorable Chambre des communes.

Sir WILFRID LAURIER : Monsieur l'Orateur, le moment est bien choisi pour donner lecture, en anglais, de l'article incriminé. Cette lecture a été différée à la dernière séance.

M. OLIVER.

M. le SOUS-GREFFIER donne lecture de l'article suivant :

The Federal Parliament.

Ottawa, May 26th.—Since the ajournment of the House on Wednesday I have not met five members in the parliament buildings. I think they have all left the capital to breathe fresh country air. Those who reside on the Pacific or the Atlantic coast have accepted the invitations of their Montreal and Toronto friends and have striven to worthily celebrate, far from their homes, the former Queen's birthday —now Victoria day.

The political week has been short, and apart from the budget speech of which we have already spoken at sufficient length, there remains nothing for analysis, unlesss it be the now antiquated stories of the North Atlantic Trading Company and of the 'Arctic.'

It is amusing to watch the Tory newspapers discussing the budget speech. Forced to admit that there is a surplus of several millions of dollars, in revenue over expenditure, they vociferate that such a result is due to the policy of the former Tory regime which the present government has followed. Needless to insist that the electorate has demonstrated in a very clean manner that it knows its own business on that point.

When the Liberals were in opposition they blamed the Conservative for the deficits recorded at the end of each fiscal year ; they denounced their policy as a bad one. To-day the Tories are forced to admit that the finances of the country are flourishing, that the fiscal years close with large surpluses ; but they make it a crime for the government to have increased the sum of expenditure. What a stupid argument. You might as well find fault with a trader who, realizing $25,000 profits per year from a $200,000 business, spends more than does his neighbour whose expenses are less, with annual profits of $12,000 from a business totalling only $100,000. The expenditure increases with the volume of the business. No person will pretend the contrary, save the partisan of a fallen political party. These gentlement clamour about scandal because the expenditures have increased. Full stop ; that is all. Let the curtain fall.

A friend reminds me that since the opening of the session I have not been very gentle towards Mr. Foster. That is true. But how could one remain insensible under the shower of gratuitous insults that the old parliamentarian incessantly dashes into the face of the inhabitants of the province of Quebec, of the French Canadians, of Catholics, in fine of all that is respectable and ought to be respected.

If only this worthy's sayings were printed nowhere but in 'Hansard,' but no ; the parliamentary correspondents of the Tory press drink in his words and transmit them to their papers, which make their precious pages from them. Thus, according to the leading Tory dailies, Sir Wilfrid Laurier would appear to be a political rogue, the late Hon. Mr. Prefontaine a thief, the hon. the Minister of Finance an arrant liar, the other members of the cabinet political mountebanks and humbugs, our fellow-countrymen simpletons steeped in ignorance, our clergy a horde of fanatics and hypocrites. And it is Mr. George Eulas Foster, a politician of sorry celebrity, who sings this refrain in the Commons. During the last ses-

sion his colleague and political associate, Mr. Borden, had started a campaign of the same kind, but the results of the provincial elections in the Northwest and of the by-elections for the Commons that took place during the recess, had the effect of subduing him, for he seeks to retain the leadership of his party. His garb is perhaps the same, but he has modified his language.

Mr. Foster must be answered, not that the articles with which he inspires the Tory press are worth the while, but because there are certain readers who are given to accepting as true the writings that remain unanswered. Mr. Foster's methods are simple ; but that in which he is above all lacking is a little honesty in his citations. Tuesday last he was caught flagrante delicto by the Minister of Finance, who promptly put him in his place. As a general rule you do not find, in the Tory press, the corrections administered to Mr. Foster, rather do his errors occupy the most prominent place. He parodies the speeches of his opponents, he distorts their ideas, he mutilates their phrases —such are the methods that he uses and abuses. He has but one principle—self-interest, but one desire—to insult. He belongs to the school of lying, hypocrysy and cowardice. In his eyes, the man for whom civic and political virtues are not vain words, is an imbecile, a hot-head. It is useless to broach such matters to him, he would not understand them.

During the session nine-tenths of my time are devoted to pursuits much more worthy of my attention than he is, and the other tenth is not solely employed in spinning phrases, but in thinking—something that he is at no trouble to do, this man of great ideas.

BLAISE.

Sir WILFRID LAURIER : On a posé à M. Cinq-Mars une question à laquelle il n'a pas encore répondu.

M. L'ORATEUR. Are you now a writer or correspondent of 'La Presse' newspaper of Montreal or have you been since the opening of the present session of parliament ?

M. ARMAND LAVERGNE : Je demanderai que la question soit posée en français ; autrement, l'inculpé pourrait en souffrir.

M. le SOUS-GREFFIER : Etes-vous actuellement collaborateur ou correspondant du journal la "Presse", de Montréal, ou l'avez-vous été depuis l'ouverture de la présente session du Parlement ?

M. CINQ-MARS: Yes; oui.

M. FOSTER: On a déjà répondu à cette question à une séance antérieure, et il n'y a aucun doute à ce sujet. J'ai proposé de poser la deuxième question. La Chambre y ayant consenti, M. Cinq-Mars a répondu affirmativement. A la question suivante, il se déclara prêt à répondre, mais demanda du délai pour lui permettre de consulter un avocat. C'est donc à vous, monsieur l'Orateur, à renouveler la question.

M. L'ORATEUR : On lit dans les procès verbaux :

M. l'ORATEUR : M. Cinq-Mars, êtes-vous actuellement collaborateur ou correspondant du journal la "Presse, de Montréal, ou l'avez-vous été depuis l'ouverture de la présente session du Parlement ?

M. Cinq-Mars: Je suis prêt à répondre à cette question, mais avant de le faire, je désire consulter un avocat et préparer ma défense, et à cette fin, je demande un ajournement d'une semaine.

Nous connaissons maintenant la réponse. Quelle est la question suivante ?

M. FOSTER : Je crois que c'est une erreur de ma part. La première question avait trait au nom de l'inculpé et la deuxième à l'auteur de l'écrit. Je propose maintenant que la question suivante soit posée:

Avez-vous écrit dans la " Presse " du 26 mai 1906, l'article signé " Blaise " dont on vient de donner lecture à la Chambre ?

(La motion est adoptée.)

M. L'ORATEUR. Did you write the article in "La Presse" of May the 26th, 1906, signed " Blaise", which has been read at the table of this House ?

M. le SOUS-GREFFIER : Avez-vous écrit dans la " Presse " du 26 mai 1906, l'article signé "Blaise" dont on vient de donner lecture à la Chambre ?

M. CINQ-MARS. Yes ; oui.

M. FOSTER : Je propose qu'on fasse la question suivante à M. Cinq-Mars :

Au sujet de quels actes, de quelle conduite ou dequelles expressions du député de Toronto-nord, pendant la présente session, avez-vous fait les déclarations suivantes contenues dans l'article en question ?

M. L'ORATEUR : M. Foster propose que la question suivante soit faite à M. Cinq-Mars :

Upon what actions, conduct or expressions of the member for North Toronto, during the present session, did you base the following statements contained in the article under consideration ?

M. le SOUS-GREFFIER :

A quelles occasions, au sujet de quelle conduite ou de quelles expressions du député de Toronto-nord, pendant la présente session, avez-vous fait les déclarations suivantes contenues dans l'article en question.

M. AYLESWORTH : Puis-je savoir si la motion de l'honorable député (M. Foster) a été mise aux voix et si nous sommes libres d'engager le débat.

M. L'ORATEUR : Je ne suis pas certain d'avoir mis la question aux voix. La Chambre est-elle d'avis d'adopter la motion?

Quelques VOIX : Oui.

D'autres VOIX : Non.

M. AYLESWORTH : Je propose, comme amendement, que les mots qui restreignent

la question à la présente session soient biffés.

M. FOSTER : Le ministre de la Justice (M. Aylesworth) aura, sans doute, la complaisance de motiver son amendement..

M. AYLESWORTH : L'honorable député (M. Foster) qui se porte accusateur n'a pas motivé les restrictions qu'il apporte à sa question. La Chambre serait bien aise de connaître pour quelles raisons l'honorable député a si prudemment limité la portée de sa question.

M. FOSTER : Puisque l'auteur de l'amendement, qui, j'imagine, a lu l'article dans les deux langues et en saisit le sens, ne veut pas motiver son amendement et qu'il me demande de justifier la manière dont j'ai rédigé ma question, je n'hésite pas le moindrement à faire connaître les motifs de ma conduite.

Lorsqu'un député se plaint d'un attentat contre les privilèges du Parlement il n'est que juste, selon moi, d'expliquer en quoi consiste cet attentat. Si les paroles blessantes dont il se plaint se trouvent dans un écrit couvrant une page, une demi-page ou une colonne, le député a le droit d'extraire de cet écrit le passage qui, à ses yeux, constitue l'infraction. La plus grande partie de l'article peut être inoffensive, irréprochable et ne pas prêter le flanc à la critique. Mais il peut s'y rencontrer des traits satiriques qui constituent l'attentat contre le privilège parlementaire. J'ai cité ces passages, je les ai traduits et je les a consignés dans les débats à l'appui de ma cause. Ayant présenté une motion en ce sens, la Chambre a décidé à l'unanimité des voix que l'inculpé comparaîtrait à la barre. Dans quel but ? Pour motiver ou expliquer les passages dont l'honorable député lésé se plaint et qui constituent un attentat contre ses privilèges parlementaires. C'est ce que j'ai fait et j'ai rédigé mes questions en conséquence. Ma première question avait pour but de constater l'identité de l'accusé. Il a décliné ses nom et prénons. Ma deuxième question tendait à lui faire reconnaître qu'il était l'auteur de l'écrit et de sa publication dans le journal. Il a avoué qu'il était l'auteur de l'article et que cet article avait été publié dans le journal. Il y a maintenant lieu de lui demander sur quoi il appuie ses accusations telles que portées, sans les restreindre ni les amplifier. Je refuse de permettre à la Chambre ou à n'importe quel autre tribunal d'étendre le champ de ces accusations, Que me reproche-t-il ? Ma conduite en cette enceinte...

Une VOIX : Non.

M. FOSTER : Ma conduite, mes actes, mon langage en cette enceinte et nulle part ailleurs.

M. D. ROSS: Lisez l'article.

M. FOSTER : Il vaudrait probablement mieux me laisser expliquer ma cause. Je le lirai. Je disais donc que le passage incriminé a trait à mes actes, à ma conduite ou à mon langage en ma qualité de membre du Parlement. Cela est incontestable. L'écrit se rapporte à ma conduite, à mes actes, à mon langage dans la Chambre des communes. En troisième lieu, il a trait à ce que j'ai fait et dit dans la Chambre des communes, pendant la présente session. Ce sont là les trois points que je me propose de prouver au moyen de l'écrit lui-même et des passages qui, à mes yeux, constituent une atteinte à nos privilèges. Je ne trouve rien à redire aux neuf dixièmes de l'article et je l'ai déclaré ici-même quand j'en ai donné lecture dès le commencement. Voici ce dont je me plains :

Un ami me fait la remarque que je n'ai pas été tendre à l'égard de M. Foster depuis l'ouverture de la session.

Le ministre de la Justice (M. Aylesworth) sourit et paraît content. Vu sa longue expérience au barreau, il pourrait attendre que sa partie ait expliquée sa cause avant de rendre son jugement, fût-ce dans son for intérieur. Etant, comme on l'a dit, l'un des jurés et des juges dans cette affaire, il lui siérait mieux de ne pas l'oublier.

Un ami me fait la remarque que je n'ai pas été tendre à l'égard de M. Foster depuis l'ouverture de la session.

Il n'est pas question de sa conduite avant la session. Il ne s'agit que de la manière dont il s'est conduit à mon égard depuis l'ouverture de la session.

C'est vrai ! mais peut-on rester insensible sous l'averse d'injures gratuites que ce vieux parlementaire lance incessamment à la face des habitants de la province de Québec, des Canadiens-français, des catholiques, enfin sur tout ce qui est respectable et doit être respecté.

Qu'on me permette une observation. Un ami lui fait la remarque qu'il n'a pas été tendre à mon égard depuis l'ouverture de la session. Il l'admet implicitement mais il ajoute : Comment aurais-je pu être tendre à l'égard de M. Foster sous l'averse d'injures gratuites que ce vieux parlementaire lance—a lancées incessamment. Lance de temps à autre ? Non ; lance incessamment à la face des personnes mentionnées. Il ajoute :

Encore, si les paroles du bonhomme...

La version anglaise porte " This worthy ". On a traduit " bonhomme " par " this worthy ".

Encore si les paroles du bonhomme n'étaient imprimées que dans le " Hansard " ; mais non ! Les correspondants parlementaires de la presse tory boivent ses paroles et les transmettent à leurs gazettes qui en font leurs belles pages.

Remarquez qu'il s'excuse en disant : Il ne faudrait peut-être pas s'en occuper si ces paroles n'étaient imprimées que dans le hansard. Je relis ce passage :

Encore si les paroles du bonhomme n'étaient imprimées que dans le Hansard ; mais non ! Les correspondants parlementaires de la presse

tory boivent ses paroles et les transmettent à leurs gazettes qui en font leurs belles pages Ainsi, à la lecture des grands quotidiens tories, sir Wilfrid Laurier serait un fourbe politique ; feu l'honorable M. Préfontaine, un voleur ; l'honorable ministre des Finances, un menteur fieffé ; les autres membres du cabinet, des saltimbanques politiques et des farceurs ; nos compatriotes . . .

Je suppose que cela veut dire les Canadiens-français.

. . . des encroûtés dans l'ignorance ; notre clergé . . .

Je comprends qu'il s'agit du clergé catholique canadien-français.

. . . un ramassis de fanatiques et d'hypocrites. Et c'est M. George Eulas Foster, politicien de triste renommée . . .

Passons. . .

. . . qui chante ce refrain . . .

Où ?

. . . aux Communes.

Qu'est-ce que cela veut dire ? Ici, dans la Chambre des communes et nulle part ailleurs.

A la dernière session, son collègue et associé politique, M. Borden, avait inauguré une campagne du même genre ; mais le résultat des élections provinciales au Nord-Ouest et des élections partielles aux Communes qui ont eu lieu durant les vacances, ont eu pour effet de le modérer, s'il tient à conserver la chèfrerie de son parti. Ses vêtements sont peut-être encore les mêmes, mais il a modifié son langage.

C'est un passage de l'article dont je ne me plains pas. Mon voisin (M. Borden) est en état de se défendre lui-même.

Puis, le correspondant, M. Cinq-Mars, ajoute :

Il faut répondre à M. Foster, non pas que les écrits qu'il inspire aux gazettes tories en vaillent la peine, . . .

Quels écrits, monsieur l'Orateur ? Les écrits qui sont tirés du hansard ou inspirés par lui, comme le dit le paragraphe précédent, de sorte qu'il faut répondre à M. Foster.

. . . non pas que les écrits qu'il inspire aux gazettes tories en vaillent la peine, mais parce qu'il y a certains lecteurs qui sont disposés à accepter comme vrais les écrits qui demeurent sans réponse. Les procédés de M. Foster sont simples, et ce qui lui manque avant tout, c'est un peu d'honnêteté dans les citations.

Je ne me plains pas de cela. C'est une simple question d'appréciation. On peut citer tout un écrit ou n'en donner que des extraits. Parfois, lorsqu'on ne lit pas tout le discours de quelqu'un, on peut commettre envers lui une légère injustice en ne citant qu'un passage. Je ne me plains pas de ce commentaire. Il est du domaine d'une critique légitime. Si ce correspondant signale à quels endroits mes citations sont injustes, il est libre de le faire et je ne m'en plains pas.

Mardi dernier, il fut pris en flagrant délit par le ministre des Finances qui le remit promptement à sa place.

C'est une question d'appréciation et personne ne voudrait s'arrêter à de pareilles vétilles. Quant à moi, je ne m'en occupe pas.

Règle générale, on ne voit pas dans les journaux tories les corrections administrées à M. Foster ; ses erreurs figurent à la place d'honneur.

Puis, il ajoute :

Il parodie les discours de ses adversaires, il dénature leurs pensées, il tronque leurs phrases ; ce sont les moyens dont il use et abuse.

Passe encore. Si tout l'article n'avait renfermé que de pareils passages, la Chambre n'aurait jamais été saisie de cet incident.

Il n'a qu'un principe, l'intérêt . . .

A ce sujet, les opinions sont libres et je ne me propose pas de me servir du Parlement ou d'aucun moyen semblable pour démontrer à ce correspondant ou à n'importe quelle personne du dehors que j'ai des principes ou que je n'en ai qu'un : l'intérêt. Je ne me plains même pas de ce commentaire.

. . . qu'un désir, insulter.

Naturellemnt, je nie cela ; mais si quelqu'un croit que c'est ma passion dominante, libre à lui de nourrir cette opinion et de la répandre parmi le public. Il ajoute :

Il est de l'école du mensonge, de l'hypocrisie et de la couardise.

J'élève la voix en tant que citoyen et représentant du peuple pour me prévaloir du droit qu'a un membre du Parlement d'être mis à l'abri d'une pareille accusation répandue au loin sans justification par des journaux de ce calibre.

A ses yeux, celui pour qui les vertus civiques et politiques ne sont pas un vain mot, est un imbécile, une tête chaude.

Etant membre du Parlement et jouissant des privilèges attachés à ce titre, je lui demande de me protéger, moi et tous mes collègues, et de se protéger lui-même contre la réitération d'accusations du même genre et de la même nature.

Il est inutile de traiter ces questions-là avec lui, il n'y entendrait rien.

C'est une question d'appréciation. Si l'inculpé croit que je suis de ce calibre et de ce caractère, il est parfaitement libre de garder cette opinion, de l'exprimer par écrit à toute heure du jour et de la publier tous les jours de l'année ; peu m'importe.

Durant la session, les neuf dixièmes de mon temps sont consacrés à des objets beaucoup plus dignes que lui de m'occuper, et l'autre dixième n'est pas employé uniquement à aligner des phrases, mais à penser—chose qu'il n'a pas à faire, lui, l'homme aux grandes idées.

Cela ne m'offusque pas, libre à lui de le penser. S'il nourrit cette opinion, c'est son droit de la répandre au loin. Ce dont je me plains, ce sont les passages que j'ai cités parce qu'ils sont répréhensibles et constituent un manque de respect envers le Parlement, et c'est sur ces passages, seuls, que je m'appuie en sollicitant l'intervention de la Chambre. Quant à moi, je ne me propose pas de permettre à la députation d'étendre la portée des accusations. Tout ce que je puis faire, c'est de me plaindre d'un outrage au Parlement. Si on commente ma conduite en ma qualité de membre du Parlement, l'accomplissement de mes devoirs parlementaires, je ne me propose pas d'agrandir le champ de la discussion en lui demandant de prouver ses dires. L'écrit a trait à la présente session, et voilà pourquoi je me propose de demander à cet homme sur quoi il appuie les accusations dont je me plains et qui sont, à mes yeux, un outrage au Parlement, car son article parle de ce qui s'est passé en cette enceinte au cours de la présente session. Je me propose, dis-je, de lui demander si ma conduite, mes discours ou mes actes pendant la présente session de la Chambre des communes, lui ont fourni matière à écrire et à publier ces passages à mon égard. Ayant exposé ma cause et demandé qu'on tienne compte de ma déclaration, j'espère que personne ne poussera l'absurdité jusqu'à dire que je désire circonscrire la question parce que j'ai peur. Je vois sourire le ministre de la Justice.

Je ne dois pas perdre de vue que j'expose ma cause et que je dois élaguer tout ce qui prêterait trop à la controverse ; aussi j'attendrai une occasion plus propice pour faire des commentaires. Personne, je l'espère, n'aura l'absurdité de prétendre que je crains une enquête plus complète, parce que je me prévaux de mon droit d'être jugé d'après l'accusation qui a été portée et le passage sur lequel on l'appuie et selon les circonstances et le lieu dans lesquels les événements se sont déroulés, au dire de l'auteur de cet écrit. Lorsqu'il aura répondu à cette question, je lui en poserai d'autres qui étendront la portée de l'enquête et permettront à l'inculpé de sortir du cadre qu'il s'est tracé lui-même dans cet article afin de recueillir des preuves à l'appui des accusations qu'il a lancées.

M. MACPHERSON : Je soulève la question de privilège. Il me semble que la Chambre devrait fournir un siège à M. Cinq-Mars. On pourrait lui permettre de s'asseoir pendant que nous assistons à cette comédie.

M. L'ORATEUR : Je ne crois pas que la question de privilège soulevée par notre collègue soit justifiée.

En donnant lecture de la motion j'ai oublié d'appeler l'attention de la Chambre sur la question. Je vais réparer cet oubli.

Au sujet de quels actes, de quelle conduite ou de quelles expressions du député de Toronto-nord, pendant la présente session, avez-vous fait les déclarations suivantes contenues dans l'article en question ?

Ces déclarations forment partie de la question et doivent l'accompagner. Les voici :

Un ami me fait la remarque que je n'ai pas été tendre à l'égard de M. Foster depuis l'ouverture de la session. C'est vrai ; mais peut-on rester insensible sous l'averse d'injures gratuites que ce vieux parlementaire lance incessamment à la face des habitants de la province de Québec, des Canadiens-français, des catholiques, enfin sur tout ce qui est respectable et doit être respecté.

Encore, si les paroles du bonhomme n'étaient imprimées que dans le Hansard ; mais non ! Les correspondants parlementaires de la presse tory boivent les paroles et les transmettent à leurs gazettes qui en font leurs belles pages. Ainsi, à la lecture des grands quotidiens tories, sir Wilfrid Laurier serait un fourbe politique ; feu l'honorable M. Préfontaine, un voleur ; l'honorable ministre des Finances, un menteur fieffé ; les autres membres du cabinet, des saltimbanques politiques et des farceurs. Nos compatriotes, des niais encroutés dans l'ignorance ; notre clergé, un ramassis de fanatiques et d'hypocrites. Et c'est M. George Eulas Foster, politicien de triste renommée, qui chante ce refrain aux Communes. . . .

M. FOSTER : Ce n'est pas tout, monsieur l'Orateur.

M. L'ORATEUR (lisant) :

Il n'a qu'un principe, l'intérêt ; qu'un désir, insulter. Il est de l'école du mensonge, de l'hypocrisie, de la couardise. A ses yeux, celui pour qui ces vertus civiques et politiques ne sont pas un vain mot ,estun imbécile, une tête chaude. Il est inutile de traiter ces questions-là avec lui, il n'y entendrait rien.

La motion demande que cette question soit posée. Comme amendement, M. Aylesworth, appuyé par M. Hyman, propose :

Que les mots "pendant la présente session" soient supprimés.

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : Au lieu de se prévaloir des privilèges ordinaires dont jouissent tous les sujets du Roi qui se croient lésés par des propos ou des écrits calomnieux de porter leur cause devant les cours de justice du pays, le représentant de Toronto-nord (M. Foster) a préféré en saisir un tribunal composé en grande partie de lui, l'accusateur, et de ses amis personnels ou politiques. Mais cela ne l'empêche pas d'adresser aux membres de la droite une longue mercuriale au sujet de la ligne de conduite qu'ils devraient suivre. Hier, ou la veille, l'honorable député a soulevé une question de privilège pour se plaindre qu'il y a une semaine. . .

M. FOSTER : Je vous demande pardon, je n'ai pas soulevé de question de privilège avant-hier.

M. AYLESWORTH : Dans cette circonstance, il s'est plaint de la conduite que cer-

tains membres de la Chambre ont tenue il y a huit jours aujourd'hui, parce qu'ils ont ri lorsque cette affaire est venue en discussion. Il n'a jamais entendu dire, j'imagine, que quelqu'un avait succombé sous le poids du ridicule !

Voyons quelles sont les faits dont il a saisi la Chambre par sa question et quels sont les propos qu'il considère injurieux. Je n'ai pas la version anglaise sous la main et je devrai me contenter de faire une traduction au pied levé, à l'exemple de l'honorable député. Il se plaint d'abord de ceci :

Un ami a fait à l'auteur la remarque que, lui, l'auteur, n'a pas été tendre à l'égard de M. Foster depuis l'ouverture de la session.

Y a-t-il dans cette remarque quelque chose qui s'applique le moindrement à une certaine partie de la conduite du député en cause ? On fait remarquer à l'auteur que, depuis une date assez rapprochée, il n'a pas été, aux yeux de son ami, très tendre à l'égard de cette personne. L'auteur dit :

C'est vrai ! Mais peut-on rester insensible sous l'averse d'injures gratuites que ce vieux parlementaire lance incessamment à la face des habitants de Québec, des Canadiens-français, des catholiques, enfin sur tout ce qui est respectable et doit être respecté.

Ce passage, l'un de ceux qu'on incrimine, n'a-t-il trait qu'à la conduite de l'honorable député pendant la présente session ? Au contraire, l'auteur ne dit-il pas clairement que les actes qu'il réprouve sont habituels et sans cesse répétés ? Si nous poursuivons plus loin la lecture du passage cité, nous trouvons ceci :

Encore, si les paroles du bonhomme n'étaient imprimées que dans le Hansard, mais non ! Les correspondants parlementaires de la presse tory boivent ses paroles et les transmettent à leurs gazettes qui en font leurs belles pages.

L'auteur relève ce qui, selon moi, est une pratique habituelle de la part de ceux auxquels il s'attaque. Il ne limite pas son accusation ; il ne la restreint aucunement au présent hansard, ni à la présente session ni à une date en particulier. Il affirme simplement et clairement que les discours de l'honorable député ne sont pas imprimés que dans le hansard, mais qu'ils sont transmis aux différentes feuilles tories dans toute l'étendue du pays dont les lecteurs lisent avidement ces discours.

On lit encore dans le passage suivant que l'honorable député a incorporé dans sa question :

Ainsi, à la lecture des grands quotidiens tories, . . .

C'est l'auteur qui parle :

Sir Wilfrid Laurier serait un fourbe politique, feu l'honorable M. Préfontaine, un voleur, l'honorable ministre des Finances, un menteur fieffé, les autres membres du cabinet, des saltimbanques politiques et des farceurs ; nos compatriotes des niais encroutés dans l'ignorance, notre clergé, un ramassis de fanatiques et d'hypocrites. Et c'est M. George Eulas Foster, politicien de triste renommée, qui chante ce refrain aux Communes.

L'honorable député a traduit "in the Commons" ; je crois qu'il aurait dû dire "to the Commons". L'auteur déclare que c'est la conduite habituelle de celui qu'il attaque et le temps et le mode des verbes qu'il emploie en français impliquent qu'il s'agit d'actes constants et habituels.

Le seul autre passage que l'honorable député a choisi est séparé de son contexte mais, l'écrit pris dans son ensemble indique clairement qu'aux yeux de son auteur, c'est une description de la conduite constante de celui qu'il critique dans cet article.

Il est de l'école du mensonge, de l'hypocrisie, de la couardise . . .

Cela s'applique-t-il uniquement à la présente session ou est-ce une réputation que la personne visée s'est acquise par la ligne de conduite qu'elle a suivie avec persistance toute sa vie durant d'après le sens véritable du langage dont l'auteur se sert? Si le sens évident du langage de l'auteur pouvait être mis en doute, ce doute serait dissipé par le passage précédent que l'honorable député désire passer sous silence et dont il ne se plaint pas, dit-il. L'auteur, parlant de la conduite passée de l'honorable député et de ses habitudes, déclare qu'ordinairement—il n'emploie pas ce mot—l'honorable député :

. . . parodie les discours de ses adversaires, dénature leurs pensées, tronque leurs phrases. Ce sont les moyens dont il use et abuse.

Ces paroles ne prouvent-elles pas que l'auteur ne parlait pas d'une circonstance en particulier mais de ce qui, d'après sa prétention, était la ligne de conduite ordinaire de celui qu'il critiquait. Ayant fait cette assertion, il entreprend de dire quelle est sa conduite et déclare qu'à ses yeux, l'honorable député n'a qu'un principe, l'intérêt; qu'un désir, insulter. A cela, mon honorable ami (M. Foster) ne trouve rien à reprendre mais il fait ressortir ce qui vient immédiatement après, l'accusation d'appartenir à une certaine école et de nourrir une certaine opinion de ceux pour qui les vertus civiques et politiques ne sont pas un vain mot. Il saute aux yeux que cette accusation ne repose pas sur un discours en particulier, sur la conduite de l'honorable député pendant une semaine, un mois ou une session mais, dans l'intention de l'auteur, sur l'ensemble du caractère de celui qu'il incrimine.

Dans ces circonstances, il me semble qu'il serait souverainement injuste de la part de l'accusateur de restreindre sa question à la brève période qui s'est écoulée depuis l'ouverture de la présente session. C'est un principe élémentaire de la loi du libelle que l'accusé a le droit d'exiger que tout l'article sur lequel l'accusation repose soit soumis au tribunal. Le sens de chaque passage dé-

taché peut dépendre du contexte. Il a le droit de faire lire et examiner tout l'article, et il s'agit de savoir si, dans l'ensemble, et étant donné toutes les circonstances de l'affaire, l'écrit incriminé était ou n'était pas justifiable. Dans ces circonstances, ce serait restreindre la question et l'enquête et enlever à l'inculpé des moyens de défense dont il a le droit de se prévaloir d'après l'équité et le droit naturel, que de le borner à la conduite de l'accusateur pendant une certaine période de temps.

M. R. L. BORDEN : Monsieur l'Orateur...

M. DUNCAN ROSS : Avant que le chef de l'opposition prenne la parole, je désire faire observer à monsieur l'Orateur qu'il est d'usage en Angleterre, au cours d'une discussion, de permettre à l'inculpé de se retirer. Sa présence n'est requise que lorsqu'il s'agit de répondre aux questions qui pourraient lui être faites. Le débat pourrait durer trois ou quatre heures et il n'est guère raisonnable d'exiger que l'inculpé se tienne debout pendant tout ce temps-là.

Sir WILFRID LAURIER : On devrait certainement lui fournir un siège à la barre, mais il ne faut pas qu'il s'absente de la Chambre pendant la discussion de cette question.

M. R. L. BORDEN : Il n'y a aucune raison de lui refuser un siège.

M. L'ORATEUR : La Chambre semble d'avis qu'on donne un siège à l'inculpé.

M. R. L. BORDEN : Cette question étant réglée, je voudrais pouvoir féliciter mon honorable ami, le ministre de la Justice sur le caractère essentiellement juridique...

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

M. R. L. BORDEN : Je voudrais pouvoir le féliciter sur le caractère essentiellement juridique du discours qu'il vient de prononcer en cette enceinte. Qu'on se figure un Blake ou un Thompson faisant claquer son pupitre, comme le ministre, l'autre jour, et prononçant dans une circonstance semblable, un discours comme celui-ci que nous avons entendu de sa bouche !

Même au point de vue extrêmement technique où s'est placé le ministre de la Justice. Je n'envisage pas cette question sous le jour où il l'a placée devant la Chambre. En supposant que le mot " incessamment " aurait le sens qu'il lui prête, étant avocat, il doit savoir que si les écarts de langage qu'on attribue à l'honorable député (M. Foster) n'ont pas été commis pendant la présente session, l'inculpé n'a aucune excuse pour avoir faussement allégué qu'ils ont eu lieu constamment au cours de la session. Autrement dit, si M. Cinq-Mars a fait une assertion fausse en affirmant qu'une chose s'est passée pendant la session, lorsqu'il n'en est rien, l'inculpé mérite la censure de la Chambre, même au point de vue étroit et subtil ou le ministre de la Justice s'est placé. Il me semble que cela devra sauter aux yeux de tout avocat qui accordera à cette question pendant cinq minutes l'attention dont elle est digne

En vérité, il suffit de lire cet article pour comprendre parfaitement l'intention de l'auteur de cet écrit ; je trouve dans ce dernier un passage qui mérite de fixer l'attention, mais qu'on n'a pas signalé spécialement à la Chambre. Il démontre avec plus de force encore combien est juste la prétention avancée par mon honorable ami (M. Foster). L'auteur de cet article dit :

Un ami me fait la remarque que je ne suis pas tendre à l'égard de M. Foster depuis l'ouverture de la session. C'est vrai !

Le journaliste indique une ligne particulière de conduite qu'il a tenue depuis le commencement de la session, puis il commence à énumérer les raisons qui doivent, à son sens, excuser cette attitude de sa part :

Mais peut-on rester insensible sous l'averse d'injures gratuites que ce vieux parlementaire lance incessamment à la face des habitants de Québec, des Canadiens-français, des catholiques, enfin sur tout ce qui est respectable et doit être respecté.

Si, dans son jugement juste, calme et impartial, la Chambre ne déclare pas qu'il est question dans cette phrase d'une averse d'injures lancées incessamment à la face des habitants de la province de Québec depuis l'ouverture de la session actuelle, je ne comprends plus ce que signifient les mots anglais. L'honorable ministre de la Justice ne niera pas cela.

M. AYLESWORTH : Oui, certainement.

M. R. L. BORDEN : Je ne crois pas qu'il niera cela après réflexion.

M. AYLESWORTH : Mon sentiment ne serait pas modifié.

M. R. L. BORDEN : Je n'aurais jamais imaginé que l'esprit de parti aurait conduit si loin l'honorable ministre. L'auteur de l'article continue :

Encore si les paroles du bonhomme n'étaient imprimées que dans le Hansard, mais non !

Après avoir blâmé la façon d'agir de M. Foster au cours de la présente session, le journaliste poursuit ainsi :

Et c'est M. George Eulas Foster, politicien de triste renommée qui chante ce refrain aux Communes.

Je demanderais à n'importe quel membre de cette Chambre qui veut rendre un jugement impartial dans cette affaire, si cette phrase ne s'applique pas à la session actuelle du Parlement.

Quelques VOIX : Non.

M. A. JOHNSTON : Cela a trait à la dernière session.

M. R. L. BORDEN: On me demande pourquoi cette phrase s'applique à la présente

session. Je répondrai d'abord que l'auteur de cet écrit emploie le présent et qu'il explique la raison de sa propre attitude au cours de la présente session. Voilà ma première réponse ; il en est une autre. Il met, dans la phrase suivante, un fait qui s'est passé pendant cette session en comparaison avec un fait qui s'est produit au cours de la dernière session. En effet, dans cette phrase, il est assez bon de s'occuper de moi, en écrivant :

A la dernière session, son collègue et associé politique, M. Borden, avait inauguré une campagne du même genre.

Jusque-là l'auteur de cet écrit s'occupe évidemment de ce qui se passe au cours de la présente session.

Cela ressort et des expressions mûres qu'il emploie, et de la conclusion directe qu'il tire par induction, et il donne encore plus de développement à son idée en faisant allusion, immédiatement après, à ce qui s'est passé à la dernière session. Il ne saurait exister de doute sur ce point. A la fin de cet article, après avoir blâmé de cette façon les actes et les paroles de M. Foster, et après avoir basé son argumentation sur ce qu'il a déjà dit de l'attitude de M. Foster pendant la présente session, l'auteur de cet écrit ajoute :

Il n'a qu'un principe, l'intérêt ; qu'un désir, insulter. Il est de l'école du mensonge, de l'hypocrisie, de la couardise. A ses yeux, celui pour qui les vertus civiques et politiques ne sont pas un vain mot, est un imbécile, une tête chaude. Il est inutile de traiter ces questions-là avec lui, il n'y entendrait rien.

Dans ces circonstances—et bien opportunément, certes—mon honorable ami de Toronto-nord a demandé que l'auteur de cet écrit, s'il pouvait le faire, declarât ici, afin que ses réponses fusent consignées aux Débats, quels sont les actes ou les discours de l'honorable représentant de Toronto-nord qui peuvent appuyer les accusations contenues dans cet article. J'ose croire qu'il a pris l'attitude voulue sous ce rapport, et que la Chambre devrait reconnaître le droit et le désir de mon honorable ami de poser cette question au témoin, afin de connaître ce qui peut servir de base à cet écrit.

L'honorable M. PATERSON : Monsieur l'Orateur, si l'honorable député de Toronto-nord voulait se rappeler les raisons qu'il a invoquées ici à l'appui de la proposition qu'il a faite et à laquelle s'est rendu celui qui se trouve maintenant à la barre, il ne combattrait pas, je crois, le changement suggéré par l'honorable ministre de la Justice dans cette proposition. En effet, si l'on s'en tient aux paroles prononcées alors par l'honorable député, on est porté à croire qu'il devrait plutôt appuyer cette modification puisqu'elle lui fournira l'occasion de se venger de ces accusations que, à son sens, on ne devrait et qu'on ne peut porter contre lui. Au cours des observations qu'il a faites en expliquant les raisons pour lesquelles il voulait assigner M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre, il a dit :

Mais cet article est tellement outré que j'ai cru bon de me départir aujourd'hui de ma réserve habituelle. Me représenter comme lançant habituellement l'injure, la calomnie, à la face des Franco-Canadiens, des catholiques, du clergé catholique est chose absolument contraire à la vérité des faits et c'est dépasser toutes les bornes permises que de chercher à créer cette impression dans l'esprit populaire, en propageant ces notions dans un journal influent, une feuille à grande circulation, au moyen d'articles que reproduiront d'autres journaux moins influents et à petite circulation. Cette impression est absolument fausse ; car mon attitude, soit dans cette enceinte législative soit au dehors, n'a jamais donné la moindre prise à pareille accusation.

Je me le rappelle parfaitement, il y a quelques années, en discutant semblable question avec un ancien ministre des Travaux publics, l'honorable M. Tarte, je lui portai un défi : je l'invitai à parcourir soit le Hansard soit les journaux qui renferment les compte rendus des assez nombreux discours que j'ai prononcés et qui ont obtenu une certaine publicité, et de me signaler une seule circonstance, une seule occasion où j'aurais parlé dans le sens incriminé ici ou d'une façon dérogatoire à mes concitoyens se réclamant d'un autre culte, d'une autre race ou aux ministres de ce culte, et je déclarai sans hésitation que si l'on réussissait à prouver la chose, je consentais volontiers à encourir la déchéance de mon mandat.

Si je comprends bien ces paroles de l'honorable député, ce dernier demande instamment dans cette partie de son discours, qu'on fasse une enquête des plus complètes sur tout ce qu'il a dit ici ou ailleurs, et il met au défi qui que ce soit d'y trouver la preuve des accusations qu'on a portées contre lui.

Sir WILFRID LAURIER : Monsieur l'Orateur, dans cette affaire, nous sommes tenus—ce devrait être notre premier devoir—de procéder autant que possible d'après les formes de la justice légale. C'est animé de cette idée que je vais entreprendre d'exposer à la députation l'opinion que j'entretiens, en ma qualité de leader de cette Chambre, sur le devoir qui, à mon sens, s'impose à nous dans cette circonstance.

La question a été discutée au point de vue technique. Mon honorable ami de Toronto-nord, qui a assumé la fonction d'accusateur, a parlé, cet après-midi, comme s'il n'y avait que lui en cause. Mais c'est le contraire qui existe ; son cas ne se rattache que comme incident à l'affaire qui nous occupe. S'il est quelqu'un qui soit concerné comme partie dans cette cause, c'est bien celui qui se trouve maintenant à la barre de la Chambre. Au cours de ses remarques, cet après-midi, l'honorable député de Toronto-nord a parlé comme si lui seul était partie dans cette cause. Il a ignoré complètement la personne assignée à comparaître à la barre de la Chambre.

M. FOSTER : Non, non.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami n'a peut-être pas agi de propos délibéré, mais voici dans quel sens il a parlé. Il a dit : " Je veux établir ma cause de telle et de telle façon ; je veux que l'accusation soit portée dans la forme que j'ai soumise à la Chambre." Mais l'honorable député ne doit pas oublier qu'il y a actuellement dans cette Chambre un citoyen qui est plus intéressé que lui dans cette cause, je veux parler de celui qui se trouve maintenant à la barre de la Chambre. Dans ce que nous faisons aujourd'hui, nous devons considérer tout ce qui peut servir en justice et en équité à la cause de ce journaliste assigné à la barre et dont la conduite fait l'objet de cette accusation et de cette enquête. Il fut un temps où je faisais partie du barreau; alors il y avait un principe de la loi britannique que nous considérions comme le plus sacré de tous, c'était celui qui accordait à l'accusé subissant son procès la liberté illimitée d'établir sa défense avec tous les moyens que son esprit lui suggérait. C'est là aussi le droit de quiconque est amené à la barre de cette Chambre, ou qui est assigné à comparaître devant n'importe quel tribunal de l'empire britannique. Sa réponse peut être conforme au droit ou ne pas l'être, son plaidoyer peut être au point ou ne rien valoir, ce n'est pas à l'accusé de décider cela ; cette tâche incombe au tribunal. Va-t-on dire à celui qui se trouve maintenant à la barre de la Chambre: Vous devrez dans votre défense vous tenir dans telles et telles limites ; il ne vous sera permis que d'agir de telle ou de telle façon ; vous irez jusque là et vous n'aurez pas le droit de dépasser cette limite? Je ne tiens pas à arguer en ce moment si la prétention de l'honorable député de Toronto-nord est juste ou non; mais je déclare à la Chambre—et ici j'en appelle au jugement, non seulement des députés qui font partie du barreau, mais au jugement de toute la députation—que l'auteur de cet article a le droit de faire connaître à la Chambre les raisons qui ont motivé sa conduite dans cette circonstance. Ces raisons peuvent être bonnes ; elles peuvent être mauvaises ; elles sont peut-être au point, ou bien ne s'y rattachent pas, il appartiendra à la Chambre de se prononcer sur tout cela.

Mon honorable ami me permettra de lui dire que la motion qu'il vous a remise, cet après-midi, monsieur l'Orateur, m'a grandement surpris. Il a préféré se faire son propre avocat. Je n'ai pas un mot à redire à cela, mais, à mon sens, il aurait dû agir tout autrement s'il eût adopté la pratique ordinairement suivie. Après que la personne maintenant à la barre eut répondu à la question : Etes-vous le correspondant de la " Presse " ? et à celle : Etes-vous l'auteur de cet article? la seule question qu'on aurait dû lui poser, me semble-t-il, était celle-ci : Quelles raisons vous ont engagé à écrire cet article ? Il a certainement le caractère du libelle. Dans ce cas, il appartient à l'auteur de cet écrit d'indiquer les raisons qui ont motivé sa conduite dans cette circonstance. La Chambre devra alors décider si ces raisons sont valables ou non. Je ne puis concevoir que la Chambre dise : Vous devez répondre, mais votre réponse doit se limiter à certains faits et ne pas aller au delà.

M. GEORGE O. ALCORN (Prince-Edouard) : Je n'avais pas, monsieur l'Orateur, l'intention de prendre la parole dans cette circonstance, n'eussent été les observations faites par l'honorable ministre de la Justice et par le très honorable premier ministre, remarques qui, à mon avis, exigent un mot de réponse. Tout membre de cette Chambre peut à aucune phase de ces procédures, par l'intermédiaire de monsieur l'Orateur, poser la question qu'il voudra. Si l'on croit que la question maintenant soumise est trop limitée, et qu'elle ne donne pas assez d'ampleur à l'enquête, il sera facile à n'importe quel membre de la députation, après que le représentant de Toronto-nord aura épuisé toutes les questions qu'il doit poser, de demander qu'on continue l'interrogatoire, en posant au témoin des questions moins limitées. A ce point de vue, il me semble que nous gaspillons notre temps en discutant cette contre-proposition.

M. GERMAN : Un mot seulement en réponse à mon honorable ami. Il a dit avoir le droit de poser une question et que n'importe quel membre de la droite peut demander que M. l'Orateur la pose d'une façon différente.

M. ALCORN : Je n'ai pas dit cela.

M. GERMAN : Mais ce n'est pas le point débattu. La personne qui se trouve maintenant à la barre de la Chambre a, en réalité, avoué sa culpabilité. Elle a dit avoir écrit cet article ; elle a donc le droit maintenant de faire une déclaration afin d'exercer sa conduite ou d'amoindrir le châtiment que la Chambre peut avoir le droit de lui infliger. Voilà l'état de la question. L'honorable représentant de Toronto-nord (M. Foster) pose la question suivante : Sur quels actes, démarches ou paroles de ma part au cours d'une période déterminée, avez-vous basé cet article ? Or, la Chambre veut savoir pourquoi le journaliste a écrit cet article et ce qui, dans l'attitude tenue par l'honorable député de Toronto-nord, non pas durant une période limitée, mais depuis que mon honorable ami est dans la vie politique, a motivé cet écrit.

L'accusé reconnaît être l'auteur de cet article, et il a le droit d'indiquer les raisons qui ont motivé son acte et, en cela, on ne devrait pas le tenir, quant à ses réponses, dans les limites d'une période déterminée ; au contraire, on devrait lui permettre d'exposer les faits sur lesquels il a basé actuelle-

ment cet article, que ses raisons découlent de discours prononcés ici par l'honorable député au cours de cette session, ou qu'elles soient basées sur les harangues de mon honorable ami pendant les sessions précédentes ou sur les tréteaux publics.

M. H. LENNOX (Simcoe-sud) : Je désire faire alluison à deux ou trois points. D'abord je crois que certains membres de la droite n'ont pas une conception parfaite des droits de la partie attaquée dans cet article. Cette dernière a le droit absolu d'indiquer ce dont elle se plaint. Nul ne peut lui dire : Vous devez vous plaindre de telle ou de telle chose. Elle peut se plaindre de l'article en entier ou d'une partie seulement ; elle a une absolue discrétion sous ce rapport. D'autre part, l'honorable ministre de la Justice a parfaitement raison quand il affirme que lorsqu'un article est publié dans un journal et qu'on se plaint de certains passages de cet écrit, l'accusé a le droit de faire allusion à l'article tout entier dans le but de démontrer que dans certaines autres parties de cet écrit on peut trouver une raison pour excuser le langage dont on se plaint. Cela est admis. Mais nous nous trouvons en présence d'une autre difficulté. Le ministre de la Justice a dit: Non seulement je forcerai le député de Toronto-nord à préparer sa cause de la façon que je considérerai la meilleure, mais je l'obligerai encore à présenter ses questions sous la forme qui me conviendra. Quiconque possède un peu l'expérience des tribunaux, sait qu'on peut demander dans une seule question tout ce qu'on veut savoir, si cette question est de nature à embrasser tout cela ; il n'ignore pas non plus qu'il est permis de procéder pas à pas, aussi tranquillement qu'on le désire en posant une série de questions, et cela aussi longtemps que ces questions se rapportent à la cause. L'honorable représentant de Toronto-nord a le droit de diriger sa cause comme bon lui semble. Mais après qu'il a posé ses questions, n'importe qui d'entre nous peut poser toutes autres questions qui se rapportent à la cause. Se trouvera-t-il un député pour dire que demander à l'accusé sur quels discours prononcés par l'honorable député au cours de cette session il a basé cet article, n'est pas poser une question pertinente ? Celle-ci dans la forme que veut lui donner l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) pourrait ou non être opportunément posée ensuite.

Mais l'honorable député de Toronto-nord a le droit absolu, du moment que sa question est pertinente, de lui donner la forme qu'il croit la meilleure pour atteindre la vérité. Ni le ministre de la Justice, ni personne autre n'a le droit de dire qu'il doit donner plus de portée à sa question, si mon honorable ami (M. Foster) veut limiter celle-ci. Cette question se rapporte à la cause. Pouvez-vous trouver dans ce qui s'est passé soit hier, soit la semaine dernière, soit au cours de cette session quelque chose qui vous excuserait de dire que j'ai agi de telle ou de telle façon ou que mon caractère doit être représenté sous telle ou telle couleur ?

L'honorable représentant de Toronto-nord n'a pas besoin de résumer toute sa cause dans une seule question; il peut procéder pas à pas, ou suivre les méthodes que lui a suggéré le ministre de la Justice, s'il le juge à propos. Personne ne sait mieux que le ministre (M. Aylesworth) qu'un avocat peut atteindre ainsi son but et cela sans violence; c'est ce que mon honorable ami de Toronto-nord se propose de faire. Cela, toutefois, n'empêche aucun autre député de poser d'autres questions se rapportant à cette cause et de demander, par exemple, à la personne qui se trouve à la barre : Pouvez-vous invoquer d'autres faits qui se seraient produits en d'autres temps pour vous excuser d'avoir écrit cet article ?

M. MILLER : Je me demande quel incident particulier ou quels faits spéciaux qui se seraient produits avant cette session, ne devraient pas être mentionnés d'après l'honorable représentant de Toronto-nord. Je lui conseillerais d'avoir une entrevue amicale avec la personne qui se trouve à la barre afin de pouvoir s'entendre à l'amiable sur les incidents particuliers du passé dont mon honorable député ne veut pas qu'il soit fait mention.

M. W. B. NORTHRUP (Hastings-est) : Ma seule excuse pour prendre part à ce débat est celle-ci : bien que certains députés entretiennent une opinion différente, cette question, à mon humble avis, intéresse tous les membres de cette Chambre tout autant et aussi directement qu'elle concerne l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). C'est parce que je suis personnellement intéressé tout autant que n'importe quel député, que j'ose faire certaines observations que je présenterai, je l'espère, avec un calme parfait et sans attribuer à personne d'idées ou de motifs condamnables. Il semble exister, même dans l'esprit de l'honorable ministre de la Justice, une fausse idée sur les procédures actuellement suivies et sur les limites qu'il faut fixer aux droits des députés.

Tel que je comprends la loi—et je ne crois pas me tromper dans mon interprétation—la seule cause possible qui puisse nous permettre d'assigner quelqu'un à comparaître à la barre de la Chambre pour avoir violé certains priviléges, c'est que cette personne aurait fait des remarques de nature à laisser planer un doute sur la façon dont un député remplit ses devoirs ici. Si l'un des membres de la tribune de la presse accuse le député de Toronto-nord de tous les crimes possibles, du moment qu'il ne relie pas ses accusations à l'attitude de ce député en cette Chambre, il n'y aura pas attentat contre le privilège. Mais du moment qu'une accusation est por-

tée contre un membre de cette Chambre relativement à la façon dont il remplit ses devoirs ici même, il y a attentat contre le privilège. Je citerai Bourinot, à la page 15 de la dernière édition de son ouvrage :

Toute remarque scandaleuse et diffamatoire sur les procédures de la Chambre constitue un manquement grave au privilège du Parlement, mais le libelle doit être basé sur des matières qui sont la conséquence de l'expédition de la besogne ordinaire de la Chambre. Des remarques ou des écrits diffamatoires sur des députés individuellement ont été aussi considérées comme étant des attentats aux privilèges que la Chambre peut censurer ou punir. Pour constituer un abus semblable, ces libelles doivent se rapporter au caractère ou à la conduite des membres de la Chambre en cette dernière qualité. Les allusions malveillantes et injurieuses sur la conduite des députés en leur qualité de magistrats, ou d'officiers de l'armée, ou d'avocats, ou de patrons, ou de simples particuliers, relèvent des tribunaux et ne peuvent faire l'objet de plaintes à la Chambre des communes.

Telle semble être indubitablement la loi. S'il en est ainsi, la question posée a pour but de faire connaître les motifs qui ont poussé M. Cinq-Mars à écrire l'article en question. Si M. Cinq-Mars a voulu faire des remarques sur l'attitude qu'aurait suivie l'honorable député de Toronto-nord en dehors de cette Chambre, nous n'avons pas à nous occuper de cela, mais cette Chambre, après avoir entendu l'accusation portée par mon honorable ami de Toronto-nord a ordonné à M. Cinq-Mars de comparaître à la barre ; elle a donc reconnu qu'on avait porté une accusation qui, si elle était prouvée, constituerait un attentat au privilège et permettrait à la Chambre d'agir en conséquence. Si l'on modifiait cette question dans le sens indiqué par l'honorable ministre de la Justice, à quel résultat pratique en arriverait-on ?

Quelle différence, si nous voulons procéder légalement, cela peut-il faire que l'honorable député de Toronto-nord ait tenu telle ou telle attitude en dehors de la Chambre ? Ne serait-ce pas faire perdre le temps de la Chambre que de discuter ce point ? Se trouve-t-il dans cette enceinte un avocat qui viendrait dire, même si M. Cinq-Mars pouvait prouver que mon honorable ami (M. Foster) s'est rendu coupable, en dehors de la Chambre, de tous les crimes condamnés par le décalogue, que cela se rapporte même de loin à la seule accusation que nous ayons le droit d'étudier, c'est-à-dire celle qui repose sur les phrases plus ou moins longues dans lesquelles ce journaliste accuse l'honorable député de Toronto-nord d'une attitude inconvenante en cette Chambre ? J'estime que la contre-proposition ne doit pas être adoptée par la Chambre, vu qu'elle se rapporte à une question qui ne nous concerne aucunement; en effet, quel que soit le résultat de notre enquête, il n'aura aucune portée réelle sur la question soumise à la Chambre et qui est de savoir si les accusations portées contre l'attitude de l'honorable rerésentant de Toronto-nord, en cette Chambre, sont vraies ou fausses.

M. NORTHRUP.

M. L. P. DEMERS (Saint-Jean-et-Iberville) : Je croirais volontiers qu'il s'agit d'une question dans laquelle la Chambre ne devrait pas intervenir. Il m'a toujours semblé que cet article ne contenait qu'une expression d'opinion sur la conduite tenue en sa qualité de membre de cette Chambre par la personne mentionnée dans cet écrit. L'honorable député (M. Foster) a exposé sa cause. Il ne veut pas que la Chambre intervienne dans la question qu'il a posée. S'il s'agissait d'un cas où se trouveraient concernées l'honneur et la dignité de cette Chambre, comme dans les exemples cités où des députés étaient accusés d'avoir reçu de l'argent pour assister à des séances de comités ou pour voter de telle ou de telle façon, la Chambre serait tenue d'intervenir. Mais dans le cas actuel, l'honorable représentant de Toronto-nord assume la fonction d accusateur; il s'agit de sa propre cause et il veut poser les questions lui-même.

Mon honorable ami d'Hastings-est (M. Northrup) dit que la Chambre s'est prononcée sur cette question. Non, assurément, monsieur l'Orateur, car avant de prononcer un jugement final, elle entendra l'accusé. A mon sens, en notre qualité de juges dans cette affaire, nous avons la liberté de dire qu'on n'a pas encore établi de cause devant nous. Pour ma part, en ce moment, je suis porté à croire qu'il s'agit d'un cas où un journaliste s'est prévalu de la liberté de la presse. Peut-être s'est-il trompé dans son appréciation ; je ne suis pas prêt à dire qu'il a eu raison sous ce rapport. Mais, ainsi que je viens de le dire, je suis porté à croire que c'est ici un cas dans lequel nous ne devrions pas intervenir.

M. L. G. McCARTHY (Simcoe-nord) : Nous ne devrions peut-être pas à ce moment discuter cette question en nous plaçant au point de vue strict de la loi, mais il me semble qu'il s'agit d'un cas où le député qui se considère attaqué devrait se montrer éminemment juste. Il ne devrait pas chercher à profiter de sa position de membre du Parlement pour établir une cause qui dépasse les limites dans lesquelles elle doit se développer, d'après les documents et le dossier soumis à la Chambre aujourd'hui. On peut arguer sur la portée de l'allusion contenue dans ce paragraphe. L'honorable député (M. Foster) a cité à la barre de cette Chambre la personne qui s'y trouve maintenant, et lui a posé deux questions, la première : Etes-vous le corespondant de la " Presse " ? et la seconde : Etes-vous l'auteur de l'article dont je me plains ? A ces deux questions, M. Cinq-Mars a répondu dans l'affirmative. La Chambre a donc l'aveu de l'accusé, et par conséquent la cause lui est parfaitement soumise. Qu'est-ce que peut exiger de plus un

homme raisonnable ? Nous pouvons discuter si cet article se rapporte à l'attitude observée en cette Chambre par l'honorable député au cours de cette session ou s'il fait allusion à la conduite tenue par l'accusateur depuis qu'il se trouve mêlé à la vie publique. J'estime que l'honorable député ne se montre pas juste en voulant poser la question qu'il a suggérée. M. Cinq-Mars a reconnu qu'il avait écrit cet article. Quelle serait la procédure suivie dans une cour de justice dans un cas semblable ? Nous nous trouvons un peu dans l'embarras pour discuter cette question, parce que nous ne savons avec quelle procédure suivie dans une cour de justice nous pouvons comparer celle-ci.

Si l'on considérait que cet article constituait un libelle relevant de la loi pénale, le cas serait soumis à une cour d'assises et le prisonnier à la barre serait traité d'une certaine façon. Dans ce cas-là, l'avocat de l'honorable député ne pourrait faire plus que prouver que l'article dont il se plaint a été publié. Voilà ce qu'a fait le député de Toronto-nord dans la circonstance actuelle. Tenant compte de cette comparaison, je me permets de signaler à l'esprit de justice de la Chambre que l'honorable député aurait dû s'en tenir là. Puis, son avocat aurait pu demander à la Chambre de prendre l'attitude qu'elle croyait juste à propos de cet article. Quelle serait cette attitude? La Chambre naturellement aurait demandé à l'accusé d'exposer les raisons qu'il pourrait invoquer relativement à cet article. Cela formerait un dossier complet des faits. Nous avons un rapport verbatim de ce qui s'est passé ici au cours de cette session et au cours des sessions précédentes, et tout cela forme une partie du dossier soumis à la haute cour du Parlement. Nous avons un exposé de ce que l'honorable député de Toronto-nord a dit ici, non seulement au cours de cette session, mais depuis qu'il fait partie de la Chambre. Nous n'avons donc pas besoin de demander à l'accusé de désigner du doigt les extraits des discours prononcés au cours de cette session par l'honorable député et qui ont servi de base à cet article. Toute la question se résume à ceci : le privilège dont peut se prévaloir l'honorable député a-t-il été attaqué? Dans l'affirmative, la Chambre peut défendre ce privilège. Le fait étant admis et accepté que l'article en question a été écrit et publié par la personne qui se trouve à la barre de la Chambre, le député dont le privilège a été attaqué devrait, s'il voulait s'en tenir à la pratique, s'arrêter là, et alors nous pourrions demander à l'accusé d'exposer les raisons qui militent en faveur d'un adoucissement de châtiment. Il me semble que c'est là une attitude bien juste, et que l'honorable député ne devrait pas poser de questions qu'on ne lui permettrait pas de poser devant une cour de justice, certainement pas devant une cour d'assises. Je me demande si, même dans un cas de libelle soumis aux cours civiles, les juges lui permettraient d'interroger de cette façon un accusé. On a prouvé que l'article avait été écrit et publié par l'accusé. Si ce dernier veut justifier cet article, écoutons les raisons qu'il peut invoquer, puis la cause nous ayant été soumise de part et d'autre, nous pourrons nous prononcer en toute connaissance des faits.

M. W. A. GALLIHER (Kootenay) : J'ai écouté avec beaucoup d'attention les arguments invoqués par tous les honorables députés qui ont parlé sur cette question. Je crois ne pas me tromper en disant que nous nous attendons tous à nous prononcer par notre vote sur ce point. A mon sens, si l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a le droit de poser des questions, il peut donner à celles-ci la forme qui lui plaît, et cela avec tout autant de raison que s'il s'agissait d'une question posée à un accusé assigné devant une cour de justice. J'estime aussi qu'on ne doit pas restreindre la réponse que peut donner l'accusé. Ce dernier a parfaitement le droit de dire : Oui, je puis vous signaler certaines paroles que vous avez prononcées au cours de cette session et qui m'excusent d'avoir écrit cet article. Il peut encore dire : J'ai voulu faire allusion aux discours que vous avez tenus auparavant dans cette Chambre ou en dehors de celle-ci, et je vais vous démontrer que j'était excusable de publier cet écrit. Si je ne me trompe, tout la question est de savoir si l'honorable député a le droit de poser cette question. S'il a ce droit, il peut donner à celle-ci la forme qu'il lui plaît de choisir.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Si je ne me trompe, quand cette question de privilège a été soulevée, il devenait du devoir de la Chambre de décider si les extraits de cet article violaient ou non les privilèges de ses membres.

La Chambre s'est prononcée dans l'affirmative. On a lu l'article dont l'auteur a été cité à la barre de la Chambre. On lui a posé des questions. Quel est votre nom ? lui a-t-on demandé Il a répondu : Celui qui se trouve au bas de cet article. Etes-vous le correspondant d'un tel journal ? Oui. Avez-vous écrit cet article ? Oui. D'où je conclus que la personne qui se trouve à la barre s'est reconnu coupable et que l'honorable député de Toronto-nord aurait pu en rester là, laissant la Chambre accomplir son devoir en maintenant sa propre dignité et en traitant l'accusé comme elle l'aurait entendu. Alors même qu'on ne lui aurait posé aucune autre question, il s'était reconnu coupable ; il se trouve maintenant entre les mains de la Chambre qui a non seulement le droit, mais encore l'obligation de lui imposer le châtiment qui lui semblera mérité.

(L'amendement de M. Aylesworth, mis aux voix, est adopté.)

Ont voté pour :

MM.	MM.
Adamson,	Lavergne
Aylesworth,	(Montmagny),
Beauparlant,	LeBlanc,
Béland,	Loggie,
Borden (sir Frederick),	Macpherson,
Campbell,	McCarthy (Simcoe),
Carney,	McCool,
Carrier,	McCraney,
Carvell,	McIntyre (Perth),
Cash,	McIntyre
Chisholm (Antigonish),	(Strathcona),
Conmee,	McKenzie,
Crawford,	Marcile (Bagot),
Demers,	Marcil (Bonaventure),
Derbyshire,	Meigs,
Desjardins,	Miller,
Devlin,	Oliver,
Dubeau,	Pardee,
Dugas,	Parmelee,
Dyment,	Paterson,
Emmerson,	Parent,
Fielding,	Power,
Finlayson,	Ratz,
Fisher,	Reid (Ristigouche),
Gauvreau,	Rivet,
Girard,	Ross (Rimouski),
Grant,	Ross (Yale-Cariboo),
Guthrie,	Savoie,
Harty,	Schell (Glengarry),
Hughes (King, I.P.-E.),	Schell (Oxford),
Hunt.	Sloan,
Hyman,	Smith (Nanaïmo),
Jackson (Selkirk),	Smith (Oxford),
Johnston,	Stewart,
Kennedy,	Telford,
Lachance,	Templeman,
Lanctot,	Tobin,
Lapointe,	Turgeon,
Laurier (Sir Wilfrid),	Turriff,
Laurier	Watson,
(L'Assomption),	Wilson (Russell),
Lavergne	Wright (Renfrew),
(Drum.-et-Arth.),	Zimmerman.—82.

Ont voté contre :

MM.	MM.
Alcorn,	Kemp,
Ames,	Lake,
Armstrong,	Lalor,
Barr,	Lennox,
Bennett,	Lewis,
Bergeron,	McCarthy (Calgary),
Blain,	McLean
Borden (Carleton),	(Queen, I.P.-E.),
Boyce,	Martin
Brabazon,	(Queen, I.P.-E.),
Bristol.	Morin,
Chisholm (Huron),	Northrup,
Christie,	Perley,
Cochrane,	Reid (Grenville),
Daniel,	Roche (Marquette),
Elson,	Schaffner,
Foster,	Sproule,
Fowler.	Staples,
Galliher,	Stockton,
Ganong,	Walsh,
Haggart,	Wilmot,
Henderson,	Wilson
Herron,	(Lennox-et-Adding.),
Hughes (Victoria),	Worthington,
Jackson (Elgin),	Wright (Muskoka).—47.

M. SPROULE.

Ont pairé :

Ministériels :	Opposionnistes :
MM.	MM.
Calvert,	Taylor,
Lemieux,	Tisdale,
Logan,	Lefurgey,
German,	Macdonell,
Ethier,	Léonard,
McColl,	Ward,
Belcourt,	Avery,
Black,	Barker,
Wright,	Bland,
Boyer,	Broder,
Brodeur,	Clare,
Caldwell,	Clements,
Clarke,	Crocket,
Talbot,	Forget,
Sinclair,	Gunn,
Sifton,	Lancaster,
Laurence,	MacLaren,
Knowles,	Maclean (York-sud),
Gladu,	Monk,
Copp,	Osler,
Pickup,	Porter,
Bureau,	Pringle,
Hall,	Seagram,
Law,	Smith (Wentworth),
Fortier,	Paquet,
Macdonald,	Fowler,
McLennan.	Cockshutt.

M. W. J. ROCHE : L'honorable député de l'Islet (M. Paquet) n'a pas voté.

M. PAQUET : Il était entendu que l'honorable député de Lotbinière (M. Fortier) et moi nous ne voterions ni l'un ni l'autre, sans cela j'aurais voté contre l'amendement.

M. MACDONALD : Il était entendu que nous nous abstiendrions de voter, l'honorable représentant de Welland (M. German) et moi. Quelques instants avant que le vote fut pris, j'ai remarqué que mon honorable ami se trouvait ici; après avoir voté, j'ai constaté qu'il était sorti de la Chambre, c'est pourquoi je désire que mon vote ne soit pas enregistré.

M. L'ORATEUR : Monsieur Cinq-Mars, sur quels actes, démarches ou paroles du député de Toronto-nord avez-vous basé les énoncés suivants contenus dans l'écrit actuellement soumis à l'examen de la Chambre.

Un ami me fait la remarque que je n'ai pas été tendre à l'égard de M. Foster depuis l'ouverture de la session. C'est vrai ! mais peut-on rester insensible sous l'averse d'injures gratuites que ce vieux parlementaire lance incessamment à la face des habitants de la province de Québec, des Canadiens-français, des catholiques, enfin sur tout ce qui est respectable et doit être respecté.

Encore, si les paroles du bonhomme n'étaient imprimées que dans le Hansard ; mais non ! Les correspondants parlementaires de la presse tory boivent ses paroles et les transmettent à leurs gazettes qui en font leurs belles pages. Ainsi, à la lecture des grands quotidiens tories, sir Wilfrid Laurier serait un fourbe politique ; feu l'honorable M. Préfontaine, un voleur ; l'honorable ministre des Finances, un menteur

fieffé ; les autres membres du cabinet, des saltimbanques politiques et des farceurs ; nos compatriotes, des niais encroutés dans l'ignorance ; notre clergé, un ramassis de fanatiques et d'hypocrites. Et c'est M. George Eulas Foster, politicien de triste renommée, qui chante ce refrain aux Communes.

Il n'a qu'un principe, l'intérêt ; qu'un désir, insulter. Il est de l'école du mensonge, de l'hypocrisie, de la couardise. A ses yeux celui pour qui les vertus civiques ne sont pas un vain mot, est un imbécile, une tête chaude. Il est inutile de traiter ces questions avec lui, il n'y entendrait rien.

M. CINQ-MARS: Monsieur l'Orateur, avant de donner à cette Chambre l'explication qu'un de ses membres me demande, je dois protester de mon respect pour ceux qui la composent ; et si j'ai été entraîné à critiquer un de ses membres, c'est à la suite de paroles et d'une conduite générales que j'ai regardées comme une provocation adressée à ceux qui ne partagent pas ses vues en matière de religion et de race.

Et avant d'aller plus loin, je me réclame des privilèges de la presse, que je ne crois pas avoir dépassés en cette matière, et je déclare que, dans ma conduite à l'égard de M. Foster, j'ai agi sans animosité personnelle et uniquement dans l'intérêt public.

Je soumets respectueusement que l'article incriminé par M. Foster n'est pas un rapport des débats de la Chambre, mais un article éditorial traitant des questions générales de la politique et des hommes politiques. Je fais journellement dans "La Presse" un rapport des débats parlementaires ; mais ces rapports ne sont jamais publiés ailleurs que dans les colonnes des nouvelles. Il est vrai que mes articles éditoriaux sont datés d'Ottawa ; mais ceci est uniquement parce que j'habite la capitale. Ces articles ne sont pas écrits de la tribune des journalistes. De fait, j'écris ces appréciations des hommes et des choses politiques, où je me trouve, soit à Québec, soit à Montréal ou ailleurs. Mon article du 26 mai a été écrit durant la vacance parlementaire du 23 au 28 mai. En principe, je ne suis pas plus sujet à censure qu'un journaliste qui ne fait pas partie de la tribune des journalistes.

J'insiste sur le point que, en cette occasion, mon article n'affecte pas la dignité de la Chambre. Néanmoins me sera-t-il permis de faire remarquer que ma politique ne fait pas exception au ton ordinaire de la polémique courante. On n'a qu'à se rappeler certains écrits des journaux d'Ontario et de Québec pour constater que l'article incriminé par M. Foster est loin de leur ton violent et inflammatoire. Pour ne citer qu'un exemple, n'est-il pas vrai qu'un journal conservateur de Québec ne cesse de représenter notre premier ministre comme un homme traître à sa nationalité, traître à sa religion, qu'il trahit à tour de rôle, pendant que des journaux de l'Ontario le représentent dans leurs éditoriaux et leurs caricatures, comme l'instrument et l'esclave de la hiérarchie catholique. ? Cette double attaque ne démontre-t-elle pas, par son exagération, la fausseté de l'une et de l'autre ? Ce qui ne l'empêche pas de reparaître presque à chaque numéro de ces journaux.

L'honorable M. Foster trouve matière à reprendre dans mon article, au point de vue de l'injustice de ma critique où je le représente comme ennemi des Canadiens et des catholiques. Il est impossible de lire les discours et les écrits de l'honorable député sans ressentir l'impression que les Canadiens-Français sont à ses yeux les esclaves des évêques qui les tiennent dans l'ignorance. Ses pensées ne sont pas clairement indiquées, mais ses sarcasmes sont très expressifs. On comprend parfaitement ce qu'il veut dire lorsqu'il compare les évêques de Québec aux grands ducs de l'autocrate czar de Russie qui dominent de leur influence le premier ministre et ses collègues.

Voici les paroles prononcées par M. Foster au cours de la discussion concernant l'autonomie des jeunes provinces de l'Ouest :

DEBATS—CHAMBRE DES COMMUNES—SESSION 1905, VOL. II, PAGE 2670 :

Le voilà bien notre premier ministre, cet autocrate, à la façon du tsar de Russie, saisissant, avec une hâte imtempestive, la Chambre de son projet de loi, avant même que ses collègues aient eu le temps de se réunir pour se consulter avec lui, nous déclarant que cette mesure traduit bien sa doctrine, et qu'il y restera fidèle envers et contre tous. Quelle est la cause de l'impuissance où se trouve réduit aujourd'hui le tsar de Russie ? C'est qu'il ne consulte pas le peuple et chose bien pire encore, c'est qu'au lieu de consulter le peuple, il prend pour unique conseillers les grands ducs. Le premier ministre du Canada, aujourd'hui, est en pareille posture. Le peuple ici, c'est cette population de 500,000 habitants de l'Ouest que cette loi intéresse ; mais nos grands ducs, qui sont-ils ? Nous connaissons parfaitement ceux que le premier ministre n'a pas consultés, mais nous ne saurions dire quels sont ses conseillers, si toutefois conseillers . . .

Page 4075 : Il y a certaines choses que l'honorable premier ministre n'a pas niées et elles sont tout aussi importantes que celles qu'il a niées. A maintes et maintes reprises on lui a répété ici et on lui a encore rappelé aujourd'hui, sans qu'il ait jamais ouvert la bouche pour le nier, qu'avant de déposer l'article du bill concernant l'enseignement, le 21 février 1905, il y avait eu de nombreuses conférences entre lui et Monseigneur Sbarretti, concernant cette question . . .

Est-il vraiment convenable que le très honorable premier ministre, en sa qualité de leader du Gouvernement, ait de fréquents entretiens avec le délégué du pape à Ottawa au sujet de la ligne de conduite à suivre pour la création de ces nouvelles provinces, et cela sans tenir aucun compte des représentants du peuple dans le Gouvernement ?

Le très honorable premier ministre, monsieur l'Orateur, n'a pas consulté le ministre de l'Intérieur, qui représentait les territoires du Nord-Ouest et était leur seul représentant dans le Gouvernement par rapport aux dispositions scolaires de ce bill, mais il me laisse déclarer dans cette Chambre et il avoue im-

plicitement par son silence qu'il a pris soin de consulter à cet égard le délégué du pape à Ottawa. Le très honorable leader du Gouvernement n'a pas non plus consulté le ministre des Finances, M. Fielding. Voudrait-il maintenant avoir la bonté de nous dire avec lequel des deux il s'est plus souvent entretenu au sujet de ces dispositions scolaires, soit le directeur général des Postes ou le délégué apostolique ?

Il m'a paru aussi à moi, journaliste impartial, que l'honorable M. Foster outrepassait les limites permises à la critique qu'un chef de l'opposition a le droit d'exercer, lorsqu'il représentait les crédits de la province de Québec comme le résultat d'un marchandage entre la députation et le Gouvernement. D'après la théorie de M. Foster, les crédits seraient accordés aux autres provinces au point de vue de l'intérêt général, et à la province de Québec, pour acheter son appui.

Débats de la Chambre des communes, session 1905, volume I, page 865 :

Mon très honorable ami sait pourtant fort bien que tout cela était le secret de Polichinelle, c'est-à-dire que le ministre du Revenu de l'intérieur et le sénateur Dandurand ne s'étaient rendus à Québec que pour tenter de raccommoder le différend qui s'était élevé parmi leurs amis, et cette Chambre prend à tout cela un vif intérêt parce que, tôt ou tard, comme chacun sait, c'est le public qui paie les pots cassés. Ces sortes de réconciliations ne peuvent s'effectuer qu'à l'aide de considérations pécuniaires ou de promesses de charges publiques et avant qu'il se soit écoulé plusieurs semaines, ou au plus plusieurs mois ce Parlement et ce pays se verront sans doute présenter la note à payer . . .

. . . Voici que maintenant il cherche à faire cause commune avec le parti au pouvoir à Québec. Se rappelle-t-il encore le pacte autrefois conclu avec l'honorable M. Mercier, que l'un des deux ferait obtenir à l'autre une majorité, quitte à demander pour cette majorité une fois obtenue, le paiement qui lui semblerait bon . . .

Tout ce discours de M. Foster est dans le même sens et le même esprit. Peut-on trouver des accusations plus sérieuses, plus diffamatoires à l'adresse des hommes publics et des citoyens d'une province, ces derniers étant représentés comme un troupeau à vendre, ne cherchant autre chose que de l'argent et des places ?

La Chambre me permettrait-elle de lire encore quelques extraits qui ont pour objet de justifier ma critique, de démontrer que le portrait que j'ai fait de M. Foster n'était pas chargé de couleurs.

DEBATS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES—SESSION 1905, VOL. I, PAGE 28.

Mon honorable ami prêche la concorde et la bonne enterne, il nous conjure d'étouffer les appels aux préjugés nationaux et religieux. Nul ne l'approuve plus cordialement que moi.

. . .

Mon honorable ami exprime le même désir que moi ; cependant, n'est-il pas vrai que certains de ses partisans ont été élus grâce à ces préjugés ?

Quelques VOIX : Non, non !

L'honorable M. FOSTER : Nous ne sommes pas les seuls ici à déplorer l'absence du député de Montmorency (M. Casgrain) de cette Chambre ; ces regrets, j'en suis sûr sont partagés par les députés de la droite. C'est un homme public qui faisait honneur à sa province et au Parlement ; et s'il n'occupe pas de fauteuil dans cette enceinte législative, n'en cherchons pas la cause dans le fait que ces électeurs auraient condamné sa politique ou lui auraient retiré leur confiance, non, mais c'est qu'on a soulevé contre lui les préjugés nationaux, les passions religieuses et nationales.

Ce langage de M. Foster, à l'ouverture de la session d'un nouveau Parlement, donne une idée de ses sentiments. Il accuse M. Parent d'avoir gagné son élection par des cris de race et de religion, ce qui est absolument faux. Et à moins de vouloir donner à ses paroles le sens d'un contre-appel aux préjugés de race et de religion auprès des habitants des provinces anglaises, ses paroles auraient été inutiles.

M. Demers, député de Saint-Jean-et-Iberville, a lui-même accusé M. Foster d'être un ennemi de la province de Québec et de faire croire que ses habitants sont des intolérants. Ces déclarations de M. Demers étaient faites en réponse à un discours de M. Foster, dans lequel il avait transmis l'expression de ses sentiments.

Au cours de la même session, M. Foster a parlé en termes dérisoires de l'influence de l'Eglise catholique sur la population de Québec, surtout en matière d'enseignement. Je trouve, à la page 3380 du Hansard, un paragraphe qu'il serait trop long d'énumérer.

Plus tard, l'honorable M. Foster conduisait la campagne électorale dans London, (Ontario), et faisait appel aux électeurs en disant " qu'un vote donné à M. Hyman était un vote pour Laurier, Sbarretti et l'épiscopat ".

Qu'il me soit permis de dire que, dans sa propre province, M. Foster n'a pas été jugé autrement que je ne l'ai fait moi-même. Je vois, dans le " Moncton Transcript " du 16 décembre 1899, des déclarations solennelles, entre autres celle de Samuel E. McDonald, respectable citoyen de Brunswick.

La déclaration solennelle de Samuel E. McDonald, respectable citoyen de Brunswick, comté de Queen, province du Nouveau-Brunswick, en date du 2 décembre 1899, établit qu'à une assemblée en faveur du parti conservateur, assemblée convoquée par avis publics, affichés en plusieurs endroits, M. Tilley, avocat, de Saint-Jean, et M. H. B. Hetherington, de Queen, furent les deux orateurs, M. Hetherington y déclara que l'élection alors prochaine ne se ferait pas sur le mérite des questions politiques, mais serait une lutte entre les catholiques romains et les protestants, affirmant en outre que, si la guerre éclatait entre la France et l'Angleterre, la population du Nouveau-Brunswick et des autres provinces maritimes aurait à épauler le mousquet et à se rendre à Québec pour y combattre les Canadiens-français, avant de pouvoir offrir quelque appui à l'Angleterre.

Il y déclara de plus que le parti libéral donnait tous les emplois de la couronne à des catholiques.

La déclaration de M. McDonald comporte que ces déclarations incendiaires étaient entremêlés d'appels aux conservateurs les suppliant de choisir M. Geo. E. Foster comme candidat conservateur dans Queen et Sudbury. Et comme conclusion, M. Hetherington, en terminant son discours, exhiba un projet d'engagement ou promesse liant les signataires au choix de M. Foster comme candidat, chargé de mettre à exécution le programme de MM. Tilley et Hetherington.

Les déclarations de Frank E. Clark et Amos B. Curry contiennent l'énumération des mêmes faits, avec de plus mention que M. Hetherington aurait déclaré : Il est temps de soulever le cri de religion.

Je suis informé qu'au cours de la campagne électorale de 1896, dans une assemblée publique à Renfrew (Ontario), M. Foster a prononcé les paroles suivantes : "Would it not be a disgrace and a shame for this fair Dominion of ours to have at the head of the government a French-Canadian and a Catholic at that ?"

De l'ensemble de ces citations, entre les lignes desquelles court une ironie qui va bien plus loin que le sens ordinaire des mots et des sarcasmes, qui ont la prétention d'être plaisants, il ressort clairement que la province de Québec lui est très antipathique, à raison du caractère particulier de la majorité de ses habitants ; et je n'ai pas dit autre chose dans mon article que ce que M. Foster a eu l'ambition de vouloir faire comprendre.

Un des reproches qui semble le plus l'avoir blessé dans mon article, c'est celui de tenir une conduite entachée d'hypocrisie. Pour toute défense sur ce point, je dirai à la Chambre que je me suis contenté de me faire l'écho d'un homme qui a été son collègue pendant plusieurs années, et son chef durant quelques mois, l'honorable sir Mackenzie Bowell, qui a été plus en mesure que moi d'étudier et d'apprécier son caractère.

En demandant pardon à la Chambre d'avoir abusé de sa patience, je la prie de considérer que moi, jeune journaliste, je n'ai pu m'empêcher de ressentir vivement les attaques aussi violentes qu'injustes, accompagnées de perfides insinuations sur les motifs de conduite de ses adversaires,—et même j'oserais dire sur leur honorabilité—que j'ai entendu, à maintes reprises, contre des hommes que la confiance du pays a placés à la tête de nos affaires. Comme membre du parti libéral, j'ai cru de mon devoir de relever ces choses d'un homme public avec vivacité. N'ayant pas attaqué, ni par insinuations, ni par ironie, ni par sarcasmes, l'honneur personnel de M. Foster, je demande respectueusement à la Chambre de croire que je n'ai pas voulu manquer de respect à un de ses membres, et que je n'ai pas dépassé la limite des privilèges assignés à la liberté de la presse.

De plus, et enfin, je répète que je n'ai fait aucun faux rapport du langage de l'honorable M. Foster. Je n'ai fait qu'une appréciation d'un homme public. Mon article n'était pas un rapport dénaturé, puisque ce n'est pas un rapport du tout. Ce n'était qu'une critique d'un caractère général, et dont le ton pourrait faire le sujet d'un débat, mais ailleurs que dans la position où je suis placé aujourd'hui.

Je soumets que je n'ai, en aucune manière, abusé des privilèges de ce Parlement.

Mr. Speaker. Before giving to this honourable House the explanation demanded by one of its members, I desire to declare my respect for those who compose it ; and if I have been pushed to a criticism of one of its members, it was in consequence of language and a general attitude that I look upon as a provocation of those who do not participate in his views in matters of a religious and racial character.

Before going further, I claim for myself the privileges of the press which I do not think I have gone beyond in this matter, and I declare that, in my conduct towards Mr. Foster, I acted without any personal animosity and merely in the public interest. I respectfully submit that the article to which Mr. Foster takes exception is not a report of the deliberations of the House, but an editorial which treats of political questions in general and of public men. I make a daily report of the debates in the House for 'La Presse' but such reports are never published elsewhere than in the news columns of the paper. It is true that my editorial articles are dated from Ottawa, but that is because I reside at the capital. Those articles are not penned in the press gallery. In fact I write those appreciations or criticisms of public affairs and of public men wheresoever I happen to be, be that in Quebec, in Montreal, or any place else. My article of May 26th was written during the parliament recess which lasted from May 23rd to the 28th. In reality I am thus no more subject to censure than would be a journalist who is not a member of the press gallery.

I beg to emphasize the point that under the present circumstances my article in no way affects the dignity of the House.

Might I remark that my political writing is in no way exceptional as far as the ordinary tone of present-day polemics is concerned. You need only recall certain articles in the Ontario and Quebec press to perceive that the one to which Mr. Foster takes exception is far from being as violent and inflammatory in tone. To cite but one example, is it not a fact that a Quebec Conservative organ unceasingly represents our Prime Minister as a traitor to his nationality, a traitor to his religion, that he betrays them each in turn, while the Ontario papers, in their editorials and cartoons,

represent him as the instrument and the slave of the Catholic hierarchy ? Does not this double-edged attack in its very exaggeration, demonstrate the falseness of both charges ? Yet in almost every succeeding number of these organs the same thing is repeated.

Hon. Mr. Foster finds subject-matter for complaint in my article, for the injustice of my criticism in representing him as the enemy of the French Canadians and as the Catholics. It would be impossible to read the speeches and writings of the hon. gentleman without feeling impressed with the idea that, in his eyes, the French Canadians are the slaves of bishops who keep them in ignorance. His thoughts are not always clearly conveyed ; but his sarcasms are very expressive. It is easy to understand what he means when he compares the bishops of Quebec to the grand dukes of the autocratic Czar of Russia, when he says that they control with their influence the Prime Minister and his colleagues.

Here are the words used by Hon. Mr. Foster in the course of the debate on the autonomy of the young provinces of the west : (See ' Hansard,' 1905, Vol. II, page 2563.)

And, like the autocratic Czar of Russia, the Prime Minister rushes his Bill in before his ministers can get together to consult him, declaring the Bill to embody his doctrine and the doctrine on which he is bound to stand. What is the weakness of the Czar of Russia to-day ? It is because he does not consult the people ; it is worse than that : it is because that while not consulting the people he consults only the grand dukes. The Prime Minister of Canada is in the same position to-day. The people are the 500,000 out in the west for whom he legislates. Who are the grand dukes ? We know right well whom he has not consulted, but do we know whom he has consulted, if there has been any consulting ?

(See ' Hansard,' the same year and volume at page 3954.)

Hon. Mr. Foster says :

He has been told times without number to his face in this House and he has not once risen to deny it, it has been very courteously brought to his attention to-day and he has thoroughly ignored it, that before he brought down his educational clause on February 21, 1905, there had been numerous conferences between himself and Monseigneur Sbarretti with reference to the provisions of that Bill.

Again on the same page :

Is it proper for the right hon. gentleman as leader of a governement to have frequent conferences with the Papal Ablegate in Ottawa with reference to a dominant part of his policy in creating new provinces and to give the go-by to the representatives of the people in the government ?

Mr. Speaker, the right hon. gentleman did not consult the Minister of the Interior who represented the Northwest Territories, who was their sole representative in the cabinet in reference to the educational clauses of the Bill, but he sits in abject silence and allows me to state here in the House endorsed by that silence that he did care to consult the Papal Delagate here in Ottawa. The right hon. leader of the government did not consult the hon. Minister of Finance (Mr. Fielding) Will the right hon. gentleman tell me now whether he consulted on that educational clause more frequently the one than the other, his Postmaster General or the Papal Ablegate ?

It also appeared to me, as an impartial journalist, that Hon. Mr. Foster outstepped the bounds of criticism that a leader of the opposition has a right to exercise, when he represented the credits of the province of Quebec to be the outcome of a trafficking between the members of that province and the government. According to Mr. Foster's theory subventions were accorded to the other provinces in accordance with the general interest, and to the province of Quebec for the purpose of purchasing its support.

(See ' Hansard,' 1905, Vol. I, page 827.)

Mr. Foster says :

My right hon. friend knows that when the hon. minister and the senator went down there (to Quebec) they went for the purpose of patching up the difficulty that has arisen in the ranks of the party in Quebec. I think this House has also an interest in it, because in these cases, sooner or later, the public pays the bill. These approachments are brought about, as my right hon. friend has been very skillful and untiring in bringing them about, by the interposition of public moneys and public offices, and so after this rapproachment is effectually carried out, it will not be many weeks, before this House and the whole country will know just how much they will have to pay in order to foot the bill for the reconciliation.

And on the same page :

Now he makes common cause with the party in Quebec. Does he not recall the old pledge between himself and Hon. Mr Mercier that one was to deliver a majority to the other and the other was to have his price whatever he demanded after the majority had been delivered.

All that speech of Mr. Foster is in the same strain and same spirit. Could more serious and defamatory accusations be launched against the public men and citizens of a province—these latter being thus represented as a flock of sheep set up for sale and anxious for noting else than money and preferment ?

Would the House kindley permit me to read a few other extracts that tend to justify my criticism and to show that the picture of Hon. Mr. Foster which I drew was not too highly coloured ?

(See " Hansard,' 1905, Vol. 1, page 29.)

Mr. Foster again :

My hon. friend made an appeal for cordiality and good feeling and for the repression of race and creed issues. No one would join him more heartily inthat appeal than myself. My hon. friend will join me in the expression of that wish, but is it not a fact that he owes the

BUREAU DES DÉBATS FRANÇAIS

election to this House of some of his supporters to these very racial and creed cries ?

Some hon. MEMBERS. No, no.

M. FOSTER. We, I am sure, not only on this side, but on that deplore the absence from this House of my hon. friend from Montmorency (Mr. Casgrain). He was a public man who did credit to his province and this parliament, and the fact that he is not in his seat to-day is not because the policy was not approved of by his constituency, not because his character was unworthy of their confidence, but because of race and creed cries which were raised against him.

This language of Hon. Mr. Foster at the very opening session of the new parliament furnishes an idea of his sentiments. He accuses Mr. Parent of having won his election by race and creed cries ; which is absolutely false. And unless one took his words in the sense of a counter-appeal to race and religious prejudices in the English-speaking provinces, his expression have no meaning and are useless.

Mr. Demers, member for St. Jean and Iberville, accused Mr. Foster of being an enemy of the province of Quebec and of seeking to have it believed that its citizens are intolerant. These assertions of Mr. Demers were in reply to a speech by Mr. Foster in which the latter gave vent to his true sentiments.

During the same session Mr. Foster spoke in his derisive style of the influence of the Catholic church on the people of Quebec, especially in regard to educational matters. I find in ' Hansard ' one special passage, too lengthy to cite, that fully sustains my contention. (Page 3380.)

Later on we find Mr. Foster carrying on an election campaign in London, Ontario, and appealing to the electorate by asserting that ' a vote given to Mr. Hyman was a vote for Laurier, Sbarretti and the hierarchy.'

I may be permitted to remark that in his own province Mr. Foster was not judged very much differently than I have judged him. In the Moncton ' Transcript ' of the 16th December, 1899, I find the solemn declaration, amongst others, of Samuel E. McDonald, a respected citizen of Brunswick. It runs thus :

The solemn declaration of Samuel E. McDonald, a respected citizen of Brunswick, Queen's county, province of New Brunswick, under date the 2nd December, 1899, sets forth that at a meeting in favour of the Conservative party, a meeting called by public notice, put up in different places. Mr. Tilley, barrister, of St. John, and Mr. H. B. Hetherington, of Queen's, were the Speakers. Mr. Hetherington then declared that the coming elections would not be fought on the political issues, but would be a struggle between Roman Catholics and Protestants, affirming, moreover, that if war were to break out between France and England, the people of New Brunswick and of the other maritime provinces would have to shoulder their muskets and march on Quebec to defeat the French Canadians before they could offer any aid to England.

He further declares that the Liberal party gave all the employments under the Crown to the Catholics.

The declaration of Mr. McDonald states that these incendiary appeals were coupled with other appeals to the Conservatives, calling upon them to select Mr. Geo. E. Foster as the Conservative candidate in Queen's and Sudbury. And as a conclusion, Mr. Hetherington, in closing his speech, exhibited a schedule of agreement or promise binding the signing parties to select Mr. Foster as their candidate, who engaged to carry out the programme of Messrs. Tilley and Hetherington.

The declaration of Frank E. Clark and Amos B. Curry contain a recital of the same facts, with the additional mention that M. Hetherington declared ' It is time to raise a religious cry.'

I am informed that, during the election campaign of 1896, at a public meeting held in Renfrew, Ont., Mr. Foster pronounced the following : Would it not be a disgrace and a shame for this fair Dominion of ours to have at the head of the government a French Canadian and a Catholic at that ?

In the grouping of the foregoing citations, betwen the lines of wihch an irony that reaches farther than do the ordinary meaning of the words and the sarcasms, so apparently harmless, it is clear that the province of Quebec, on account of the special character of its population, is very much detested by him ; and I said nothing in my article beyond that which Mr. Foster, himself, would seem to wish to have understood.

One of the points of my article that seemed to affect him the most is that which refers to hypocritical conduct. My only defence on that score will be the calling of the attention of the House to the fact that I was merely echoing the expressions of a man who had been for several years his own coleague, for some months his leader, and who was better able and better situated than I ever was to study and appreciate his character—I mean Hon. Sir Mackenzie Bowell.

In requesting the House to pardon my lengthy intrusion upon its patience. I would beg of its members to consider that as a young journalist, I could not refrain from a lively feeling of indignation in presence of the attacks, as violent as they were unjust, and of the accompanying insinuations regarding the motives—and I might add the honesty—of his opponents, which I so often heard in regard to men whom the confidence of the people had placed at the head of the country's affairs. As a member of the Liberal party, I thought it my duty to sharply take up such utterances on the part of a public personage. Not having attacked, either in irony, or in sarcasm, or by insinuation the personal honour of Mr. Foster, I beg of the House

to believe that I had no intention of being lacking in respect towards one of its members, and that I did not over-step the limits of journalistic privilege, nor the latitude assigned to the liberty of the press.

Moreover, and in fine, I repeat that I did not make any false report of Hon. Mr. Foster's utterances ; I was merely penning an appreciation of a public man. My article was not a misrepresentation since it was not a report. It was a criticism of a general character, and the exactness of its colouring might be a proper subject for debate but elsewhere than here under the present circumstances. I submit that I in no way abused of the privileges of parliament.

Sir WILFRID LAURIER : S'il n'y a pas d'autres questions à poser, je propose que la présence de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre ne soit plus requise, mais qu'il reçoive ordre de se tenir à la disposition de M. l'Orateur.

M. FOSTER: Relativement à la communication dont M. Cinq-Mars a donné lecture, je n'ai qu'une observation à formuler. Quant à toutes les autres parties de son document, les citations qu'il a faites et le libelle, j'abandonne entièrement à la Chambre le soin de se prononcer à cet égard. Il est, toutefois, une allégation que je désire relever. Lorsqu'il affirme avoir été informé que dans une certaine circonstance, à Renfrew, Ontario, j'ai prononcé certaines paroles relativement au leader de la Chambre, je dois déclarer catégoriquement que ni à Renfrew ni ailleurs, je n'ai jamais employé pareilles expressions ou des expressions comportant le sens de celles dont il m'a attribué la paternité. Je ne prétends pas affirmer que M. Cinq-Mars ne soit pas sincère, en affirmant que j'ai employé ces expressions, mais s'il a puisé son renseignement a quelque source, il a été induit à erreur.

(On adopte la motion.)

M. DUNCAN ROSS : Avant que la Chambre prenne une décision, je désire discuter la question non pas seulement à titre de député, mais en outre, à titre de membre de la profession dont se réclame le jeune gentleman qui a paru à la barre de la Chambre. Voici l'attitude que j'entends prendre dès le début, avec toute la responsabilité qui m'incombe à titre de membre du Parlement : c'est que, journaliste, je verrais d'un mauvais œil la Chambre des communes s'ériger en censeur des journaux de ce pays.

Disons de suite que le député de Toronto-nord (M. Foster), serait obligé de remonter à plusieurs siècles dans l'histoire de la mère-patrie, pour trouver un précédent autorisant l'attitude qu'il a prise à cet égard. J'irai plus loin et j'affirme que si quelque membre de la Chambre des communes en Angleterre osait prendre, en plein parlement, l'attitude adoptée ici par le député de Toronto-nord (M. Foster), il serait accueilli par un éclat de rire homérique.

Voilà que nous rétrogradons vers les temps de George II et de Wilkes, alors que l'on intentait des poursuites à la presse. Ce conflit entre la presse et le parlement n'est pas chose nouvelle. Cette lutte est aussi ancienne que les journaux mêmes ; mais au cours des quatre-vingt-sept années dernières, dans la mère-patrie, jamais un journaliste n'a été cité devant le parlement impérial, à moins qu'on ne l'ait accusé d'avoir porté des accusations de corruption contre les membres du parlement.

M. l'ORATEUR : La Chambre n'est saisie d'aucune motion qui prête à un débat général.

M. D. ROSS : Je suis dans l'ordre. J'ai parfaitement le droit de discuter la question devant la Chambre, avant qu'il soit pris une initiative à cet égard.

M l'ORATEUR : L'honorable député (M. D. Ross) a dit qu'il présenterait une motion, en terminant ses observations.

M. SPROULE : Il y a une question pendante devant la Chambre. Il s'agit d'une affaire personnelle. A coup sûr, tant que cette affaire n'aura pas été vidée, la Chambre ne saurait être saisie d'aucune autre question.

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Si l'honorable député (M. D. Ross), veut proposer une motion, nous ignorons la nature de cette motion,—il a parfaitement le droit de le faire.

M. D. ROSS : Afin d'abréger le débat, je déclare, monsieur l'Orateur, qu'en terminant mes observations, je présenterai une motion d'une certaine nature. J'entends discuter la question au point de vue des relations qui existent entre la presse et le Parlement de la mère patrie ; je veux, dans la mesure de mes forces, mettre en relief l'attitude que le parlement impérial prend, aujourd'hui, relativement à l'exercice du droit incontestable qu'il possède de citer à sa barre les journalistes, pour leur faire la leçon. Dans son histoire du droit constitutionnel, volume 2, page 103, May s'exprime ainsi :

A la suite de la réforme en Angleterre, la couronne exerça le droit que l'Eglise avait antérieurement possédé, celui de prohiber l'impression de tous les ouvrages, "sauf ceux qui auraient été examinés, au préalable, et autorisés ".

Dans la mesure où il m'a été possible de le constater, voilà la première attitude prise par la couronne, relativement à la censure de la presse. Nous apprenons de la même source que le premier journal fut fondé sous le règne de Jacques 1er. A cette époque . . . .

Les discussions politiques étaient réduites au silence par le censeur, la chambre étoilée,

le cachot, le pilori, la mutilation et la flétrissure.

Un peu plus tard, on se montra moins sévère à l'endroit de la presse. Cependant, les journalistes ne dormaient pas encore sur un lit de roses. Nous apprenons que, sous le règne de la reine Anne....

Dyer, ayant été réprimandé par M. l'Orateur, fût bâtonné par lord Mohun, dans un café.

En outre....

Tutchin, qui avait bravé les Communes et le procureur général, tomba dans un guet-apens qu'on lui avait dressé dans la rue, et reçut une bastonnade dont il mourut.

Par la suite, nous constatons que la dernière lutte importante entre le parlement et la presse eut lieu à l'époque où le duc de Wellington était premier ministre. Mais même à cette date, 1830, l'histoire ne mentionne qu'nn seul journaliste qui ait été cité devant la barre de la Chambre des communes et cet incident fut provoqué par un article accusant le lord chancelier d'actes de corruption personnelle. Il ne s'agissait pas alors d'injustes critiques politiques ni d'un journaliste qui se serait permis certaines observations sur le passé politique d'un homme dont il n'approuvait pas la conduite, mais bien d'une accusation catégorique de corruption personnelle.

Je le répète, il n'y a pas de précédents dans l'histoire du parlement impérial depuis 1819 pour justifier la conduite de l'honorable député de Toronto-nord.

Ceci m'amène à parler d'un cas que l'honorable député (M. Foster) a cité l'autre jour à l'attention de la Chambre lorsqu'il nous a sermonnés sur cette affaire. Il a prétendu que la dignité de la Chambre est en jeu. Je ne le conteste pas, mais c'est lui-même qui la met en jeu. Croit-il que les députés vont se priver de rire lorsqu'il saisit la Chambre, à cette heure avancée de la session, d'une procédure qui est tombée en désuétude depuis près d'un siècle au parlement de la Grande-Bretagne? Croit-il que la dignité de la Chambre peut endurer de tels procédés? C'est lui le coupable. C'est lui qui a compromis la dignité du Parlement en se réclamant de méthodes surannées pour faire cesser ce que je considère comme une critique méritée. Parlons de l'exemple qu'il a cité l'autre jour. L'honorable député a pris sur lui de faire son plaidoyer devant la Chambre, en prenant pour exemple un précédent qui date de 1901. Mais s'il avait été honnête dans ses textes, il se serait aperçu qu'il était complètement à côté de la question. M. John Redmond, chef du parti irlandais, demanda à sommer à la barre du parlement anglais le propriétaire-rédacteur du "Globe," de Londres. Sur quelle accusation? Pas une accusation de critique imméritée, ni une accusation de libelle contre un député, mais une accusation de diffamation, pour avoir allégué que tous les membres du parti irlandais avaient accepté des pots de vin. Sur quoi s'est basé M. Redmond pour prendre cette décision ? Voici sa déclaration :

Mes collègues et moi sommes prêts à faire face à toute accusation non seulement de trahison politique, comme on est si apte à le dire, mais d'avoir accepté des pots de vin ou toute autre concession.

Il va plus loin et dit :

J'attire tout simplement votre attention sur un grave scandale : à vous qui êtes orgueilleux des traditions du Parlement et qui en chérissez l'honneur et l'intégité, à vous d'agir comme bon vous semblera !

Je veux qu'on comprenne bien la distinction que M. Redmond a faite. Il dit que s'il avait été accusé personnellement d'avoir accepté des pots-de-vin, il n'aurait pas relevé l'accusation, mais il s'agissait d'une accusation directe contre tous les membres du parti irlandais, d'avoir accepté de l'argent pour voter en faveur d'une certaine mesure d'intérêt privé. C'était contre l'accusation portée contre un parti en bloc qu'il croyait devoir protester, afin de maintenir la dignité du Parlement et non sa dignité personnelle. Quel appui reçut-il des chefs des autres partis? Voici ce que répondit M. Balfour, qui était alors le chef du gouvernement. Je cite le hansard, vol. 99, 15 août 1901 :

Le sens que l'honorable député et la plupart des lecteurs ajoutent à cet article, comporte une accusation contre les députés irlandais d'être personnellement responsables de faits de corruption relativement aux projets de loi d'intérêt privé. Je ne conçois pas d'accusation plus blessante ni d'infraction plus flagrante de nos privilèges, et je ne conçois pas une accusation qui soit moins fondée, autant que je puis voir et connaître. J'ai soutenu les combats les plus violents pendant une grande partie de ma vie politique avec les honorables députés d'en face. Ils ont dit de moi bien des choses qui pour la plupart n'étaient pas justifiables...

Et le reste. Puis il dit :

J'ai toujours soutenu, et je crois avoir soutenu la même prétention pas plus tard que la semaine dernière ou la semaine auparavant que la Chambre ne peut commettre de plus grande bévue que d'entreprendre des démêlés comme ceux-ci avec la presse. Ces controverses n'ont jamais satisfait à l'honneur et à la dignité de la Chambre.

L'honorable M. Balfour, le chef du grand parti conservateur dans la Grande-Bretagne, doit être une autorité suffisante même pour un conservateur de l'envolée de l'honorable député de Toronto-nord, et voici ce qu'il dit encore :

Ces controverses n'ont jamais satisfait à l'honneur et à la dignité du Parlement. Il n'en est jamais rien résulté dont nous avons raison de nous glorifier, et les pages de notre histoire, histoire glorieuse, qui ont trait aux rapports de la Chambre avec la presse, ne sont pas de celles que nous pouvons relire avec beaucoup de satisfaction. L'honorable député me parait être d'opinion que citer un rédacteur de journal à la barre de la Chambre pour le faire emprisonner pendant le reste de la ses-

sion, tendrait en quelque sorte à laver notre réputation aux yeux de nos compatriotes et des étrangers, et que par ce moyen, l'effet du venin que cette accusation personnelle a jeté sur les honorables députés d'en face disparaitra complètement ou tout au moins sera atténué. Mais la Chambre doit savoir qu'il est inutile de s'attendre à de si beaux résultats par l'usage de cette prérogative.

Puis il ajoute :

C'est un pouvoir dont l'exercice nous est reconnu de tout temps par la constitution, mais ce n'est pas le moyen de faire connaître la vérité, et les moyens qui ne tendent pas à vérifier une accusation ne la font pas disparaître.

M. Balfour a dit sur un autre sujet :

Quant à moi, je suis d'avis que la Chambre ne gagne rien à ces démêlés avec les journaux, et je ne crois pas qu'il en est survenu un seul depuis plus d'une génération. J'admets cependant que cette affaire remet sur le tapis une difficulté dont j'ai eu à me plaindre moi-même plusieurs fois, comme d'ailleurs beaucoup d'autres députés qui ont siégé dans cette enceinte, à savoir quelle méthode moderne adopter pour protéger nos privilèges contre l'avidité du public. Les seules armes qui nous restent sont vraiment aussi démodées que l'arbalète ou l'arquebuse.

Je dirai à ce sujet que nous avons les mêmes armes au parlement canadien qu'au parlement anglais et qu'elles sont, en vérité, aussi passées de mode que l'arbalète et l'arquebuse. Maintenant, je le demande, pourquoi, au nom du bon sens, le parlements du Canada se réclame-t-il d'une loi tombée en désuétude pour protéger l'honneur de l'honorable député de Toronto-nord, qui n'a pas été attaqué.

M. Balfour dit encore :

Les instruments de défense que nous employons ont été forgés à une époque où la société était toute différente de celle où nous vivons, à une époque où les délibérations du Parlement ne devaient pas être rendues publiques, où la conduite d'un membre du Parlement comme tel ne pouvait pas être critiquée, quelque honnête que fût cette critique, ou quelque légère que fût l'accusation portée contre lui. Toutes nos actions sont aujourd'hui scrutées en pleine lumière ; toutes nos paroles sont livrées au public ; la critique la plus libre des personnes et du Parlement lui-même est permise et encouragée dans des intérêts de parti. Les seuls moyens que nous avons de nous protéger, lorsqu'il y a lieu, sont ceux qui nous sont reconnus pour une loi tombée en désuétude et qui nous permet de sommer le rédacteur du journal ou le coupable quel qu'il soit à la barre de la Chambre, et de l'envoyer, après l'avoir forcé à faire des excuses, à Newgate ou dans la tour du parlement pour un temps qui est déterminé par la durée de la session plutôt que par la gravité de l'offense.

Les autres chefs du parlement ont-ils appuyé M. Balfour? Voyons ce que M. John Redmond lui-même a dit :

J'ai écouté avec beaucoup d'attention et, jusqu'à un certain point, avec quelque sympathie, le discours du premier lord de la trésorerie (M. Balfour). Je suis le premier à reconnaître que les moyens à notre disposition sont surannés et peu efficaces et qu'il serait peut-être à propos que le Parlement étudiât toute la question, adoptât des mesures propres à nous faciliter la tâche de punir comme il convient les offenses de ce genre.

Il dit plus loin :

Je dis cela parce qu'il n'y a pas dans toute l'histoire du Parlement un précédent où une accusation semblable de faits personnels de corruption a été portée, et cependant la Chambre refuse d'appuyer une résolution dénonçant un outrage aux privilèges parlementaires. Les précédents que j'ai consultés, où le Parlement a refusé de poursuivre . . .

Qu'on remarque bien ces paroles :

. . . Les précédents que j'ai consultés où le Parlement a refusé d'agir, se rapportait à des cas où l'accusation de corruption contre une personne ou un petit groupe de personnes était portée indirectement.

En Angleterre même, il faut que l'accusation de corruption soit portée directement avant que le Parlement s'en occupe ; mais au Canada, en l'année 1906, le Parlement est mis en demeure d'agir parce qu'un honorable député juge bon de se plaindre qu'un journal a critiqué injustement sa conduite. Son honneur n'est pas attaqué et il n'est pas accusé de faits de corruption ; il se plaint tout bonnement que la critique est injuste. On ne s'occupe plus de ces accusations au parlement impérial à présent ; on n'en fait aucun cas depuis 1819. C'est une accusation que l'honorable député n'aurait jamais dû porter à la connaissance du Parlement s'il tient absolument à être à cheval sur les précédents anglais, et s'il avait lu avec soin les textes qu'il a cités dans le but de faire de la morale à la Chambre.

M. SPROULE : Je me permettrai de demander à l'honorable député si, advenant le cas où l'article incriminé serait trouvé, par un tribunal compétent, libelleux à l'endroit de l'honorable député, le Parlement n'aurait pas le droit, ne remplirait pas même un devoir, en le dénonçant comme un abus des privilèges du Parlement ?

M. ROSS : J'admets que depuis le règne de la reine Anne, depuis Jacques 1er même, personne n'a jamais mis en doute le droit du Parlement de punir un abus de ses prérogatives. Mais et que je cherche à établir, c'est que depuis 1819, jamais un journaliste n'a été sommé de comparaître à la barre de la Chambre impériale, hormis pour se justifier d'avoir porté, contre un député, une accusation de faits personnels de corruption. L'honorable député ne voudra pas prétendre, de bonne foi, je suppose, que le Parlement canadien doit se montrer plus ombrageux que le parlement impérial et relever des accusations que ce dernier ne voudrait pas relever ? J'irai plus loin. Je défie l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) de me faire voir un seul exemple en ces derniers temps, dans tous les pays autonomes, où un

journaliste a été cité à la barre du parlement pour répondre à une accusation si insignifiante.

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

Reprise de la Séance.

M. DUNCAN ROSS : Monsieur l'Orateur, je disais à six heures, lorsque vous avez quitté le fauteuil, que ni l'histoire du parlement impérial ni les auteurs en pratique parlementaire ne nous montrent qu'un seul cas semblable à celui que l'honorable député de Toronto-nord a soulevé devant le parlement canadien ne s'est produit depuis 1819 devant le parlement impérial. J'ai cité les annales pour montrer que M. Redmond, chef du parti irlandais, a déclaré que non seulement le parlement ne devrait pas relever des accusations comme celle-ci, mais qu'il ne devrait pas même relever les accusations de faits de corruption lorsqu'elles ne sont pas précisées. J'ai cité M. Balfour, chef du gouvernement d'alors, à l'appui de cette déclaration. Je vais donner maintenant quelques extraits du discours de M. Asquith, chef du parti libéral d'alors, sur cette question. Je lis à la page 969 du même volume du hansard, les paroles suivantes de M. Asquith :

Je suis bien de l'opinion du très honorable chef du Gouvernement qu'il est inopportun de lancer la Chambre dans des démêlées inutiles sur des questions triviales, qui n'ont jamais satisfait à l'honneur de la Chambre et au crédit du Parlement. S'il y avait la moindre possibilité d'envisager le présent cas comme trivial ou insignifiant, je dirais qu'il est indigne d la dignité du Parlement d'entreprendre de tels démêlés, et que nous devrions lui opposer le mépris du silence.

M. Asquith a pris la même attitude que les deux autres chefs de partis, c'est-à-dire que la Chambre est libre de sévir, de nos jours, lorsque l'accusation comporte des faits personnels de corruption seulement.

Un autre cas s'est produit au parlement impérial, en 1878, lorsque M. McDonell proposa que le rédacteur du "Globe" fût cité à la barre de la Chambre pour outrage au Parlement. Je n'ai pas l'intention d'entrer dans les détails de cette affaire, mais je tiens à donner l'opinion d'un auteur de la marque de sir Henry James, pour montrer la conduite à suivre dans des cas de ce genre. Sir Henry James a dit :

Nous avons toujours été d'avis que l'outrage au Parlement consiste en la publication, par un écrivain, de propos diffamatoires contre un membre du Parlement dans l'exercice de ses fonctions, et que la Chambre ne s'occupe pas de la critique, à moins qu'elle ne soit jugée diffamatoire à l'égard de la Chambre prise dans son ensemble.

Quelle est la portée de cette décision ? Si le journaliste à la barre avait accusé l'honorable député de Toronto-nord de corruption, d'avoir accepté des pots-de-vin, ou de quoi que ce soit qui pût influencer sa conduite au Parlement, cette accusation serait une atteinte à la dignité de la Chambre.

Mais dans le cas qui nous occupe, personne n'osera soutenir que parce qu'un journaliste a critiqué l'honorable député, l'a critiqué sévèrement, injustement même, le parlement doit considérer qu'il a été attaqué dans son honneur ? D'après la règle posée par un auteur de l'importance de sir Henry James, la Chambre n'a aucune raison valable de s'occuper de cette affaire, qui est, après tout, purement personnelle. L'honorable député de Toronto-nord a le même recours qu'un citoyen ordinaire pour se faire rendre justice, s'il croit avoir été suffisamment lésé, mais il ne doit pas pour cela mettre la dignité de la Chambre au jeu en nous demandant d'infliger un blâme à la presse pour une peccadille comme celle-ci.

Je crois avoir amplement démontré que la Chambre ne doit intervenir que dans les cas exceptionnels, par exemple quand l'accusation comporte les faits personnels de corruption. Je citerai à l'appui de mon dire un auteur éminent, May, qui écrit, à la page 213 du volume 2 de son Histoire Constitutionnelle d'Angleterre :

Depuis lors . . .

C'est-à-dire depuis que lord Wellington a eu des difficultés avec les journalistes dont il est sorti avec bien peu de gloire.

. . . Depuis lors, la presse a joui de la plus complète liberté de critique et d'invective à l'adresse des hommes publics et sur les mesures d'intérêt public. L'on s'est même rarement servi de la justice pour punir la malice et le mensonge.

Il serait difficile de trouver des expressions plus énergiques que "malice" et "mensonge" pour qualifier les écrits d'un journal.

Je lis encore à la page 409, volume I de l'Histoire Constitutionnelle de May, les lignes suivantes à l'appui de la distinction qu'a établie le parlement anglais :

La Chambre a eu raison de faire la distinction entre la diffamation de caractère et les insinuations et commentaires, quelque violents qu'ils soient, sur la conduite des hommes publics.

La règle posée par une autorité comme l'historien May est que la Chambre ne doit pas relever les commentaires sur la conduite politique. May dit clairement que la Chambre a pris soin d'établir une différence entre la diffamation de caractère et les insinuations et commentaires quelque violents qu'ils soient, sur la conduite d'un homme politique.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je crois avoir démontré à l'évidence que la Chambre manquerait à sa dignité et abuserait de ses privilèges si elle s'occupait d'une cause futile comme celle-ci. Je vais faire une brève, très brève analyse de l'article incri-

miné. Quelle est l'expression la plus forte pour qualifier cet article ? Le pire qu'on en puisse dire, c'est qu'il est du Foster tout pur.

L'honorable député de Toronto-nord s'est prévalu plus que tout autre député de ses immunités parlementaires. Il a fait ici exactement ce qu'il reproche à M. Cinq-Mars. Il ne fallait pas beaucoup de courage à un honorable député protégé par les privilèges du Parlement pour insinuer, l'année dernière, au cours d'un débat, que l'honorable chef du Gouvernement avait demandé les ordres de Mgr Sbarretti pour rédiger les dispositions scolaires des projets de loi d'autonomie. Il ne faut pas beaucoup de courage pour accuser tous les fonctionnaires du ministère de l'Intérieur d'étendre leur système d'extorsion depuis le territoire du Yukon jusqu'au continent d'Europe. Ni l'honorable député de Toronto-nord ni les autres députés ne font preuve de courage en accusant sans raison leurs collègues dans la Chambre et ailleurs parce qu'ils sont immunisés par les privilèges du Parlement. M. Cinq-Mars a pris la responsabilité de cet article lorsqu'il l'a écrit; il s'est exposé aux rigueurs des tribunaux civils et criminels. Le journaliste, qui ne jouit pas de la protection du Parlement, se montre bien plus courageux en écrivant un article à la Foster comme celui-ci, qui le rend justiciable des tribunaux. L'un est courageux, l'autre ne l'est pas. Le député de Toronto-nord exige une double protection pour ses attaques attaques injustes, qu'il dirige contre la population canadienne dans la Chambre et ailleurs. Comme je l'ai dit, il se réclame plus que tout autre député de ses privilèges de membre du Parlement, tout en pratiquant ce qu'il trouve condamnable dans l'article de M. Cinq-Mars. Pourquoi alors demande-t-il au Parlement de le protéger contre la critique des journaux, qui prennent la responsabilité de leurs écrits et qu'il peut traduire devant les tribunaux, s'il se croit suffisamment lésé? Nous ne sommes pas les gardiens de l'honneur de l'honorable député de Toronto-nord. Nous ne sommes pas ici pour le protéger contre le genre de critique qu'il affectionne lui-même et qu'il emploie à la Chambre contre ses collègues et contre des personnes du dehors, qui n'ont pas les moyens de se défendre.

Qu'il attaque devant les tribunaux, s'il se croit lesé. Mais si l'honneur du Parlement était compromis par des accusations de corruptions portées par M. Cinq-Mars contre M. Foster ou contre un autre député ou contre toute la députation, alors le Parlement serait en droit d'invoquer les précédents anglais pour se protéger.

Quant au cas qui nous occupe, nous fouillerions en vain les annales parlementaires et l'histoire constitutionnelle de la Grande-Bretagne depuis 1819 pour en trouver un qui lui ressemblât comme justification de l'honorable député de Toronto-nord. Comme je l'ai dit en commençant, la personne à la barre appartient comme moi à la profession de journaliste, et je déclare ici même que la presse canadienne n'acceptera jamais d'être entravée de cette façon par le Parlement. Les journaux de la Grande-Bretagne ont combattu trop longtemps en faveur de la liberté de la presse pour permettre au Parlement d'une colonie anglaise, en l'année 1906, de s'arroger le droit de museler la presse à cause d'une critique qui ne porte pas atteinte à la dignité de la Chambre, mais une critique du genre de celle qu'affectionne l'honorable député de Toronto-nord.

Dans ces dispositions, monsieur l'Orateur, j'ai l'honneur de proposer, appuyé par M. Beauparlant, que la Chambre passe à l'ordre du jour.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Monsieur l'Orateur, je crois qu'il est de mon devoir, comme chef du Gouvernement, d'exprimer mon opinion le plus tôt possible sur la question à l'étude et qui a été soulevée par l'honorable député de Toronto-nord. Je regrette, monsieur l'Orateur, de ne pas pouvoir partager entièrement l'opinion que vient d'exprimer l'honorable député (M. Ross), qui a placé entre vos mains la proposition soumise à la Chambre. J'ai pour la presse autant de respect que n'importe qui et je ne m'étonne pas que mon honorable ami, qui fait partie de cette profession ou classe, ait défendu si vaillamment les droits du parti auquel il appartient. Cependant, bien que je reconnaisse aux journaux la liberté de critique la plus étendue, bien que je reconnaisse la liberté des journaux de critiquer, d'approuver, de censurer, d'exprimer leurs opinions de toute façon, je crois que nous devons en même temps maintenir la doctrine que la presse, comme tout le monde, est justiciable du Parlement. Je ne suis pas prêt à admettre que parce que les journaux doivent jouir de la liberté d'exprimer leurs opinions, le Parlement doive accepter comme corollaire de cette doctrine que sa juridiction ne s'étend pas au delà de cette enceinte et que la diffamation pour les uns ne constitue pas la diffamation dans les journaux. Il n'y a rien de plus certain, aux termes du droit parlementaire, tel qu'il nous a été légué de siècle en siècle, que tout écrit ou parole attentatoire à la dignité d'un membre ou des membres du Parlement constitue une infraction des privilèges du Parlement. Cette doctrine a été proclamée trop souvent pour que j'aie à la défendre longuement. Mais par égard pour les opinions de mon honorable ami, que je tiens en haute estime, par égard aussi pour les privilèges de la presse, je crois qu'il vaut mieux que cette doctrine soit clairement énoncée devant la Chambre. L'auteur par excellence sur ces questions,

May, dit à la page 95 de son traité (9e édition) :

Le Parlement a souvent considéré comme une injure et puni comme une atteinte à ses privilèges les critiques faites sur son caractère et ses délibérations, par des commentaires diffamatoires.

Plus loin, il ajoute :

William Thrower fut confié à la garde du sergent d'armes des Communes, en 1559, pour injure verbale contre la dignité de la Chambre. En 1560, un député, M. Arthur Hall fut jeté en prison, condamné à l'amende et expulsé de la Chambre pour avoir publié un libelle contenant " des choses diffamatoires sur le compte de différents membres du Parlement en particulier, sur l'état de la Chambre en général et sur le pouvoir et l'autorité de la Chambre ". En 1628, Henry Aylen fut confié à la charge du sergent d'armes pour avoir diffamé la précédente législature. En 1643, l'archidiacre de Bath fut envoyé en prison pour avoir outragé la législature précédente.

J'arrive à des exemples plus récents. J'omets ceux des 17me et 18me siècles et je passe à ceux du dernier siècle :

En 1805, Peter Stuart fut condamné à l'emprisonnement pour avoir publié des critiques diffamatoires sur le caractère et les délibérations de la Chambre. En 1810, sir F. Burdett, député, fut enfermé dans la tour pour avoir publié un journal libelleux et scandaleux qui contenait une critique des droits et privilèges de la Chambre ". En 1819, M. Hobhouse, s'étant reconnu l'auteur d'un pamphlet, fut envoyé en prison à Newgate. La Chambre avait au préalable déclaré que sa brochure était " un libelle scandaleux, contenant des écrits propres à inciter la population à la violence contre la législature, et contre la Chambre en particulier; et qu'elle constituait un mépris flagrant des privilèges et de l'autorité constitutionnelle de la Chambre ". Le 26 février 1838, des plaintes furent formulées contre certaines expressions que M. O'Connell, député, avait employées dans une assemblée publique, et comportant une accusation de parjure éhonté contre certains membres de la Chambre dans l'exercice de leurs fonctions judiciaires dans les comités d'élection. M. O'Connell donna ses explications de son siège à la Chambre et admit avoir employé les expressions qu'on lui reprochait. Il fut trouvé coupable d'un outrage au Parlement et fut reprimandé à son siège par l'Orateur, sur un ordre de la Chambre.

Puis l'auteur continue :

La Chambre a souvent considéré comme injures faits à elle-même les commentaires sur ou les disputes avec des membres de la Chambre.

Il cite plusieurs exemples qu'il est inutile de répéter ici, puis il ajoute :

Plus tard, des personnes ont été arrêtées pour libelle contre les pairs, comme en 1722, pour la publication d'articles libelleux contre lord Stafford et contre lord Kinnoul, ou condamnés à payer une amende et à aller en prison, comme dans le cas de Flower, en 1799, pour diffamation de l'évêque de Llandaff. En 1776 Richard Cooksey fut arrêté pour avoir envoyé une lettre insultante au duc de Coventry, puis il fut réprimandé et condamné " à demeurer en état d'arrestation tant qu'il n'aura pas trouvé de cautions en garantie de sa bonne conduite ". En 1834, Thos. Bittleston, rédacteur du " Morning Post ", fut placé sous la surveillance du gentilhomme officier de la verge noire, pour avoir publié, dans son journal, un entrefilet qui critiquait la conduite du lord-chancellier Brougham dans l'exercice de ses fonctions judiciaires à la Chambre des lords.

De tout temps, les libelles contre les députés ont été punis, mais pour qu'ils constituent une infraction aux privilèges de la Chambre, les libelles doivent être une attaque directe de la réputation ou de la conduite officielle d'un député . . .

En 1860, A. Yarrington et R. Groome furent condamnés à la prison pour avoir libellé un député. En 1689, Christopher Smelt fut envoyé en prison pour avoir mis en circulation un rapport faux et scandaleux contre Peter Rich, député. En 1696, John Rye fut envoyé en prison pour avoir publié contre un député un libelle, pour être imprimé et distribué à la porte. En 1704, James Mellot fut emprisonné pour avoir prononcé des paroles mensongères et scandaleuses contre deux députés. En 1733, Wm Noble fut jeté en prison pour avoir affirmé qu'un député recevait une pension en échange de son vote à la Chambre. En 1774, H. S. Woodfall fut emprisonné pour avoir publié une lettre qui contenait des insinuations contre l'Orateur. En 1821, l'auteur d'un entrefilet dans le journal le " John Bull ", qui comportait un libelle mensonger et scandaleux contre un député, fut emprisonné à Newgate.

Au parlement canadien, je me rappelle un exemple—je crois que c'est en 1892 ou 1893—où un journaliste de la tribune parlementaire, M. Gorman, je crois, fut censuré par la Chambre pour ses réflexions sur le compte d'un député. Si je saisis bien le raisonnement de mon honorable collègue, le journaliste ne doit plus être traduit à la barre de la Chambre pour ses écrits quels qu'ils soient contre un député, à moins que se ne soit une accusation de corruption. Nul doute que de toutes les accusations et de tous les libelles, l'accusation de faits de corruption est la plus infamante et la plus honteuse possible, et nul doute que dans tous les cas de ce genre, la Chambre a affirmé ses droits. Mais s'ensuit-il parce qu'en ces derniers temps la Chambre n'a maintenu sa juridiction que dans des cas où un groupe considérable de députés ont été accusés de corruption, que le Parlement doive réprimander ou relever ces sortes de libelles seulement ? Je ne saurais admettre cette prétention. Si nous émettons le principe que le seul libelle que la Chambre doit relever est celui qui comporte corruption, nous regretterons bientôt le jour où nous aurions proclamé cette doctrine. Ce serait une invitation aux journaux d'abuser du privilège que nous leur aurions accordé d'attaquer les députés de toute façon, hormis pour les faits de corruption. Je n'admettrai jamais cela. Je sais qu'en ces derniers temps, la tendance à citer les journalistes à la barre de la Chambre s'est bien passée de mode, mais je ne me rappelle pas que la Chambre ait

refusé de se prononcer lorsqu'une question de ce genre a été portée à son attention. Au contraire, la Chambre a toujours maintenu son autorité. J'ai dit dans une autre occasion, lorsque ce débat a pris origine, que je doutais fort de la sagesse de l'honorable député (M. Foster) en saisissant la Chambre de cette question. Il n'a pas été plus offensé par cet article que bien d'autres députés le sont tous les jours. Mais du moment qu'il demande l'intervention de la Chambre, je crois que c'est notre devoir d'intervenir. C'est notre devoir de nous occuper de cette question. A l'appui de ce que je viens de dire, que la tendance à saisir la Chambre de ces questions disparaît, je rappellerai un exemple bien connu dans l'histoire du dernier règne, lorsque les députés irlandais en corps et M. Parnell en particulier étaient journellement attaqués dans le "Times", de Londres, dans une série d'articles intitulés "Le parnellisme et le crime".

Tant que les accusations conservèrent leur caractère vague et indéfini, ni M. Parnell ni les membres de son parti ne les relevèrent, et ils agirent très sagement, mais dès que ces accusations commencèrent à se préciser et eurent pour objet d'imputer à M. Parnell le crime odieux qui avait été commis contre M. Burke et sir Frederick Cavendish, dès lors, M. Parnell soumit la question à la Chambre, non sous la forme ordinaire d'un appel aux privilèges, mais sous la forme d'une proposition d'enquête, procédé bien différent. Malgré la conduite des députés irlandais en 1805, ceux-ci jugèrent à propos de se plaindre à la Chambre, en 1901, lorsqu'une accusation vague, d'un caractère général, comme celle que nous sommes appelés à décider, fut portée contre eux, et la Chambre dut s'en occuper. Mon honorable collègue a cité de longs extraits de M. Balfour, appuyé par M. Asquith et par M. Redmond lui-même pour montrer que ces exemples sont surannés. M. Balfour déclara catégoriquement que la pratique était tombée en désuétude, mais tout de même M. Balfour, M. Asquith et M. Redmond furent forcés d'admettre, tout en reconnaissant que le procédé n'était plus de mise, que les privilèges de la Chambre avaient été enfreints, et ils forcèrent les auteurs de l'article à répondre de leur conduite. Ainsi, je suis forcé de conclure que puisque l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a jugé à propos, quoique dans mon opinion sa démarche est regrettable et qu'il aurait agi plus sagement en ne la faisant pas, puisqu'il a jugé à propos de se prévaloir de la règle parlementaire, il me parait indiscutable que c'est son droit de se plaindre à la Chambre. M. Balfour a dit, à l'occasion dont je viens de parler, que la règle de la Chambre devrait être changée, que cette procédure était tombée en désuétude et qu'il était préférable de changer la règle qui conférait ce pouvoir à la Chambre. Mais la règle existait et c'était son devoir de l'appliquer et je ne vois pas que nous puissions nous soustraire ici. C'est tout ce que j'ai à dire pour le moment. Je répète qu'il aurait peut-être mieux valu que cette affaire ne fût pas portée à l'attention de la Chambre, mais puisque l'honorable député dont la conduite a été attaquée a cru qu'il était à propos de le faire, je ne crois pas que nous puissions lui contester son droit.

Je propose donc cet amendement :

Que tous les mots après "que" dans ladite motion soient retranchés et remplacés par les suivants :—"les extraits incriminés de l'article publié dans la "Presse" dépassent les bornes d'une critique raisonnable et constituent une violation des privilèges de la Chambre ; que M. Cinq-Mars, l'auteur de l'article, a mérité la censure de la Chambre ; qu'il soit rappelé à la barre et que M. l'Orateur lui donne communication de cette résolution".

Avant de terminer, je dois dire que je n'admets pas que l'honorable député de Toronto-nord a le droit de se plaindre de tout l'article. Il s'est plaint de ce passage :

Un ami me fait la remarque que je n'ai pas été tendre à l'égard de M. Foster depuis l'ouverture de la session. C'est vrai ! mais peut-on rester insensible sous l'averse d'injures gratuites que ce vieux parlementaire lance incessamment à la face des habitants de la province de Québec, des Canadiens-français, des catholiques, enfin sur tout ce qui est respectable et doit être respecté.

Je ne rappellerai pas un passé douloureux, mais si l'honorable député veut réfléchir, la nuit, lorsque sa tête repose sur son oreiller ; s'il veut faire une revue de sa carrière, il admettra peut-être que l'article n'est pas entièrement condamnable. S'il ne se plaignait que de ce passage, j'aurais hésité longtemps avant de censurer l'auteur, mais il y a un autre paragraphe qui est ainsi conçu :

Il n'a qu'un principe, l'intérêt ; qu'un désir, insulter. Il est de l'école du mensonge, de l'hypocrisie, de la couardise. A ses yeux, celui pour qui les vertus civiques et politiques ne sont pas un vain mot, est un imbécile, une tête chaude. Il est inutile de traiter ces questions-là avec lui, il n'y entendrait rien.

Ce passage dépasse les bornes de la critique permise et constitue une infraction aux privilèges de la Chambre. Je dis sans hésitation que ces lignes dépassent, dans mon jugement, les bornes de la critique raisonnable. C'est pourquoi j'ai pris cette attitude. Je veux que la presse sache que tout en lui reconnaissant le privilège, le droit même de critiquer la conduite de tous les hommes publics, elle doit le faire sur un ton convenable et non sur un ton grossier. Je regrette d'avoir été obligé de citer les extraits que je viens de citer, car je connais depuis quelque temps le jeune homme à la barre et j'ai quelque amitié pour lui. Je crois que le langage dont il s'est servi dépasse les bornes de la critique parlementaire convenable et est tel que la Chambre ne peut pas l'ignorer complètement. Je ne puis moi-même le laisser passer, sans exprimer

l'opinion que je viens de vous faire connaître.

M. R. L. BORDEN : Je crois comme M. le premier ministre que l'opinion émise par l'honorable député de Yale-et-Caribou (M. Duncan Ross) sur les devoirs et les responsabilités du Parlement n'a aucun fondement.

L'honorable député a invoqué de récents précédents anglais, mais May et Bourinot déclarent expressément que la Chambre a le droit de se prononcer dans une question de libelle contre un membre de la Chambre. May le dit en toutes lettres :

Les libelles contre les membres ont aussi été punis, mais pour qu'ils constituent une violation de privilège, il faut qu'ils attaquent la réputation ou la conduite des membres, en leur qualité de membres.

Il n'y a pas de doute sur ce point. Cette citation n'est pas empruntée à la même édition que vient de citer l'honorable premier ministre ; c'est la 10e édition, pages 79 et 80. L'auteur donne plusieurs exemples, mais je n'en citerai que deux. L'honorable député (M. D. Ross) dit que depuis 1819, il n'y a pas d'exemple que quelqu'un ait été censuré par la Chambre, à moins d'avoir accusé un de ses membres de corruption. S'il avait poussé ses recherches un peu plus loin, il aurait constaté qu'en 1880, M. Plimsall, qui était lui-même membre de la Chambre fut cité à la barre par un personnage qui n'était autre que sir Charles Russell. M. Plimsall avait fait distribuer dans la circonscription électorale de sir Charles Russell de grandes affiches dans lesquelles ce dernier était fort malmené. Mais le seul point important était que M. Plimsall accusait sir Charles Russell de conduite inhumaine et dégradante en votant contre le bill Plimsall. Tout le monde se rappelle que M. Plimsall avait été très violent dans cette occasion. Sir Charles Russell porta l'affaire à la Chambre et proposa la résolution suivante :

Que la publication dans la ville de Westminster, d'affiches imprimées représentant la conduite de sir Charles Russell, le représentant de ladite ville, dans la Chambre des communes, comme " inhumaine " et " dégradante " est injurieuse pour ledit membre, constitue une tentative pour l'intimider et le contraindre dans l'accomplissement de ses devoirs et est une violation des privilèges de cette Chambre.

M. Plimsall, fit une rétractation et retira ses accusations, mais la Chambre n'en déclara pas moins que sa conduite constituait une violation des privilèges de la Chambre et la fin de la résolution est conçu en ces termes:

Mais cette Chambre tenant compte de ce que l'honorable député de Derby, a retiré les paroles que l'honorable député de Westminster à porté à la connaissance de la Chambre décide qu'il n'y a pas lieu pour la Chambre de s'en occuper davantage.

M. DUNCAN ROSS : Je ne sais pas si l'honorable chef de l'opposition a rapporté fidèlement mes paroles, mais j'ai dit que depuis 1819, pas un journaliste n'a été censuré par la Chambre sur une accusation de cette nature.

M. R. L. BORDEN: Je ne saisis pas bien la distinction que veut faire l'honorable député. Prétend-il que celui qui du fond de son cabinet écrit des articles diffamatories contre un député, et leur donne une grande publicité, est moins coupable que l'homme public qui, du haut de la tribune ou dans des affiches, commet le même acte ? Si c'est cela qu'il veut dire, je trouve sa distinction étrange.

M. D. ROSS : Si l'honorable député veut bien me permettre, je répéterai ce que j'ai dit. Je n'ai pas prétendu que la Chambre n'avait pas juridiction sur ses membres ; j'ai dit que le droit du parlement de censurer les journaux de cette manière n'a pas été exercé depuis 1819.

M. R. L. BORDEN : Si l'honorable député s'en tient aux journaux, il a peut-être raison. Pour ma part, je m'en tiens au principe. Je considère qu'une insulte à un député est beaucoup grave si elle est publiée dans un journal et colportée par tout le pays, que si elle est formulée à la tribune ou affichée sur les murs.

En 1883, M. Herbert Gladstone accusa les tories d'Angleterre de conspirer illégalement pour retarder la marche des affaires du pays. L'affaire fut portée devant la Chambre comme une question de privilège. L'orateur inclinait plutôt dans le sens contraire, mais celui qui se plaignait, insista et M. Gladstone fut bien aise de s'en tirer avec une rétractation.

En 1873, M. Tassé accusa deux membres de cette Chambre de trahison politique—il leur reprochait de s'être fait élire par acclamation en promettant d'appuyer le gouvernement et d'avoir ensuite abusé de leur position de député pour le combattre, c'était une question de privilège et il fut destitué.

M. D. ROSS : C'était un employé de la Chambre.

M. R. L. BORDEN : Oui, mais c'est la Chambre qui est intervenue. En 1873, encore, le " Freeman " de Saint-Jean publia un article que la Chambre déclara être une violation de ses privilèges. En 1894, un journal d'Ottawa accusa l'orateur d'alors, de soumission servile à son parti et de partialité ; la Chambre déclara que c'était un abus des privilèges et un libelle scandaleux contre l'orateur.

Il y a aussi le cas de M. Thomas, le maire de Truro, que l'honorable ministre des Finances connait bien. M. Thomas signa une pétition à la législature de la Nouvelle-Ecosse à laquelle était annexée—je rapporte les faits de mémoire, mais je crois qu'ils sont exacts—une résolution du conseil municipal de Truro, contenant des allusions blessantes à l'adresse d'une membre de la

législature. L'accusation comportait, si je me rappelle bien, que ce député étant en même temps magistrat stipendiaire de Truro, s'était servi de sa position de membre de la législature pour faire augmenter ses émoluments. Il n'y avait pas d'autre accusation de corruption que celle-là. La législature intervint et cita M. Thomas à la barre de la Chambre. Il se présenta et donna des explications. On lui permit de se retirer, mais de se tenir à la disposition de la Chambre.

Au lieu de se tenir à la disposition de la Chambre, il partit. Sur une motion de l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) la législature lança un mandat pour son arrestation et il fut enfermé dans la prison du comté. La cour suprême de la Nouvelle-Ecosse le remit en liberté sur un bref d'habeas corpus. Il intenta des poursuites contre tous les membres de la législature qui avaient voté pour la motion. J'étais au nombre de ceux qui travaillèrent comme avocats à empêcher l'honorable ministre des Finances d'être condamné à payer de forts dommages-intérêts. La cour suprême de la Nouvelle-Ecosse avait jugé en faveur de M. Thomas, mais le conseil privé d'Angleterre infirma ce jugement et décida que les membres de la législature de la Nouvelle-Ecosse, étaient protégés par un article des statuts revisés qui leur garantissait l'immunité. Dans ce jugement que j'ai ici, mais que je m'abstiendrai de citer, il est dit expressément que la législature de la Nouvelle-Ecosse, de par sa constitution, a le droit absolu de punir quiconque publie des libelles contre un de ses membres.

Pour revenir au cas présent, je dis que dans un pays comme le nôtre, où il y a de délicates questions de races et de religions. il est tout particulièrement odieux d'accuser un homme public de haïr, de mépriser, d'insulter ceux de ses concitoyens qui n'appartiennent pas à la même nationalité ou à la même religion que lui. Même si la coutume anglaise était de limiter l'intervention du Parlement, au cas où un député est accusé de corruption, je crois que je n'hésiterais pas à demander qu'au Canada, l'intervention du Parlement s'étendit aussi aux cas de cette nature.

Il n'est pas d'accusation plus grave à porter contre un homme public au Canada, que de le représenter aux yeux des électeurs d'une province, qui sont toujours susceptibles sur les questions de race et de religion, comme un contempteur et un insulteur de leur nationalité et de leur clergé. Je considère que cette accusation est presque aussi grave que celle dont a parlé l'honorable premier ministre, l'accusation de corruption personnelle contre un député, dans l'accomplissement de ses devoirs parlementaires.

Ce jeune homme est évidemment un partisan outré et je considère qu'il a complètement outrepassé les bornes. Je ne veux rien dire de trop dur à son adresse. Certaines parties du plaidoyer ou du soi-disant plaidoyer qu'il a lu n'ont peut-être pas leur raison d'être et pourraient être taxées d'impertinence, puisqu'il répète sur ce parquet ses accusations contre l'honorable député de Toronto-nord et qu'il invoque des propos tenus par un nommé Hetherington et quelques autres dont j'oublie les noms et dont l'honorable député de Toronto-nord ne peut en aucune manière être tenu responsable.

Bien plus, s'il avait déployé autant de zèle dans ses recherches sur ce point, que sur d'autres qu'il invoque à l'appui de sa conduite, il aurait constaté que vers la même époque, ou peu de temps après cet incident, l'honorable député de Toronto-nord a offert à la Chambre de déposer les déclarations attestées sous serment de M. Hetherington et autres, déclarant qu'ils n'avaient jamais tenu les propos qu'on leur prêtait. Je sais que mon honorable ami avait ces documents en sa possession, car je les ai vus.

Mais en présence de la motion que vient de faire l'honorable premier ministre je ne veux pas me montrer trop sévère envers ce jeune homme. Je ne vois pas que la défense qu'il a lu soit en aucune manière une justification ou une atténuation de l'article et des accusations portées contre l'honorable député de Toronto-nord. Il lui reproche de " lancer incessamment des injures "—il laisse entendre que cela se passait à cette session—contre :

> Les habitants de la province de Québec, des Canadiens-Français, des catholiques, enfin tout ce qui est respectable et doit être respecté.

Il est difficile d'imaginer une plus grande licence. Il déclare dans sa défense qu'il n'est pas membre de la tribune des journalistes, ou que du moins, il n'a pas écrit cet article en sa qualité de membre de la tribune des journalistes. Qu'il comprenne bien, une fois pour toutes, que cela est parfaitement indifférent. Pour justifier l'intervention du Parlement, il suffit qu'il l'ait écrit pour être publié.

Il dit aussi qu'il ne rapportait pas les paroles de l'honorable député de Toronto-nord. Il est difficile d'admettre cela, puisque, parlant de la conduite de mon honorable ami, il dit :

> Peut-on rester insensible sous l'averse d'injures gratuites que ce vieux parlementaire lance incessamment à la face des habitants de Québec, des Canadiens-Français, des catholiques, enfin, sur tout ce qui est respectable et mérite d'être respecté.

Après avoir parlé de certaines accusations publiées par les principaux journaux conservateurs contre l'honorable premier ministre, contre feu l'honorable M. Préfontaine, contre l'honorable ministre des Finances et contre d'autres membres du cabinet, il dit qu'ils accusent les membres du cabinet d'être " des saltimbanques politiques et des farceurs ", et les habitants de la province de Québec, " des niais encroûtés dans l'ignorance et notre clergé un ramassis de fanatiques et d'hypocrites." Puis, il ajoute :

Et c'est M. George Eulas Foster, politicien de triste renommée qui chante ce refrain aux Communes.

Ce langage est très violent et je le cite à dessein, parce que l'honorable premier ministre a semblé attacher une importance toute particulière à la fin de l'article dont se plaint mon honorable ami. A mon avis, la partie la plus répréhensible est celle où l'honorable député de Toronto-nord est accusé d'insulter constamment la population de la province de Québec et son clergé. C'est ce genre de polémique que la Chambre doit condamner sévèrement chaque lois que l'occasion s'en présente, car les membres de cette Chambre ne doivent rien avoir plus à cœur que de persuader à la population de ce grand pays, de races et de croyances différentes, qu'il n'y a ni animosité ni haine, entre ces différentes races, et ces différentes croyances, et plus cela sera compris, moins nous serons exposés à ces désagréments à l'avenir.

Nous devons tous tendre vers ce but, et je dis que c'est une méchante accusation à porter contre un homme public que de l'accuser d'une conduite aussi odieuse que celle qu'on reproche à mon honorable ami, et qui mérite d'être dénoncée par tous les membres de cette Chambre et par tous les citoyens bien pensants de ce pays. J'appuie cordialement la motion de l'honorable premier ministre. Je considère que son attitude est ce qu'elle devait être, et pleine de dignité ; je l'en félicite et j'espère qu'elle aura un bon effet dans le pays. . .

Sir WILFRID LAURIER : Et dans le Parlement.

M. R. L. BORDEN : Oui, et dans le Parlement, en nous enseignant à mettre plus de réserve dans nos paroles. Je ne m'oppose pas à la critique, même la plus sévère, et je suppose que l'honorable premier ministre ne s'y oppose pas non plus ; mais comme tous les membres de cette Chambre nous avons le droit d'exiger que nos paroles soient fidèlement rapportées, qu'on ne nous fasse pas dire des choses que nous n'avons jamais dites, ou qu'on nous attribue des sentiments que nous n'avons jamais exprimés. Tout homme public a droit d'exiger cela ; mais il ne peut pas empêcher que ses paroles et ses actes soient soumis à la critique la plus sévère. Pour ces raisons, j'approuve la proposition de l'honorable premier ministre et j'espère qu'elle aura les effets salutaires que j'ai indiquées.

(L'amendement est adopté.)

M. SPROULE : Il me semble que cette motion ne va pas assez loin, si nous devons suivre la coutume ordinaire. Elle dit que M. Cinq-Mars soit ramené à la barre de la Chambre et que cette résolution lui soit communiquée, mais d'ordinaire, en pareil cas, l'Orateur est chargé de réprimander l'accusé. (Bruits). J'entends des protestations, mais je crois que je ne fais que suivre la coutume anglaise bien établie, en faisant cette demande.

Sir WILFRID LAURIER : Adopté.

(La motion, ainsi modifiée, est adoptée.)

Sir WILFRID LAURIER propose :

Que M. Cinq-Mars soit ramené à la barre de la Chambre.

(La motion est adoptée.)

M. Cinq-Mars est ramené à la barre de la Chambre.

M. l'ORATEUR: Monsieur Cinq-Mars, relativement à la question pour laquelle vous avez été sommé de comparaître à la barre de cette Chambre, je suis chargé de vous communiquer la résolution suivante qui a été adoptée par la Chambre.

Que les extraits incriminés de l'article dans la " Presse " dépassent les bornes d'une critique raisonnable et constituent une violation des privilèges de la Chambre ; que M. Cinq-Mars, l'auteur de l'article, a mérité la censure de la Chambre ; qu'il soit rappelé à la barre et que M. l'Orateur lui donne communication de cette résolution.

Sir WILFRID LAURIER : J'ai l'honneur de proposer :

Que M. Cinq-Mars soit autorisé à se retirer.

(La motion est adoptée et M. Cinq-Mars se retire).

QUESTIONS.

LA RECLAMATION DE M. PHILIAS PAYETTE.

M. LEONARD (par l'entremise de M. W. J. Roche) demande :

1. M. Philias Payette, employé en juin dernier sur la voie du chemin de fer Transcontinental, a-t-il adressé quelque réclamation au Gouvernement ou à la commission de la construction du chemin de fer Transcontinental ?
2. Dans l'affirmative, quelle est la nature de cette réclamation ?
3. Quelle est l'intention du Gouvernement à ce sujet ?

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

1. Oui, M. Philias Payette a adressé une pétition avec réclamation à la commission de la construction du chemin de fer transcontinental.
2. Il réclame une indemnité pour la perte de sa santé pendant qu'il était à l'emploi des commissaires et pour des gages non gagnés.
3. Le Gouvernement n'a pas encore reçu de rapport de la commission du Transcontinental national et il ne peut rien décider avant d'avoir reçu ce rapport.

SOUS-EVALUATION D'ARTICLES EN MARBRE.

M. W. F. MACLEAN (par l'entremise de M. Sproule) demande :

Quelle décision a été prise par le ministre des Douanes au sujet d'une plainte formulée dans une lettre en date du 17 février par les ouvriers en marbre, de Toronto, à l'effet que certaines maisons américaines importaient des marbres ouvrés en payant des droits au-dessous de leur valeur ?

L'honorable M. W. PATERSON (ministre des Douanes) : Une lettre des personnes en question a été reçue le 24 février; je suppose que c'est à cette lettre que se rapporte la question de l'honorable député. Le ministre des douanes n'a pas encore rendu de décision dans l'affaire.

LES COMPAGNIES D'ASSURANCES A REPARTITIONS.

M. J. J. HUGHES (par l'entremise de M. Macpherson) demande :

La commission actuellement occupée à faire une enquête sur les compagnies d'assurance étudiera-t-elle les opérations des compagnies qui ont adopté le système de répartition ?

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Oui.

ETUDE DU DETROIT DE SEYMOUR.

M. SLOAN demande :

1. Quelle mesure a été prise par le Gouvernement au sujet du paragraphe C, page 50, du rapport de la commission royale chargée d'étudier la question des transports, recommandant ce qui suit : " Qu'une étude topographique soit faite de nouveau afin de trouver la meilleure route à partir des plaines de l'Alberta jusqu'à un port océanique sur la côte occidentale de l'île Vancouver ".
2. Des représentations ont-elles été faites au Gouvernement à l'effet qu'il soit fait une étude du détroit de Seymour dans le but de s'assurer s'il est possible d'y construire un pont pour chemin de fer ?
3. Dans l'affirmative, quelles mesures ont été ou doivent être prises par le Gouvernement dans l'espèce ?

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

1. La question est à l'étude.
2. Oui, des représentations ont été faites au Gouvernement à l'effet qu'il soit fait une étude du détroit de Seymour, dans le but de s'assurer s'il est possible d'y construire un pont pour le chemin de fer.
3. Un ingénieur, M. Bell, a été chargé de faire un rapport sur la question, d'après des données qu'il possède, et j'attends ce rapport sous peu.

ELARGISSEMENT DU FORÇAT BROTHIER.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je propose que la Chambre décide de se former en comité pour reprendre la suite de la discussion des subsides.

M. R. G. MACPHERSON (Vancouver) : Monsieur l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je désire porter à l'attention de la Chambre et du Gouvernement, une question très importante pour la ville que j'ai l'honneur de représenter. Hier j'ai posé au Gouvernement les questions suivantes :

1. Le nommé Brothier, condamné à l'emprisonnement pour sept ans dans le pénitencier de la Colombie-Anglaise, a-t-il été libéré ?
2. Pendant combien de temps est-il resté au pénitencier ?
3. Qui a recommandé son élargissement ?
4. Le Gouvernement déposera-t-il sur la table tous les documents concernant cette affaire?

L'honorable ministre de la Justice répondit qu'il ne pouvait déposer les documents concernant cette affaire, parce qu'il n'y a aucune raison de se départir de la règle générale.

Je ne soulèverais pas cette question à présent si la ville de Vancouver, la ville que j'ai l'honneur de représenter n'était pas excessivement montée à ce sujet. Tous les jours je reçois des lettres, des télégrammes, des coupures de journaux, me demandant d'amener l'incident devant la Chambre et de tâcher de savoir du Gouvernement ou du département qui est responsable de l'élargissement de cet homme. Il y a quelques années, ce Brothier fut arrêté, jugé et condamné à sept ans de détention dans un pénitencier. Il avait méconnu tous les préceptes de la morale et violé le code pénal. La monstruosités dévoilées au procès émurent profondément la population de Vancouver et quand elle reçut la nouvelle de son élargissement elle s'est dit que le Gouvernement lui devait des explications. Je ne crains pas de dire, et si je me trompe, qu'on me reprenne, que toute cette affair a été menée de Vancouver, par une personne qui a autrefois occupé la position de ministre de la Justice de ce pays.

M. FOSTER : Du Canada ?

M. MACPHERSON : Oui, du Canada; c'est sir Charles Hibbert Tupper qui, par correspondance, a obtenu du ministre de la Justice la libération de ce détenu. Les journaux de Vancouver m'ont blâmé; amis et adversaires m'ont reproché l'élargissement de Brothier, mais je déclare sur le parquet de cette Chambre que je ne connaissais pas plus cette affaire que l'enfant qui vient de naître, avant de l'avoir apprise par un télégramme d'un de mes électeurs. Je ne comprends pas que le ministre de la Justice ait prêté l'oreille aux représentations de l'ex-ministre de la Justice qui n'est plus membre de cette Chambre et ait complètement ignoré le représentant de la ville directement intéressée. Je ne ferai que quelques remarques courtes, mais bien senties, du moins, je l'espère.

J'aurais préféré voir les portes de la prison s'ouvrir devant Bill Miner et sa troupe de bandits que devant ce nommé Brothier. Bill Miner risquait du moins sa vie, tandis que ce misérable Brothier qui tenait—on me pardonnera l'expression—une maison de prostitution, y avait attiré sa propre sœur et plusieurs autres jeunes filles, et est supposé avoir réalisé $27,000 en deux ou trois ans de ce honteux trafic. La cause de cet homme fut prise en main par un ex-ministre de la Justice et je ne trouve pas d'expressions assez fortes pour qualifier cette conduite. Plus tard, je donnerai avis d'une motion demandant le dépôt de tous les documents relatifs à cette affaire..

M. HENDERSON : Avant que l'honorable ministre de la Justice réponde, je désire savoir....

M. l'ORATEUR : Je croyais que l'honorable député finirait par une motion.

M. PATERSON : Il y a actuellement devant la Chambre une motion à l'effet que nous siégions en comité pour la discussion des subsides.

M. l'ORATEUR : Cette motion n'a pas été proposée : du moins, je ne l'ai pas entendue et je ne l'ai certainement pas soumise à la Chambre. Si le très honorable Premier ministre propose que la Chambre se forme en comité des subsides, je consulterai la Chambre.

M. FOSTER : Après coup.

Sir WILFRID LAURIER propose que la Chambre décide de se former en comité pour reprendre la discussion des subsides et

M. l'ORATEUR consulte la Chambre.

M. HENDERSON : Je demanderai à l'honorable député de Vancouver (M. Macpherson) si cet homme à été libéré conditionnellement ou s'il a été gracié purement et simplement.

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : Je ne connais pas du tout cette affaire dont parle l'honorable député de Vancouver, et j'en ai entendu parler pour la première fois, comme les autres membres de cette Chambre, ces jours derniers. J'ai examiné les documents qui s'y rapportent, et qui se trouvent dans les archives du ministère, à la lumière de la responsabilité qui m'incombe comme ministre chargé de conseiller la couronne dans l'exercice de sa prérogative de clémence. J'ai répondu hier à la question de mon honorable ami. Je pensais alors et je pense encore qu'il n'est pas dans l'intérêt bien entendu de la justice, dans la meilleure acception de ce mot, de rendre publiques et de livrer à la discussion et aux commentaires, les raisons qui ont porté un ministre responsable de la couronne à conseiller au représentant de Sa Majesté au Canada d'exercer la plus importante des prérogatives royales. Il n'y a que dans des cas excessivement graves et lorsqu'il y a lieu de soupçonner que des influences illégitimes ont été mises en jeu pour engager un ministre à conseiller la couronne dans ce sens, que je considérerais opportun la publication des documents relatifs à ces questions.

La justice la plus élementaire envers mon prédécesseur, sous la responsabilité de qui cette prérogative a été exercée, nous fait un devoir de croire qu'il a eu de bonnes raisons d'agir ainsi et pour ma part je refuse de croire que l'honorable député de Vancouver (M. Macpherson) est dans le vrai lorsqu'il suppose que l'ex-ministre de la Justice a pu être influencé à un dégré quelconque par la personnalité de celui qui a pu s'intéresser au sort de ce prisonnier. Ce dernier a été accusé et convaincu de deux offenses. Pour la première offense, que beaucoup considéreront comme la plus grave, il a été condamné à deux ans d'emprisonnement, au mois de mars 1904. A la date de son élargissement, il avait purgé cette condamnation et une partie de l'autre. Sa seconde condamnation comportait un emprisonnement de cinq ans, dont il avait purgé deux ans et trois mois.

A moins de circonstances particulières, ce n'est pas la coutume, dans ces sortes de causes, de conseiller à Son Excellence d'exercer sa prérogative et d'étendre sa clémence au prisonnier.

Il a été dit publiquement qu'une des conditions ou ententes de l'argissement du prisonnier était qu'il quitterait le pays. Quel que soit le bien fondé de cette rumeur, s'il faut en croire les journaux, sa libération a amené ce résultat, puisqu'il n'est plus au Canada. Et dans l'état du sentiment populaire à son endroit, au dire de l'honorable député de Vancouver, il est plus que probable que le pays en est débarrassé pour toujours.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Monsieur l'Orateur, il n'y a pas de doute que beaucoup d'entre nous avons reçu une résolution qui a aussi été adressée, me dit-on, au ministre de la Justice. Pour l'information de la Chambre et du pays, je crois qu'il est à propos de la consigner dans les "Débats". Elle est redigée en termes si vigoureux qu'il est difficile de comprendre que le ministre ait pu passer outre et libérer le prisonnier. En voici le texte :

A l'honorable ministre de la
Justice du Canada,
Ottawa.

Honorable monsieur,—Conformément aux vœux de la Moral Reform Association, de Vancouver (une association qui compte dans ses rangs un très grand nombre de citoyens appartenant à tous les partis politiques et à toutes les dénominations religieuses) j'ai l'honneur de vous transmettre la résolution suivante qui a été adoptée à une récente réunion du comité exécutif de cette association :

Le comité exécutif de cette association, considérant,

Que grâce à l'intervention du ministre de la Justice du Canada, un criminel du nom de Désiré Brothier a été relaché du pénitencier de la Colombie-Anglaise après avoir purgé deux ans d'une condamnation à sept années de détention à laquelle il avait été régulièrement condamné après un procès équitable, par les tribunaux de la ville de Vancouver ;

Que les crimes dont ledit Brothier a été convaincu et pour lesquels il a été justement condamné sont des plus horribles qu'on puisse imaginer, impliquant, non seulement un mépris absolu de toute moralité pour lui-même, mais aussi l'assujétissement de jeunes filles innocentes à une vie de honte ;

Que ledit Brothier exerçait ce vil et funeste trafic systématiquement, avec préméditation et comme une entreprise régulière, à l'exclusion formelle de toute possibilité d'une excuse ou de circonstances atténuantes ;

Que l'arrestation et la condamnation dudit Brothier a nécessité beaucoup de travail et d'adresse de la part des policiers et de grandes dépenses de la part de la couronne ;

La " Moral Reform Association " de Vancouver, a résolu :

Qu'elle a appris avec le plus vif mécontentement cette action du ministre de la Justice ; qu'elle considère la grâce et l'élargissement dudit Brothier comme un abus flagrant des hautes prérogatives de la plus haute magistrature du pays, et comme une insulte au sentiment moral et à la décence de cette communauté et comme un grave déni de justice.

Que cette intervention aura pour effet d'abaisser le niveau moral de la société, de dégoûter et décourager la partie bien pensante et respectueuse des lois de notre population et plus particulièrement ceux qui travaillent au triomphe des lois et de la morale, de faire paraître triviales aux yeux des criminels les offenses les plus révoltantes, d'encourager ces mêmes criminels à commettre des crimes encore plus grands et émoussant chez eux cette crainte salutaire de la justice, la plus grande sauvegarde de la loi et de l'ordre public ;

Que cette action, poussée à ses conséquences logiques, est une menace réelle et sérieuse aux principes essentiels qui servent de base à la stabilité nationale ;

Que la " Normal Reform Association " réprouve et condamne énergiquement les moyens par lesquels cette grâce et cet élargissement ont été obtenus, savoir : en ignorant absolumnt les autorités locales régulièrement constituées, et le représentant au Parlement d'Ottawa, de cette division électorale ;

Qu'au nom de tout ce que comporte de dignité et de droiture le titre de citoyen canadien, nous demandons des explications complètes et publiques à l'honorable ministre de la Justice du Canada sur cette action inexcusable.

Pour la " Moral Reform Association " de Vancouver,

H. H. STEVENS,
Secrétaire.

L'honorable ministre de la Justice nous dit que ce n'est pas la coutume et qu'il n'est pas dans l'intérêt de la justice de communiquer à la Chambre et au pays les renseignements sur lesquels se base le ministre de la Justice, pour intervenir dans les cas de cette nature. Cela est possible, mais dans l'élargissement des détenus on observe généralement une règle bien connue, et je ne vois pas pourquoi le ministre de la Justice refuserait de faire connaître à la Chambre et au public, les raisons pour lesquelles, la clémence a été exercée. Si ces raisons sont plausibles, elles contribueraient grandement à calmer ceux qui considèrent cette libération comme une insulte à la communauté. S'il existait des circonstances atténuantes que le public ne connait pas, le public pourrait, s'il en était informé, juger plus impartialement la conduite du précédent ministre de la Justice.

Sir WILFRID LAURIER : Monsieur l'Orateur, les remarques qui viennent d'être faites demandent quelques explications de ma part. Je rappellerai à mon honorable ami et à la députation en général, qu'autant que possible, la prérogative du pardon ne doit pas servir de texte de discussion. C'est une prérogative du souverain.

M. BERGERON : Pas de nos jours ; ce l'était autrefois.

Sir WILFRID LAURIER : C'est une prérogative du souverain, une prérogative qui, de nos jours, ne s'exerce pas d'une manière arbitraire, mais seulement sur l'avis du cabinet quand il s'agit de la peine capitale, et sur celui du ministre de la Justice dans les autres cas. L'exercice de cette prérogative est toujours un pénible devoir ; mais je ne crois pas que le Parlement ait le droit de connaître, dans chaque cas, les motifs qui ont pu porter le ministre de la Justice à accorder un sursis ou à faire grâce. La Chambre concevra sans peine que si le Parlement avait le droit d'exiger le dépôt des documents relatifs à chaque cas, nombre d'affaires reléguées à l'oubli serviraient de thème aux débats parlementaires. Bien souvent les coupables appartiennent à des familles respectables ; ayant commis une faute dont ils sont tenus de subir les conséquences, il arrive parfois qu'on les fasse bénéficier de la libération conditionnelle ou qu'il leur soit accordé une remise de peine. Il se trouve en ce moment des gens qui, ayant bénéficié de la libération conditionnelle, vivent de la façon la plus honorable.

Dans ces circonstances, je ne saurais convenir que le Parlement a le droit d'exiger le dépôt de documents susceptibles de plonger d'honnêtes familles dans la peine et l'anxiété. Je ne dis pas, non plus, qu'il ne doit jamais être fait exception à cette règle. Il peut survenir des cas exceptionnels, et je crois bien que celui qui nous occupe en ce moment en est un. Néanmoins, j'aimerais que la Chambre ne perdît pas de vue que l'ex-ministre de la Justice, aujourd'hui le premier magistrat du pays, est homme à apporter le plus grand soin dans l'accomplissement de ses devoirs, et que, pour des raisons à lui connues, raisons qu'il ne m'appartient pas de discuter en ce moment, il a jugé à propos de rendre à la

liberté un individu qui, loin de mériter la moindre sympathie, semble être plutôt un criminel de la pire espèce. Je ne saurais dire en ce moment que le ministre de la Justice a bien ou mal fait d'agir de la sorte. Cette remise de peine, il l'a accordée dans le cours ordinaire des affaires, et la première nouvelle que j'en eus, c'est lorsque, ces jours derniers, je reçus de Vancouver une dépêche où l'on en demandait l'explication. Ignorant les raisons qui avaient motivé la mise en liberté de cet homme, je me fis remettre les pièces relatives à l'affaire. A quelque date ultérieure, si la Chambre considère qu'il y a lieu de faire déposer ces pièces, elle constatera que le Gouvernement n'a absolument rien à cacher. En refusant jusqu'ici de déposer ces documents, le ministre de la Justice s'est conformé à la coutume scrupuleusement suivie depuis l'établissement de la confédération.

M. J. G. H. BERGERON (Beauharnois) : Je ne connais pas les détails de l'affaire en question, mais les observations du premier ministre m'apprennent du nouveau. Autrefois, si je me rappelle bien, la Couronne avait seule le droit de faire grâce. Plus tard, le droit de grâce fut conféré à une personne responsable au Parlement, au ministre de la Justice, ou plutôt au Gouverneur en conseil.

Sir WILFRID LAURIER : D'après les instructions qu'il tient de la Couronne, le Gouverneur général ne peut exercer le droit de grâce d'une manière arbitraire ou selon son bon plaisir ; il doit, lorsqu'il s'agit de la peine capitale, prendre l'avis du cabinet et, dans les autres cas, celui du ministre de la Justice.

M. STOCKTON : Cela fut décrété en 1879.

M. BERGERON : C'est à M. Blake, je crois, qu'il faut attribuer la paternité de la nouvelle loi. De nos jours, on semble abuser des dispositions de cette loi, et je suis tout étonné d'entendre mon très honorable ami dire que l'incident dont il s'agit en ce moment s'est produit sans qu'il en ait eu connaissance. Il dit ne l'avoir appris que ces jours derniers. Je pensais qu'une telle décision ne pouvait être prise que sur un rapport présenté au conseil par le ministre de la Justice, de façon que chaque ministre fût mis au fait de l'affaire.

Sir WILFRID LAURIER : Seulement dans les cas de peine capitale.

M. BERGERON : Dans ce cas, la loi n'est pas ce qu'elle devrait être. A l'heure qu'il est, c'est le ministre de la Justice et non le Gouverneur général qui exerce cette prérogative, et je pourrais établir que l'on a largement abusé en ces derniers temps du droit de gracier les criminels ou de commuer leurs peines. Pas n'est besoin de rappeler la malheureuse affaire Shortis. Le fait que le cabinet ne put s'entendre, que le Gouverneur général dut prendre lui-même une décision en l'affaire et qu'au lieu d'avoir été pendu, l'assassin de trois hommes vit sa peine commuée en un emprisonnement à vie ; ce fait, dis-je, indigna profondément la population et porta atteinte au respect dû à l'administration de la justice. Ce fut une bien vilaine leçon que l'on donna là à toutes les classes de la société. Dans quel but les tribunaux condamneraient-ils les criminels à l'emprisonnement ou à la peine de mort, si ce n'était dans celui de donner des leçons? Remettre en liberté un insigne criminel comme celui de Vancouver, un criminel n'ayant pas subi une peine suffisante c'est donner aux gens une bien mauvaise leçon, c'est leur apprendre à ne pas craindre le bras puissant de la loi.

Personnellement, je suis en faveur de la libération conditionnelle, que j'ai appuyée de ma parole et de mon vote ; mais je crains fort que le système donne lieu à des abus. Je sais de science certaine que certains jeunes avocats s'occupent presque exclusivement de faire jouer toutes les influences dont ils peuvent disposer pour obtenir la mise en liberté des détenus du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul. A tort ou a raison, les gens croient, ce qui ne peut manquer d'avoir un effet démoralisateur, que la libération conditionnelle s'accorde pour des raisons politiques.

J'ai pris la parole dans le but d'appeler l'attention sur un cas particulier. Un jeune Martin, qui occupait une charge publique à Valleyfield, fut récemment trouvé coupable de détournement de fonds. Je prie mon honorable ami le ministre de la Justice de noter le nom de ce jeune homme. On savait qu'il avait simplement servi d'instrument à des personnes occupant une situation plus élevée. On retarda le procès autant qu'on put, il y eut des pourparlers sans nombre, et l'on finit par convaincre le jeune homme que s'il se déclarait coupable, il serait envoyé au pénitencier, mais qu'on l'en ferait bientôt sortir. Il fut condamné à cinq années de détention à Saint-Vincent-de-Paul et, si je suis bien renseigné, on s'emploie déjà à le faire mettre en liberté. Si l'on y réussit, cela confirmera de que je viens de dire, savoir qu'il se fait un grave abus de la libération conditionnelle et du droit de grâce.

J'appelle l'attention de mon très honorable ami non sur le principe, qui est sain, mais plutôt sur la manière dont on en fait l'application. Je prie encore une fois le ministre de la Justice de ne pas oublier le nom du jeune Martin condamné pour vol à cinq années de servitude pénale. Ce jeune homme était un employé de la municipalité de Valleyfield, et c'est l'opinion générale que l'on va faire jouer des influences pour le faire mettre en liberté, parce que d'autres personnes occupant une situation plus élevée sont plus coupables que lui. Je le répète, la libération conditionnelle ne devrait être accordée qu'avec la plus grande circonspection.

L'autre jour, je fis une question au sujet des détenus revenus au pénitencier après avoir bénéficié de la libération conditionnelle, et je fus tout étonné de constater combien sont nombreux ceux qui n'ont pas tenu leur parole.

M. L. G. McCARTHY : Mon honorable ami s'en rappelle-t-il le nombre ?

M. BERGERON : Non ; mais dans le temps, il m'a paru assez considérable pour m'étonner.

L'honorable M. GEORGE E. FOSTER (Toronto-nord) : Il y a une couple de points qui m'ont frappé au cours de ce débat. J'ai été bien aise d'entendre le premier ministre dire qu'il y a lieu, en certains cas, de se départir de la loi du silence et de renseigner la Chambre. Certes, je conçois qu'il serait aussi dangereux que déplacé de discuter ici les questions judiciaires et l'exercice du droit de grâce ; mais l'affaire qui nous occupe est des plus odieuses, et je ne m'étonne pas de l'indignation qu'elle a soulevée au sein de la population qu'elle touche de plus près. L'honorable député de Vancouver (M. Macpherson) m'a semblé vouloir chercher à reprocher à sir Charles-Hibbert Tupper d'avoir signalé cette affaire à l'attention du ministre de la Justice, donnant à entendre que c'est à son intervention que le prisonnier dut sa mise en liberté. Je connais sir Charles-Hibbert Tupper depuis de longues années, et je sais qu'il n'est pas homme à commettre une action aussi déshonorante —loin de là. C'est un avocat distingué et il avait plein droit, à ce titre, de faire certaines observations au ministre de la Justice. Peu importe que tel ou tel avocat ait appelé sur l'affaire l'attention du ministre de la Justice, c'est celui-ci qui décide en dernier ressort, et c'est lui qui doit assumer toute la responsabilité. Je tiens à relever une couple des observations qu'il a faites.

Je me plais à espérer qu'il ne nous sera plus jamais donné de constater qu'un ministre de la Justice a libéré un prisonnier à la condition qu'il quitte le pays pour aller s'imposer ailleurs. C'est un principe malsain qu'il a posé là. Chez toute nation civilisée, l'autorité judiciaire n'a pas seulement mission de protéger la société dans les limites du pays, elle est en outre tenue de donner aux pays voisins la garantie qu'elle ne leur enverra pas d'êtres malfaisants. Si j'ai bien compris le ministre de la Justice, il a pensé avoir trouvé une sorte d'excuse à la libération de cet individu en y mettant la condition qu'il devra aller se livrer à son abominable commerce dans la république voisine. L'homme qui se rend coupable d'actions comme celles que l'honorable député a signalées est le pire ennemi de la société. J'aimerais mieux rendre la liberté à un assassin qu'à un individu de cette sorte. C'est une honte pour le Canada que le ministre de la Justice ait libéré cet homme à la condition qu'il allât exploiter son odieux commerce dans un autre pays civilisé.

Le ministre de la Justice me semble avoir quelque peu dérogé lorsqu'il donna à entendre que jamais on ne reverrait cet individu à Vancouver ni ailleurs en Colombie-Anglaise parce que l'opinion publique y est tellement soulevée, qu'il est plus prudent pour lui de n'y pas remettre les pieds. Ce pays ne doit pas en être rendu au point qu'il nous faille compter sur la loi de Lynch pour obtenir justice et faire punir les criminels.

M. L. G. McCARTHY (Simcoe-nord) : Tout en approuvant ce que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) vient de dire du crime dont l'individu en question s'est rendu coupable, je ne saurais partager sa manière de voir quant aux conditions auxquelles le détenu fut mis en liberté . Ces conditions justifient dans une large mesure l'attitude prise par le ministre de la Justice. Mon honorable ami de Vancouver m'a appris que cet homme n'habitait le pays que depuis trois ans. Il n'y a donc pas lieu de présumer que c'est au Canada qu'il a fait ses débuts dans ce genre de commerce criminel. Puisque l'étranger peut nous envoyer des individus de cette espèce, il suffit que nous les tolérions un certain temps ; rien ne nous oblige à leur donner l'hospitalité toute leur vie durant.

M. FOSTER : L'honorable député (M. McCarthy) est donc partisan de la réciprocité ?

M. L. G. McCARTHY : Non pas, mais s'il se trouve à l'étranger des gens de cette espèce, on devrait s'abstenir de nous les envoyer. Le fait d'avoir libéré l'individu à la condition qu'il retournerait dans le pays d'où il était venu justifie jusqu'à un certain point le ministre d'avoir agi comme il a fait.

Je me permettrai maintenant de dire un mot au sujet des observations de l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron). Je ne crois pas qu'il soit convenable de venir faire ici le procès de l'administration de la Justice pendant les années que l'ex-ministre a occupé un siège en cette enceinte parlementaire. . .

M. BERGERON : Je ne l'ai pas accusé. J'ai parlé d'une manière générale.

M. L. G. McCARTHY : Mais l'ex-ministre est responsable des abus qui ont pu se glisser au cours des cinq dernières années. Tant qu'il a siégé ici, on s'est gardé de l'attaquer de la sorte. L'honorable député (M. Bergeron) dit que les chiffres qu'on lui a fournis en réponse à une question l'ont fort étonné, mais il a eu soin de retenir sa langue tant que l'ex-ministre s'est trouvé ici pour répondre à toute accusation semblable à celles qu'on a formulées ce soir. Nul, je le sais, n'est infaillible ; mais je crois pouvoir dire que jamais l'ex-ministre de la Justice n'a exercé le droit de grâce de façon à mériter les reproches dont le député de Beau-

harnois l'accable. Il est vrai que dans l'affaire en question, le crime du prisonnier était odieux ; mais si l'on considère quelle fut la manière d'agir pendant les années que l'ex-ministre fut chargé de veiller à l'administration de la justice, on ne peut manquer de convenir qu'il n'a jamais mérité les reproches qu'on lui adresse aujourd'hui.

Il est regrettable que l'on entende des observations de cette nature. Comme d'autres l'ont dit, je crois si l'on veut que le ministre de la Justice puisse exercer effectivement le droit de grâce, qu'il faut commencer par lui accorder notre confiance. Cette prérogative ne serait plus qu'un vain mot si n'importe quel membre de la Chambre avait le droit d'exiger le dépôt de documents afin de faire du bruit autour de certaines affaires, ce qui obligerait les coupables à courber de nouveau le front sous l'humiliation d'une telle publicité. Autant vaudrait renoncer à l'exercice de cette prérogative.

Si les documents relatifs à cette affaire étaient déposés, nous constaterions peut-être que l'on a fait un faux pas. Mais la perfection n'étant pas de ce monde, les erreurs sont inévitables. Il est toujours vrai de dire: mieux vaut laisser échapper quatre-vingt-dix-neuf coupables que punir un seul innocent. Aussi, mieux vaut-il tolérer quelques méprises que porter atteinte à cette prérogative, ce que nous ferions en permettant que ces documents soient déposés sur le bureau de la Chambre et donnés en pâture aux commentaires du public.

M. BERGERON : Bien que ce ne soit pas tout à fait régulier, on me permettra peut-être de répondre en quelques mots à l'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy) qui semble insinuer que j'ai profité pour faire mes observations de ce que l'ex-ministre de la Justice n'est pas ici pour se défendre. Je n'aimerais pas que mon honorable ami ou qui que ce soit pût penser cela de moi. Ce n'est pas ma manière d'agir, et je ne crois pas avoir la réputation d'un homme capable de se conduire de la sorte.

A venir jusqu'à ces jours derniers, j'ignorais que le ministre de la Justice pût, sur un mot de lui, commuer une peine ou faire bénéficier un détenu de la libération conditionnelle; ce pouvoir, pensais-je, était celui du Gouverneur en conseil. Et si je pensais ainsi, c'est qu'à l'époque où je demandai le dépôt du rapport sur l'affaire Shortis, au cours de la session qui suivit cette affaire, il fut établi que le ministre de la Justice avait conseillé dans son rapport que la loi suivît son cours à l'égard du condamné, mais que, faute d'entente entre les membres du conseil, le Gouverneur général dut se prononcer sur le cas,—et chacun sait ce qui s'ensuivit.

Puisque l'honorable député a attiré l'attention sur ce point, je lui dirai que j'ai fait au ministre de la Justice d'alors, M. Fitzpatrick, une question précise dans le but de savoir à qui il y avait lieu d'attribuer la mise en liberté des auteurs des fraudes électorales commises dans la division Saint-Jacques, à Montréal. Le ministre me répondit que c'est à lui-même qu'il fallait l'attribuer entièrement. Cette réponse m'étonna, car jusque-là j'avais toujours fait peser sur le cabinet tout entier la responsabilité de cette libération.

Que l'honorable député sache une fois pour toutes que je n'ai pas l'habitude d'accuser les absents; ce n'est pas ma manière d'agir.

M. L. G. McCARTHY : Puisque l'honorable député prend la chose aussi à cœur, on me permettra peut-être de lui dire qu'il ne m'est pas venu à la pensée de l'accuser de lâcheté. Ce que j'ai voulu dire, c'est que les observations faites ce soir m'ont paru d'autant plus singulières que l'on a très rarement critiqué l'ex-ministre de la Justice pendant les cinq années qu'il a exercé le droit en question.

M. BENNETT : Le 5 courant profitant d'une de ses rares apparitions à la Chambre, l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) jugea à propos de me prendre à parti à propos de certaines observations que j'avais faites au sujet de l'administration des Affaires indiennes que dirige M. Pedley.

Je dirai tout d'abord—et je veux que la Chambre le comprenne bien—que je ne crois pas qu'en s'exprimant comme il l'a fait, l'honorable député de Wellington-sud fût animé d'intentions malveillantes à mon égard ; il a tout bonnement été victime du directeur général des Affaires indiennes qui s'est plu à le très mal renseigner. Si mon honorable ami s'était adressé à moi, s'il m'avait prévenu de son intention de prononcer le discours qu'il préparait depuis trois jours en compagnie de M. Pedley, il se fût certainement abstenu de faire les observations qu'il s'est permises. Puisqu'il a jugé bon d'agir de la sorte, force m'est bien de revenir sur le sujet.

Il m'arrive rarement d'avoir à donner des explications de nature personnelle pour la bonne raison que j'ai toujours soin de me rendre compte des faits avant de risquer une assertion quelconque ; ainsi, on pourra constater le bien fondé de celle dont il s'agit ici.

Le 30 mars, le budget des Affaires indiennes étant à l'étude, je fis la question suivante au ministre de l'Intérieur :

Le ministre a-t-il vendu à M. Peter Ryan, de Toronto, le bois de la grande île connue sous le nom de Giant's Tomb ? Si la vente n'a pas été effectuée, jusqu'où a-t-on poussé les négociations, si toutefois il en a été entamé ?

L'offre ayant été faite avant son entrée au ministère, je ne comptais pas trouver le ministre au courant de l'affaire. Mais M. Pedley était à ses côtés, et après avoir eu avec lui quelques instants d'entretien, il fit, à mon grand étonnement, la déclaration suivante :

Le bois de cette île n'a pas été vendu à M. Peter Ryan, et l'on m'apprend qu'il n'a pas été entamé de négociations à cet effet.

A quelques jours de là, j'appris par une lettre que m'écrivit M. Ryan et par un article publié dans le " Globe " de Toronto, que l'on avait offert de vendre l'île à M. Ryan, et que celui-ci avait décliné l'offre parce que le prix qu'on lui demandait était trop élevé. Subséquemment, j'affirmai que M. Pedley avait mal informé le ministre, et qu'en agissant de la sorte il lui avait menti de propos délibéré. Je n'ai rien à rétrancher à ce sujet parce que je savais, lorsque je vis M. Pedley sur le parquet de la Chambre, qu'il avait dû mentir au ministre pour lui faire dire qu'il n'avait pas été entamé de négociations en vue de vendre l'île à M. Ryan.

Ne voulant pas m'en tenir au seul dire de M. Ryan, et désireux de connaître la vérité, je demandai le dépôt de la correspondance relative à l'affaire. Je dois faire observer ici que l'attitude prise en cette affaire par l'honorable député de Wellington-sud n'est pas à l'abri de tout reproche. Mon honorable ami a avoué lui-même avoir passé la plus grande partie de l'après-midi à parcourir cette correspondance en compagnie de M. Pedley ; or, s'il avait lu la lettre que voici, lettre qui se trouvait dans la liasse, il est blâmable d'avoir parlé comme il a fait ; si M. Pedley ne lui en a pas fourni une copie, c'est une nouvelle preuve que ce monsieur l'avait mal renseigné. Voyons plutôt comment se lit cette lettre :

Ottawa, 24 octobre 1905.

Cher monsieur,—En réponse à votre honorée du 11 courant, adressée au secrétaire du département, j'ai l'honneur de dire qu'après mûre considération nous ne sommes pas disposés à vendre l'île du Tombeau-du-Géant au prix que vous nous en offrez et que nous ne vendrons pas à moins de $9,037 comptant.

Votre dévoué serviteur,
FRANK PEDLEY.
Aide-surintendant général des Affaires indiennes.

Le 16 novembre, M. Ryan écrivait cette autre lettre :

A l'honorable ministre de l'Intérieur, Ottawa.

Monsieur,—Je paierai l'île du Tombeau-du-Géant, $7,000 comptant ; la plus juste estimation faite ne me permet pas et ne saurait permettre à qui que ce soit d'offrir davantage. C'est le plus que je puis payer. Songez qu'il s'agit de 1,200 acres de rochers ou il n'y a pas de pin et où l'on trouvera à peine 8,000 cordes de bois dur. Si vous pouvez trouver une offre plus avantageuse, je ne m'en plaindrai pas.

Très respectueusement à vous,
PETER RYAN.

L'honorable député de Wellington-sud pourrait-il me dire si M. Pedley lui a fait voir ces deux lettres-là ? Si mon honorable ami veut me faire croire qu'il ne les a pas vues...

M. GUTHRIE : Je vais répondre à l'honorable député. J'ai eu en mains la liasse, la correspondance déposée sur sa demande ; comme elle est très volumineuse, j'ai dû, pour la parcourir, passer deux ou trois heures dans la bibliothèque. Il se peut que les deux lettres en question aient échappé à mon attention ; je ne me rappelle pas les avoir vues. En tout cas, M. Pedley n'était pas avec moi lorsque je pris connaissance de la correspondance.

M. BENNETT : J'accepte l'explication. Mais l'honorable député a dit avoir rencontré M. Pedley à son retour—j'imagine qu'il s'était absenté le samedi et le dimanche. Et voici en quels termes il répondit à la question suivante que je lui posai :

Le député prétend-il dire que le département n'a pas offert l'île à M. Peter Ryan pour la somme d'environ $9,000.

M. GUTHRIE : D'après les renseignements que j'ai, le département n'a rien fait de la sorte.

M. BENNETT : Lisez la correspondance.

Puisque nous avons une lettre par laquelle M. Pedley offrait l'île à M. Ryan au prix de $9,037, peut-on être naïf au point de croire que, si M. Regan s'était rendu au bureau de M. Ryan après avoir reçu la lettre de celui-ci, il n'aurait pas reçu un chèque de $9,037 en paiement de l'île ? L'honorable député est tenu de s'excuser de m'avoir accusé de n'avoir pas dit la vérité quand j'ai affirmé qu'on avait offert l'île à M. Ryan au prix de $9,000. Les archives du département font foi qu'on l'a offert à ce prix-là.

Mon honorable ami a tenté de me faire la leçon. Je ne vois pas de mal à cela ; chacun a droit d'en faire autant, et c'est probablement parce qu'il est fatigué de s'entendre faire des remontrances, que l'honorable député cherche aujourd'hui à faire à son tour la leçon aux autres. Et puisqu'on m'a accusé d'avoir menti lorsque j'ai dit que l'île Giant's-Tomb avait été offerte à M. Ryan au prix de $9,000 et que M. Pedley avait faussement renseigné le ministre, il me suffira, je crois, pour réfuter l'accusation, de signaler les paroles que M. Pedley à mises l'autre soir dans la bouche du ministre, quand il lui a fait dire qu'il n'avait pas été entamé de négociations au sujet de la vente de l'île. Les archives font foi que cette île fut offerte au prix de $9,037.

En prenant l'autre jour pour la première fois la parole depuis l'ouverture de la session, j'imagine que l'honorable député a voulu étaler les qualités qui le désignent à la charge de solliciteur général, charge qui est en ce moment l'objet de bien des convoitises ; et c'est sans doute parce que M. Pedley connaissait bien son bon naturel qu'il lui a fourni les faux renseignements qui lui ont fait faire un pas de clerc.

Il est une autre assertion que j'ai faite ici : j'ai dit que certaine île de la baie Georgienne avait été vendue au frère de l'honorable député d'Ontario-nord (M. Grant) au prix de $140. Je m'aperçois que j'ai fait erreur lorsque j'ai dit qu'une autre personne

en avait offert $450, il y a deux ou trois ans. Voici ce que j'aurais dû dire : lorsque cette île fut vendue à M. Grant, le département avait déjà reçu une offre de $400. Qu'a dit à ce sujet l'honorable député ? Voici :

L'honorable député de Simcoe-est dit qu'une autre personne a offert $450 pour l'île, c'est vrai ; cette personne a offert $450 pour l'île, mais l'évaluateur de la couronne l'avait évaluée à $1,497, tandis que M. Grant n'en a acheté que 28 acres pour $140 ou $5 l'acre, et il a payé argent comptant.

Qu'est-ce que l'honorable député a voulu faire croire à la Chambre, si ce n'est qu'il s'agissait là d'une île importante que le nommé Stafford avait offert de payer $450 ? A quelle source a-t-il puisé ce renseignement-là ?

M. GUTHRIE : Dans le discours même de l'honorable député ; c'est notre seule source d'information.

M. BENNETT : Mon honorable ami affirme-t-il n'avoir jamais eu d'entretien avec M. Pedley au sujet de cette affaire ?

M. GUTHRIE : Je n'en savais absolument rien avant d'avoir lu votre discours.

M. BENNETT : Vous n'en avez jamais parlé à M. Pedley ?

M. GUTHRIE : Nous ne l'avons jamais discutée ensemble. Je n'en ai rien su jusqu'au moment où vous y avez appelé mon attention.

M. BENNETT : Je vais donner lecture d'un passage du discours de l'honorable député qui n'est guère de nature à créer l'impression qu'il n'a pas discuté l'affaire avec M. Pedley :

La première accusation que j'ai entendu faire, et je dois avouer qu'elle m'a stupéfié beaucoup, a été que par quelques artifices, quelques moyens, quels qu'ils puissent être, M. Grant, qui est le frère de l'honorable député d'Ontario-nord a pu convaincre le département des Affaires indiennes, présidé par M. Pedley comme sous-ministre, à céder l'île n° 144, mieux connue dans la localité comme l'île du Daim ou l'île Baxter, dans la baie Georgienne, pour la somme de $140 à M. Grant et que cette île valait en argent, si elle était mise à l'enchère, au moins deux mille piastres. Voilà une accusation qui pourrait choquer n'importe qui, connaissant les parties dans cette cause et les porter à demander une enquête. Malheureusement M. Pedley était absent samedi et dmanche, et je n'ai pu le voir qu'aujourd'hui et apprendre de lui et par les dossiers quels sont les faits réels.

L'honorable député disait l'autre soir qu'il avait vu M. Pedley ; ce soir, il affirme le contraire.

M. GUTHRIE : Non pas ; je ne lui ai pas parlé de l'offre de $400. J'ai dit avoir rencontré M. Pedley ; mais il n'a pas été question entre nous de l'offre Stafford, offre dont je n'avais jamais entendu parler avant d'avoir lu le discours de l'honorable député.

M. BENNETT : J'agrée l'explication de l'honorable député. L'embarras où se trouvait M. Pedley l'affligeait tellement qu'il n'osa jamais lui parler de l'affaire ; c'est étonnant. Quels sont les faits ? M. Pedley les connaissait; s'il ne les a pas exposés à l'honorable député, c'est qu'il l'a induit en erreur de propos délibéré—et je connais assez M. Pedley pour le savoir capable d'agir de la sorte. Voyons quels sont les faits.

L'honorable député croit avoir trouvé une échappatoire en disant que j'ai voulu parler d'une île. Le 11 courant, j'avais l'occasion de faire une question à laquelle le ministre de l'Intérieur répondit comme on va voir :

M. BENNETT demande :

1. J. A. Stafford, de Midland, a-t-il jamais fait une offre pour l'île enti(re n° 144, dans la baie Georgienne ?

2. A-t-il fait une offre pour la partie du lot 38, concession 13, contenant 28 acres et faisant partie du lot 144, dans la baie Georgienne ?

M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Non.

2. M. J. A. Stafford n'a fait aucune offre spécifique, mais à la date du 23 mai 1905, il a écrit au département en demandant si le Gouvernement n'accepterait pas $400 pour le lot 38, concession13, de l'île Baxter, ou le n° 144, de la baie Georgienne ; mais comme ce lot avait été précédemment vendu et payé en conséquence.

Ces faits-là, M. Pedley les connaissait ; or, puisque l'honorable député prétend ne lui avoir jamais parlé de l'île, j'avoue...

M. GUTHRIE : Je prie l'honorable député de ne pas dénaturer le sens de mes paroles; j'ai certainement parlé de l'île à M. Pedley, mais non de l'offre Stafford.

M. BENNETT : Alors, j'affirme que M. Pedley a sciemment induit l'honorable député en erreur en lui cachant l'offre faite au département. Puisque ce monsieur n'a pas hésité, ayant par devers lui les lettres de M. Ryan, et après avoir rancontré à Toronto M. Beck, associé de M. Ryan, à affirmer au ministre qu'à sa connaissance il n'aurait pas été entamé de négociations avec M. Ryan au sujet de cette affaire, chacun conviendra avec moi qu'il a bien pu cacher les faits à l'honorable député qui se portait à son secours. Que M. Pedley sût qu'il avait été offert $400 en paiement d'une partie de l'île, offre qui se trouvait dans le temps aux archives du département, c'est ce que prouve surabondamment la réponse subséquemment donnée par le ministre.

L'honorable député nous a longuement parlé de son opinion sur la vente de la réserve des Indiens du Sang ; je n'insisterai pas là-dessus, parce qu'il ne s'agit que d'une simple opinion. Je me permettrai toutefois, de faire observer qu'il fut un temps où la maison McLaughlin pensait avoir droit à cette réserve. M. Pedley avait si bien promis aux avocats de cette maison et au représentant de Kootenay (M. Galliher) que cette concession devait être accordée à la

maison McLaughlin, que celle-ci se mît à l'œuvre, forma une compagnie et acheta des bestiaux ; or, un mois ou deux après, M. Peter Ryan étant entré en scène, il fut conclu un marché que ratifia M. Pedley, mais auquel s'opposa le ministre actuel de l'Intérieur (M. Oliver), et que son prédécesseur (M. Sifton) avait tenté d'empêcher.

A l'avenir, l'honorable député devra se montrer plus prudent. Je ne vois pas d'inconvénient à ce qu'il fasse devant la Chambre l'étalage de ses aptitudes pour occuper la charge de solliciteur général, mais il devrait prendre soin de vérifier les faits sur lesquels ils se fonde et avoir au moins la courtoisie de nous prévenir, comme c'est l'usage, de la discussion qu'il entend soulever ; car si j'avais su l'autre soir qu'il dût amener cette question sur le tapis je me serais procuré les documents que j'ai par devers moi ce soir, documents qui prouvent que l'île Giant's Tomb fut offerte à Peter Ryan, que celui-ci déclina l'offre, et qu'on vendit ensuite à Grant, à raison de $140, une partie de l'île qu'une autre personne avait déjà offert au département de payer $400—c'est par erreur que j'ai dit $450. Si j'avais le loisir de feuilleter des "Débats" de ces deux dernières années, je pourrais établir, je crois, qu'à l'époque où Stafford fit son offre, Grant n'avait pas encore versé ses $140.

Je m'arrête ici ; les observations que je viens de faire suffiront, je l'espère, à rendre l'honorable député un peu plus circonspect à l'avenir. Peu m'importe qu'il me fasse la leçon ou se fasse de la réclame—on m'a adressé un numéro du "Mercury" de Guelph, où l'honorable député se vante de m'avoir si bien écrasé que l'on n'entendra plus parler de moi.

Il faudra encore beaucoup d'autres faux renseignements comme ceux que M. Pedley a fournis à mon honorable ami pour me faire sortir de la Chambre ou assurer ma défaite dans Simcoe-est où les faits sont bien connus et où l'on sait que ce ne sont que des échantillons de la manière dont M. Pedley dirige les Affaires indiennes au détriment du Gouvernement lui-même. Je ne vois aucune raison pour que l'honorable député prenne le parti de M. Pedley qui, chacun le sait, agira à son gré tant que les libéraux resteront au pouvoir; mais le jour où il surviendra un changement de Gouvernement, il peut être certain d'être mis à la porte; il aura alors l'avantage de pouvoir couler ses jours à bord du yacht, véritable palais flottant, qu'il a acquis, dit-on peu de temps après la vente de la réserve des Indiens de Sang.

M. GUTHRIE : Sans vouloir revenir sur des questions que j'ai traitées à fond la semaine dernière, je me crois tenu de relever certaines allusions faites ce soir à l'égard de M. Pedley et au mien, et de réfuter certaines observations faites sur mon discours de la semaine dernière. Je veux bien que mon honorable ami de Simcoe-est (M. Bennett) me fasse la leçon tant qu'il lui plaîra quant aux questions que je puis amener devant la Chambre.

Si je ne parle pas souvent dans cette Chambre cela ne regarde que moi seul, et peut-être que si l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) suivait mon exemple, beaucoup de temps qui est aujourd'hui perdu serait mis à profit.

M. BENNETT : Et il y aurait un grand nombre de députés de la droite qui seraient beaucoup plus heureux.

M. GUTHRIE : Ce que je trouve le plus détestable dans les discours de l'honorable député (M. Bennett), c'est la façon déloyale et insinuante dont il s'exprime à l'égard des gens. Ses propres amis doivent s'en apercevoir et l'admettre. Il ne peut pas ouvrir la bouche dans cette Chambre sans faire des insinuations perfides et déloyales ce qui ne peut manquer de lui attirer la mésestime de ses propres amis dans cette Chambre, et qui doit certainement l'abaisser dans l'opinion de tous les gens bien pensants du pays. Il ne s'est pas borné à des insinuations contre M. Pedley ; il a encore fait des suppositions également injustes. Ce soir il s'est lancé dans une direction différente et au lieu d'une accusation directe, il a donné à entendre faussement que M. Pedley avait reçu un yacht en présent lors de la concession des terrains de pâturage de la réserve des Indiens du Sang. Si l'honorable député est prêt à porter une accusation dans ce sens, qu'il le fasse carrément, comme un homme, ou qu'il cesse ses insinuations et ses assertions en l'air. Au sujet de ma conduite, je ne m'occupe pas de ce qu'il peut dire et penser de moi.

M. BENNETT : Je vous rends bien la réciproque.

M. GUTHRIE : L'honorable député peut dire ce qu'il voudra : que je parle trop ou que je ne parle pas assez, mais je n'ai jamais espéré que mes discours auraient l'effet de faire changer l'honorable député de conduite dans cette Chambre. Je suis prêt cependant à soutenir devant n'importe quel tribunal que les allégations qu'il a faites lors du dernier débat manquaient absolument de fondement, et que les documents qu'il a maintenant devant lui appuient ma prétention et non pas la sienne.

Examinons d'abord pour un instant l'achat fait par M. Grant de 28 acres de terrain dans l'île N° 144. Je ne connaissais de l'affaire Stafford que ce que j'en avais lu dans le discours de l'honorable député.

J'ai eu très peu de temps pour me préparer, car j'avais à parcourir deux documents très volumineux ; il y avait des centaines et des centaines de pages de copie écrite au clavigraphe que l'honorable député, ainsi que j'ai pu le remarquer, avait parcourues avec beaucoup de soin et avait annotées. Je ne veux pas le suivre pas à pas, mais d'après ce que je découvre dans la correspon-

dance et d'après les renseignements que M. Pedley m'a donnés ce jour-là, j'ai découvert que ce que l'honorable député a dit dans son discours sur la motion proposant la formation d'un comité spécial, n'était pas du tout exact. Je n'ai pas dit ni insinué qu'il avait falsifié les faits. Je ne voudrais pas dire cela. J'ai constaté qu'il ne connaissait pas les faits lorsqu'il a parlé, et je maintiens que ses paroles n'étaient pas d'accord avec les faits. Quatre fois il a affirmé que Grant avait acheté cette île contenant 300 acres. . . .

M. BENNETT : Je défie l'honorable député de citer un mot de moi d'après lequel j'aurais dit que l'île contenait 300 acres.

M. GUTHRIE : Je dis que l'île contient 300 acres, et que l'honorable député a dit dans un endroit que Grant avait payé $100 pour cette île, et en deux autres endroits, ainsi qu'on peut s'en convaincre en lisant le hansard, il a dit que M. Grant l'avait payé $140. C'est là une assertion que je ne peux pas laisser passer sans la contredire. C'est une assertion qui est inexacte, qui n'est pas vraie. Je ne dis pas que l'honorable député l'a faite de propos délibéré, mais je dis qu'il a parlé sans savoir et qu'il ne devrait pas parler ainsi.

M. BENNETT : L'honorable député voudra-t-il me permettre de lui poser une question ?

M. GUTHRIE : Certainement.

M. BENNETT : M. Pedley vous a-t-il dit en même temps qu'il avait reçu l'offre de Stafford dont j'ai parlé plusieurs fois ?

M. GUTHRIE : Je vous ai dit déjà que M. Pedley et moi n'avions pas étudié cette question. J'ai lu cela dans le discours de l'honorable député, et lorsque j'ai parlé sur le même sujet, tout ce que j'avais pour me guider était les paroles mêmes de mon honorable ami qui disait qu'un certain Stafford avait offert $450 pour la même île, et j'ai dit alors que si M. Stafford avait fait cette offre il avait offert le tiers de la valeur. Mais j'ai autre chose à dire que l'honorable député ne pourra pas nier. Depuis mes remarques de la semaine dernière on a déposé sur le bureau de la Chambre un rapport qui démontre clairemnt que l'offre de M. Stafford n'a été faite au département qu'après que la transaction avec M. Grant était terminée et l'argent versé.

Comment le Gouvernement pouvait-il alors s'occuper de l'offre de M. Stafford. J'aurai moi-même quelques observations à faire au sujet de cette offre. Il paraîtrait que M. Grant était en négociations pour l'achat de cette propriété depuis un an ou deux. Or, on sait que les négociations de ce genre ne peuvent pas être tenues secrètes—et lorsqu'on a appris à Midland, où notre collègue demeure, que Grant avait acheté un lot sur cette île au prix de $5 l'acre, un monsieur du nom de Stafford a fait une offre de $400, et le seul commentaire que je puis faire à ce sujet, c'est que l'offre pouvait être sérieuse et qu'elle pouvait bien ne pas l'être.

M. BENNETT : M. Stafford était plus capable de payer cet argent que Grant.

M. GUTHRIE: Voici encore une de ces insinuations qui ne sont pas nécessaires et qui n'aideront pas à la cause de l'honorable député.

M. BENNETT : L'honorable député ne devrait pas essayer à parler mal de M. Stafford qui est un homme occupant une haute situation dans la ville de Midland.

M. GUTHRIE : J'ai simplement dit que c'était une offre après coup, et c'en était réellement une, si le dossier qui a été déposé est exact et je suppose qu'il l'est.

M. BENNETT : Vous avez dit que l'offre pouvait ou ne pouvait pas être sérieuse.

M. GUTHRIE : Je ne crois pas devoir parler davantage sur ce sujet. J'ai prétendu, en premier lieu, que M. Grant n'avait pas acheté l'île, comme l'honorable député l'a dit, à un prix plus bas que la valeur. Il doit savoir cela. Examinons maintenant l'accusation de mensonge de propos délibéré. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'expliquer à cette Chambre la différence qu'il y a entre un mensonge fait de propos délibéré et une assertion fausse. Dans un cas la personne peut être mal informée et faire une assertion fausse, et je crois que probablement mon honorable ami aura été mal informé à propos de certaines assertions qu'il a faites, mais la personne qui fait délibérément une assertion fausse est celui qui la fait sachant qu'elle est fausse et avec l'intention de tromper. Dans un cas ce peut n'être qu'une erreur ; dans l'autre cas on cherche certainement à tromper.

Je prétends que M. Pedley n'a pas pu vouloir tromper la Chambre dans la déclaration qu'il a faite, et qui est rapportée à la page 968 du hansard, assertion sur laquelle l'honorable député de Simcoe a basé toute son allégation que M. Pedley s'est rendu coupable de mensonge qualifié. L'honorable député de Simcoe avait posé au ministre de l'Intérieur une question ; M. Pedley eut quelques mots de conversation avec le ministre, et celui-ci donna la réponse à la Chambre. Au cours de la discussion qui suivit le ministre informa l'honorable député qu'il y avait eu une correspondance avec M. Peter Ryan et M. Beck, et en termes aussi clairs que possible on lui dit que ces lettres se rapportaient à l'île de la tombe du Géant. Dans les observations que j'ai faites précédemment sur cette question, j'ai cité les questions et les réponses qui ont été échangées. Conséquemment, après la première déclaration que l'honorable député a lue, venaient les renseignements donnés par M. Pedley au ministre qu'il y avait eu

correspondance entre M. Ryan et M. Beck, concernant la vente de l'île, et à la page 670 des "Débats" on trouve le renseignement suivant :

M. OLIVER : Plusieurs demandes ont été faites depuis environ quatre ans. Les lettres de M. Ryan au département ont été envoyées l'année dernière, celles de M. Beck il y a environ deux ans et les autres avaient été reçues auparavant.

Sûrement, en face de cette réponse faite par le ministre de l'Intérieur, réponse qui avait été dictée sur le parquet même de cette Chambre, par M. Pedley, et à la suite de sa déclaration qu'il n'y avait pas eu de négociations avec M. Ryan pour la vente de l'île, certainement, dis-je, qu'aucune personne qui considérera ces faits, dira que M. Pedley a été coupable de mensonge ou a voulu tromper ou a voulu cacher aucune des choses au sujet desquelles on avait posé des questions au ministre. C'est sur cela seulement que l'honorable député base son accusation de mensonge voulu.

M. BENNETT : Si l'honorable député veut bien lire à la page 968, où le ministre a dit :

On m'informe qu'il n'y a pas eu de négociations en vue d'une vente à M. Ryan.

Il y a la lettre avec l'offre.

M. GUTHRIE: C'est sur cette partie même de la discussion que l'honorable député fonde son accusation de mensonge direct, lorsque le moment d'après le ministre dit qu'il y a eu une correspondance avec M. Ryan à ce sujet, et cette correspondance a eu lieu l'année dernière, et celle de M. Beck deux ans auparavant. Où est alors la tromperie? Où est le mensonge ? Je puis informer la Chambre que lorsque l'honorable député a demandé la production des documents dans cette affaire il avait en sa possession non seulement la réponse que M. Pedley a fait donner par le ministre, mais subséquemment il a eu tous les documents. S'il y a eu intention de cacher quelque chose, de tromper ou de mentir, cela n'apparait certainement pas dans les archives de cette Chambre ni dans les documents qui ont été obtenus du département.

Je ne me propose pas de discuter de nouveau la question de la concession de la réserve des Indiens du Sang que j'ai discutée déjà assez au long auparavant. Mais l'honorable député a répété qu'il y avait eu une entente avec le Gouvernement que la compagnie des ranches McEwen aurait la concession de la propriété, et il ajoute que M. Pedley était partie au marché fait avec la compagnie des ranches McEwen, et il continue en disant qu'il n'a pas de preuve à apporter à l'appui. Je demande à la Chambre de dire s'il n'y a pas là un langage imprévoyant et inconvenant. Je prétends avoir démontré que sur ces trois points l'honorable député de Simcoe-est est allé beaucoup trop loin et que si ses amis voulaient lui donner un bon conseil ils lui diraient qu'au lieu de soulever de nouveau cette question, comme il l'a fait ce soir, et seulement pour l'aggraver, il aurait accepté le conseil que je lui ai donné d'abandonner la question complètement et de faire ses excuses à ceux auxquels il avait fait tort. Au lieu de cela il persiste. et je prétends qu'un honorable député qui agit comme cela, ne mérite pas beaucoup la considération de ses collègues dans cette Chambre. J'espère bien que jamais je ne m'abaisserai aussi bas que l'honorable député l'a fait, et que j'aurai aussi peu d'égards pour mes amis qu'il en a pour les siens.

Il a dit que j'avais fait publier mon discours dans le "Mercury" de Guelph. et que je l'avais fait répandre dans tout le pays. Tout ce que j'ai à dire, c'est que si mon discours a été publié dans le "Mercury" c'est hors de ma connaissance. Je ne l'ai pas vu dans ce journal ni dans aucun autre. S'il a été publié dans le "Mercury", ce n'était pas à ma demande. L'honorable député insinue que je recherche et attends des faveurs du Gouvernement. C'est encore une calomnie et l'honorable député le sait. Il dit cela pour me blesser. Mais il ne me fait aucune peine et je puis lui dire que depuis que j'ai été nommé député, il y a de cela six ans, je n'ai jamais demandé de faveurs d'aucune sorte à aucun ministre ou fonctionnaire, et je n'en demanderai jamais. Si l'honorable député veut m'en croire à ce sujet, et cesser son système de misérables insinuations qu'il affectionne tant, je suis sûr que nous pourrons faire la discussion dans cette enceinte d'une façon plus agréable que nous ne l'avons fait jusqu'à présent.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS.

M. WILLIAM JACKSON (Elgin-ouest) : Je désire répéter une question que j'ai posée hier et qui n'a pas été fidèlement rapportée dans le hansard. Je voudrais savoir si l'état que j'ai demandé pendant cette session concernant Port-Burwell, avait été déposé sur le bureau de la Chambre, et sinon quand il serait déposé.

M. HYMAN : L'état concernant le Port-Burwell est entre les mains du secrétaire d'Etat, et j'espère pouvoir le déposer sur le bureau de la Chambre demain ou lundi.

DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre délibère en comité des subsides.

Chemins de fer—perception du revenu, $6,558,000.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Ce sont les crédits ordinaires.

Canaux—Perception du revenu, $681,663.

M. SAM. HUGHES : Le ministre demandera-t-il un crédit pour le canal situé au nord du lac Balsam, qui livrerait à la culture entre 60 à 80 milles d'une région très riche, et se terminerait dans les eaux de la rivière Gull ? Il y a dans son département un rapport sur ce sujet depuis l'année 1902.

M. EMMERSON : Toute la question est présentement à l'étude.

M. SAM. HUGHES : Elle est à l'étude depuis 1891.

M. EMMERSON : L'étude que nous faisons aujourd'hui se rapporte à l'approvisionnement d'eau.

M. SPROULE : Je voudrais demander au ministre des renseignements au sujet de l'entreprise Davis ?

M. EMMERSON : Il n'y a pas eu de changement depuis l'année dernière.

M. SPROULE : Le marché a été passé l'année précédente. La réclamation était de $52,000 ou $53,000, et je crois qu'elle a été réglée pour $27,000. Le ministre a-t-il depuis ce temps-là payé dans la même proportion ?

M. EMMERSON : Mon honorable ami se rappellera qu'il y a eu une modification de l'entreprise. Un désaccord est survenu avec l'auditeur général, puis la somme à être payée a été fixée d'après une certaine échelle et les paiements ont été faits cette année de la même manière que l'année dernière. Je ne me rappelle pas exactement les détails. Tout cela a eu lieu avant mon arrivée au ministère des Chemins de fer, de sorte que je ne suis pas au courant des détails, mais je sais qu'il n'y a pas eu de changement depuis l'année dernière.

M. SPROULE : Le ministre voudra-t-il nous faire connaître les conditions exactes du marché aujourd'hui, et ce que nous payons ? Je ne crois pas que le règlement qui a eu lieu avait trait à l'avenir. C'était tout simplement le règlement d'un compte resté impayé.

M. EMMERSON : Les documents dans l'affaire ont été déposés l'année dernière sur le bureau de la Chambre.

M. SPROULE : D'après mes souvenirs il s'est élevé une difficulté au sujet d'un compte présenté au Gouvernement, compte qui était de $52,000 et qui a été réduit à $27,000, mais je ne crois pas qu'il ait été entendu qu'à l'avenir les paiements seraient faits sur la même base. Il est possible que telle ait été l'entente, mais je ne le crois pas.

M. J. D. REID : Combien a-t-on payé l'année dernière ?

M. EMMERSON : Je n'ai pas ici le rapport de l'auriteur général, mais j'obtiendrai le renseignements et je le soumettrai à la Chambre.

M. J. D. REID : Le canal continuera-t-il à être éclairé à l'électricité ?

M. EMMERSON : Je veux mettre la question de nouveau à l'étude cet été.

M. SPROULE : Les journaux ont dit que M. Davis avait vendu ses intérêts ou formé une espèce de compagnie.

M. EMMERSON : L'année dernière, la St. Lawrence Power Company a été formée.

M. SPROULE : Ce marché n'a pas été conclu l'année dernière parce que l'attention du ministre y a été appelée. On lui a demandé s'il était disposé à donner son consentement à un transport à la compagnie, et il a dit qu'il ne voyait pas de raisons qui l'empêcheraient de le donner.

M. EMMERSON : Toute cette question a été réglée l'année dernière par le département des Chemins de fer, d'après les conseils du département de la Justice, et le transport n'a rien fait perdre au Gouvernement. C'était tout simplement une association qui prenait une certaine responsabilité, et le Gouvernement prenait envers la St. Lawrence Power Company les mêmes obligations qu'il avait envers M. Davis.

M. J. D. REID : Je vois dans le rapport de l'auditeur général de l'année dernière, page W-98, deux comptes qui ont été payés à la St. Lawrence Power Company, l'un de $26,-204 et l'autre de $14,704. Le compte total pour éclairage électrique et force motrice était environ de $45,000. Il y a une chose que je ne crois pas juste, c'est celle-ci. Le Gouvernement paye pour 141 lampes qui brûlent depuis le 1er décembre jusqu'au 31 du même mois, $1,311.30, depuis le premier jusqu'au 31 janvier, 137 lampes, 31 soirs, $1,274.10; du premier au 28 février, 128 lampes, 28 soirs, $1,024.80 ; du 1er au 31 mars, 127 lampes, 31 soirs, $1,181.16. C'est-à-dire que depuis le premier décembre jusqu'au 3 mars on a tenu 130 lampes qui ont coûté environ $5,000. Naturellement, c'est là une dépense supplémentaire et il n'y a aucun doute qu'elle sera continuée cette année. Le ministre sait que vers le premier décembre de chaque année, les canaux sont gelés et fermés à la navigation. Et cependant on maintient ces lumières bien qu'il n'y en ait aucun besoin.

M. EMMERSON : On ne tient pas allumées toutes les lampes sur le canal.

M. J. D. REID : Je puis dire à l'honorable ministre ce que j'ai vu moi-même, non pas une fois seulement, mais plusieurs fois. Pendant tout l'hiver dernier, et pendant tout l'hiver précédent j'ai vu le canal éclairé d'un bout à l'autre. On peut en voir les lumières de la voie du chemin de fer. Nous payons pour tenir ces lampes allumées pendant l'hiver lorsqu'il y en a aucun be-

soin. Je crois que le ministre a dit l'année dernière que ces lumières servaient à éclairer le chemin, mais le chemin est à une longue distance du canal et ces lumières sont absolument inutiles. Le gouvernement ne paye pour les tenir allumées que pour augmenter les revenus de la St. Lawrence Power Company. La discussion l'année dernière concernant le transport à cette compagnie est venue du fait que certaines sommes avaient été dépensées, par l'entrepreneur primitif de ses travaux, et l'intention était, je crois, de les transporter à une compagnie qui aurait un fort capital ou, dans tous les cas, beaucoup plus que le coût primitif de l'outillage, de sorte que, au cas où le gouvernement voudrait un jour ou l'autre exproprier la compagnie, il serait obligé de payer pour un stock majoré.

Cependant, le point principal est que pour quelques milliers de dollars le gouvernement aurait pu établir lui-même une usine électrique pour faire l'éclairage du canal de Cornwall où se trouve toute la force hydraulique nécessaire. Ce paiement annuel de $25,000 ou de $29,000 pour éclairer le canal de Cornwall est tout simplement un crime. Autrefois lorsque le canal était éclairé au pétrole, je suis certain que le gouvernement ne dépensait pas plus de $2,000 à $3,000 par année pour l'éclairage, et je suis sûr aussi que si le gouvernement voulait adopter l'éclairage au gaz ou tout autre mode d'éclairage, il pourrait éclairer les écluses à bien meilleur marché. Même si l'on s'était entendu avec la compagnie d'éclairage électrique de Cornwall ou tout autre compagnie de même genre on aurait été bien loin de payer cette somme. Dans tous les cas, il n'est pas juste que le pays soit appelé à payer pour l'éclairage de ce canal pendant les mois d'hiver. Le débarcadère Dickenson au pied du canal est éclairé l'hiver comme l'été.

M. EMMERSON : L'honorable député (M. J. D. Reid) se trompe certainement.

J'ai donné en réponse à une question les renseignements suivants : l'éclairage du canal pour l'année coûte $29,139, et l'énergie électrique pour ouvrir et fermer les ponts et portes d'écluse $25,200, soit un total de $47,-130. Nous avons deux cent cinquante lumières pendant deux cent quarante-quatre jours de la saison de navigation. Pendant le reste de l'année nous avons cent lappes pendant cent vingt et un soirs. Tout cela, naturellement, est en vertu du contrat. Ces cent lumières ne sont pas pour éclairer le canal mais servent à éclairer les bureaux et ainsi de suite.

M. J. D. REID : Les utilisent-on seulement dans les usines?

M. EMMERSON : Non, il y en a au dehors. Elles ne servent pas à la navigation mais à la protection de la propriété et du public en général.

M. J. D. REID : Au sujet de la nécessité des lumières le long du canal, la réponse du ministre est tout simplement ridicule.

M. EMMERSON : Mon honorable ami dit que la chose est ridicule, mais c'est une stipulation du contrat.

Mon honorable ami affirme aussi que si le capital de la compagnie est élevé le gouvernement sera obligé de payer plus cher lorsqu'il voudra exproprier. Il est dans l'erreur.

M. J. D. REID : J'ai dit que c'était à cela que je supposais que l'honorable ministre faisait allusion.

M. EMMERSON : Le gouvernement a pris ses précautions à ce sujet.

M. J. D. REID: Au sujet de l'éclairage des canaux, celui de Morrisburg, par exemple, où le chemin est à la même distance, on n'y voit pas une lumière pendant l'hiver. La même chose est vraie pour le canal d'Iroquois. Mais le canal de Cornwall depuis le débarcadère Dickenson est éclairé tout l'hiver. On peut voir les lumières en passant en chemin de fer, et il doit y avoir au moins une douzaine de membres de cette Chambre qui les ont vues. On ne tient ces lampes allumées pendant l'hiver que pour faire payer le gouvernement, car elles ne servent qu'à éclairer la glace sur le canal.

M. EMMERSON : L'honorable député doit savoir que c'est une condition du contrat.

M. J. D. REID : Je n'en sais rien du tout.

M. EMMERSON : Cela est pourtant ainsi. Nous n'avons pas d'autres lumières pendant l'hiver que celles que notre marché nous oblige d'avoir.

M. J. D. REID : Mais ce marché a été passé il y a deux ou trois ans, et le ministre reconnaît que le Gouvernement s'est obligé d'éclairer le canal pendant l'hiver.

M. EMMERSON : Le contrat a été fait il y a plusieurs années.

M. J. D. REID : Pas pour tout le canal.

M. EMMERSON : Il a été fait en 1896 juste avant les élections générales.

M. SPROULE : L'honorable ministre (M. Emmerson) sait que cela a été changé.

M. EMMERSON : Il y a eu des modifications qui ont été dans l'intérêt public.

M. SPROULE : Le ministre dit que l'on n'a rien dit du contrat. Il sait que cette question a été discutée très longuement pendant la dernière session ou la session précédente, que l'auditeur général s'était abstenu d'arrêter ses comptes durant une longue partie de l'année par son refus de payer les $52,000 que l'on réclamait.

Même après que le ministre de la Justice eut examiné les comptes et déclaré tie de l'année et avait refusé de payer les

qu'ils étaient dus en vertu de la convention, et après que le ministre des Chemins de fer et des Canaux eut déclaré que M. Davis y avait droit, l'auditeur persista à refuser de signer les chèques, et le paiement n'en pouvait être opéré. Mais le besoin d'argent était si pressant que quelque temps après, M. P. Davis d'accord avec l'auditeur général et le ministre des Chemins de fer convinrent que le prix de l'entreprise serait réduit de $52,000 à $29,000 ; et cette somme fut payée.

Même à ce chiffre l'auditeur général déclara que M. Davis recevait encore beaucoup trop. Le ministre dit que nous ne payons que suivant le contrat. Il est juste de supposer que la somme qui a été payée était due aux termes du contrat. Mais qu'est-ce que l'année suivante nous révèle ? On a payé cette année-là en exécution du marché $40,908, au lieu de $29,000. Mais il y a un autre auditeur général aujourd'hui et la somme a été payée. Et non seulement cette somme a été payée, mais le rapport de l'auditeur général révèle le fait que nous payons à M. P. Davis des sommes déjà payées pour les années précédentes.

M. EMMERSON : Mon honorable ami se trompe. Ces comptes ont été payés avec l'autorisation de l'ex-auditeur général, M. McDougall, qui les avaient vérifiés.

M. SPROULE : C'est possible, mais il y a eu un changement d'auditeur général depuis.

M. EMMERSON : Le nouvel auditeur général n'a rien eu à faire avec ces paiements.

M. SPROULE : Je sais que tous les efforts ont tendu à écraser l'ex-auditeur général, et on a déclaré qu'il n'avait payé que ce que le marché exigeait absolument, et ce à quoi M. Davis avait réellement droit.

M. EMMERSON : Le différend portait non pas sur l'éclairage, mais sur l'énergie électrique, et sur l'interprétation à donner aux clauses du contrat. L'auditeur et la compagnie ne s'accordaient pas sur le montant qui était dû et subséquemment l'auditeur général a été obligé de le payer d'après l'avis du ministère de la Justice, et après que la question eut été soumise au conseil des ministres; il a été obligé aussi de payer l'intérêt sur la somme qu'il avait retenue illégalement telle que déterminée.

M. SPROULE : L'honorable ministre a dit que l'auditeur général a été obligé de payer. L'auditeur général a consenti à ce compromis, mais il a déclaré en même temps que c'était plus que le pays ne devait payer. L'auditeur général déclara que le contrat disait que l'on emploierait juste le nombre de lampes nécessaires, et qu'on ne paierait pas pour toutes les lampes tous les soirs de l'année. L'auditeur général prétendait que l'entrepreneur ne pouvait exiger de paiement que pour le nombre de lampes absolument nécessaires. M. Davis, lui, prétendait être payé pour toutes les lumières qu'elles fussent nécessaires ou non. Il y avait aussi un désaccord au sujet de la force électrique, et M. Davis prétendait qu'il avait droit à être payé pour toute l'énergie fournie, qu'elle fût utilisée ou non, au prix de $63 par cheval-vapeur, bien qu'il y eût assez de force pour faire mouvoir en même temps toutes les portes des écluses, tandis qu'en réalité on n'en utilisait qu'une partie à la fois. L'auditeur général prétendait que l'on ne devait payer que pour la quantité absolument nécessaire. Dans les deux cas, force motrice et éclairage, l'auditeur général prétendait que l'on volait le public. On finit par s'entendre sur la somme à payer. Parlant de mémoire, je crois que l'on s'est entendu sur le chiffre de $29,000, et cette somme a été payée. Mais que voyons-nous dans le rapport de l'auditeur général de l'année dernière ? Après ce règlement et après que cette somme eut été payée nous trouvons les paiements suivants :

Personnel du canal Cornwall -M. P. Davis, arriérés des années précédentes.

Lampes additionnelles allumées en plus de 100 $4,791.30—		
1902, décembre 1-31—141 lampes allumées pendant 31 soirs à 30 cents..	$1,311 30	
1903, janvier 1-31—137 lampes allumées pendant 31 soirs à 30 cents..	1,274 10	
1903, février 1-28—122 lampes allumées pendant 28 soirs à 30 cents..	1,024 80	
1903, mars, 1-31—127 lampes allumées pendant 31 soirs à 30 cents..	1,181 10	
Force électrique, octobre 23, 1901, à avril 30 1904, à $63—		
Différence entre 180 et 125 fils 55 forces chevaux vapeur, à $63 par année..	$1,818 16	
Moins retenue par le bureau de l'auditeur pour la vieille écluse n° 15, où les moteurs ont manqué..	415 68	
		$1,394 48

Ces réclamations avaient été réglées lors de l'arrangement fait avec l'auditeur général. Mais voilà que nous retournons en arrière et que l'on paye des anciens comptes, compris dans le règlement entre l'auditeur général et le ministre de la Justice. Ces deux ministres avaient essayé de forcer l'auditeur général à payer, mais il avait refusé et maintenant ils reviennent sur leurs pas et payent les comptes. Au lieu de n'avoir à payer que $29,000, on nous demande de payer à M. Davis, aujourd'hui, la somme de $40,908. C'est ainsi que l'on gaspille l'argent du peuple. Le Gouvernement est coupable de faire ces marchés par lesquels il aide quelqu'un à soutirer au Trésor public tous les ans une partie de notre argent. Cela me semble évident, et je crois que le ministre des Chemins de fer n'a pas étudié la question, ou bien il ne fait pas son devoir envers le pays lorsqu'il permet que de telles choses se fassent.

M. EMMERSON : Tout se résume à une question de contrat. Ainsi que je l'ai déjà dit, il y a eu désaccord entre l'auditeur général et M. Davis, l'entrepreneur, et le paiement de quelques comptes avaient été retenus avant que l'auditeur général eut donné sa démission. L'année dernière, l'auditeur général et M. Davis réglèrent tous les comptes d'après les interprétations du contrat, et d'après l'interprétation du ministre de la Justice confirmée par l'opinion de l'avocat choisi par l'auditeur général lui-même.

M. SPROULE : Le ministre de la Justice a continuellement cherché à écraser l'auditeur général.

M. EMMERSON : L'auditeur général a consulté un avocat et c'est sur l'avis de cet avocat qu'il a agi.

Le montant qui a été payé est celui qui paraît dans ces comptes. Et c'est celui du compromis, ou si vous préférez de l'arrangement intervenu entre l'auditeur général d'un côté et la compagnie The St. Lawrence Power Company, représentant M. Davis, de l'autre côté. Voilà la situation. Nous payons sur la base de l'arrangement intervenu entre la compagnie et l'auditeur général.

M. J. D. REID : Le contrat primitif était simplement pour la force électrique. Aujourd'hui nous payons $63 par cheval-vapeur et nous ne devrions payer qu'environ $14.

M. EMMERSON : C'était le premier contrat, et il y a eu des doutes au sujet du mesurage. Je crois que cela a été modifié dans un marché subséquent à l'avantage du département.

M. J. D. REID : Nous payons aujourd'hui $63 par force, et nous payons 30 cents par nuit par lumière.

M. EMMERSON : Nous payons pour 400 forces à $63 et nous payons pour les lumières toutes les sommes que j'ai mentionnées, ce qui s'élève à $21,930.

M. J. D. REID : Cela se trouve à la page W—99. Dans tous les cas nous payons 30 cents par lumière par nuit. Le pouvoir électrique qui alimente ces lumières était compris dans les 400 forces de pouvoir.

M. EMMERSON : Non cela n'était pas. Nous sommes tenus de prendre 400 forces pour le canal.

M. J. D. REID : Mais vous n'utilisez pas ces 400 forces.

M. EMMERSON : C'est ainsi que le contrat est fait ; afin d'aider la compagnie à installer son outillage le Gouvernement s'est engagé à prendre une certaine quantité d'énergie électrique.

M. J. D. REID : D'énergie seulement ?

M. EMMERSON : Le moins que nous pouvions prendre c'était 400 forces à part l'énergie nécessaire pour les lumières dont nous avions besoin pour éclairer tout le canal. En vertu donc de ce contrat le Gouvernement est obligé de prendre et de payer 400 forces d'énergie électrique à $63 ce qui s'élève en tout à environ $25,200, et à part de cela nous sommes obligés de payer pour 250 lumières par nuit pour 244 nuits ; pendant la saison de navigation. Pendant la saison d'hiver nous sommes obligés de payer pour 100 lumières pendant environ 121 nuits. Le coût total de l'éclairage est de $21,930, et les deux sommes ajoutées ensemble forment $47,130, ce que le département est obligé de payer en vertu de ce marché passé par l'ancien gouvernement.

M. J. D. REID : Je ne m'occupe pas quel gouvernement a passé ce marché c'est tout simplement un crime.

M. SPROULE : C'est du pillage.

M. EMMERSON : Il y a peut-être un remède.

M. J. D. REID: On ne devait payer que pour les lampes dont on avait besoin.

M. EMMERSON : On a fixé un minimum.

M. J. D. REID : Il n'y a aucun doute que le Gouvernement est obligé de se servir des lampes hiver et été ; c'est-à-dire si nous payons pour les lampes placées le long du canal pendant les mois d'hiver.

M. AMES : L'attention du ministre a été appelée sur un autre caractère du même contrat.

Il y a à peu près un an, la " Dominion Marine Association " présentait une pétition signalant à l'attention ce que je pourrais appeler le caractère inapplicable des règles régissant l'utilisation de cette force pour le remorquage des navires à l'entrée et à la sortie du canal. Cette pétition se terminait en ces termes :

Les capitaines et pilotes d'expérience signalent dans tous les cas des retards d'au moins deux heures et demie ou trois heures par rapport au temps qu'il fallait avant que ce règlement eût été mis en vigueur ; et tous s'accordent à condamner le règlement comme dangereux, peu satisfaisant et inapplicable quand il fait un vent fort. Il semblerait que toute l'opération soit encombrante et pénible qu'elle exige un surcroît de travail des équipages de navires, sans avantage apparent, et qu'elle est, en outre, la cause des retards les plus préjudiciables à la navigation.

La " Dominion Marine Association " comprend les propriétaires des cargo-boats des lacs, qui transportent nos grains de l'Ouest et pour lesquels une heure de retardement dans une écluse peut être une source de pertes très sérieuses. Le ministre a-t-il corrigé ce grief ?

M. EMMERSON : La pétition m'est très connue. J'ai eu des conférences à maintes reprises avec les représentants de cette société d'armateurs ; et en conséquence de

leur représentations, nous avons modifié quelque peu le règlement dont elle se plaint. Ce règlement a été bien mûri, et formulé par l'ancien sous-ministre qui avait étudié la question de très près. Cette saison-ci nous l'avons modifié, mais je ne suis pas très sûr que cette modification du règlement ait été très heureuse. L'honorable député a peut-être entendu parler d'un accident très grave qui s'est produit sur le canal de Lachine, il y a moins de dix jours ; et si le règlement en vigueur sur le canal de Cornwall, l'année dernière, avait été en vigueur sur le canal de Lachine, cet accident ne se serait pas produit. Je suis persuadé, en outre, que si le canal de Lachine n'avait pas été pourvu de ces portes à fermeture automatique, les dommages à la propriété, dans la ville de Montréal, se seraient chiffrés dans les millions, et les pertes de vie auraient été très nombreuses. Il y a deux côtés à cette question. Sans doute, je conçois que cette organisation est très désireuse d'obtenir un règlement qui permettra à ses navires de filer à toute vitesse. C'est là une tendance naturelle ; mais il y a d'autres considérations ; il faut assurer la sécurité des biens, la sécurité du canal, la sûreté des personnes. Toutes ces choses doivent être considérées. Les membres de cette association veulent que les canaux soient ouverts le dimanche, le lundi, tous les jours de la semaine, le jour et la nuit, depuis l'ouverture jusqu'à la clôture de la navigation. Ils veulent que tous les obstacles soient supprimés. Tout règlement restreignant quelque peu leur liberté devient pour eux un grave sujet de plainte. Nous nous sommes efforcés de nous conformer à leurs vues, mais je me demande si en ce faisant nous ne nous sommes pas trompés, étant donné le sérieux accident qui s'est produit sur le canal de Lachine et qui peut se répéter demain, faute de ce règlement au sujet de l'entrée dans l'écluse.

M. AMES : Les conditions, si je suis bien renseigné, ne sont pas tout à fait les mêmes dans le canal de Cornwall que dans le canal de Lachine.

M. EMMERSON : Elles ne diffèrent aucunement.

M. AMES : Je ne crois pas qu'on se serve, sur le canal de Lachine, de la force électrique pour manœuvrer les navires à l'entrée et à la sortie.

M. EMMERSON : Non, mais justement cela fait voir que si nous étions à même d'utiliser cette force sur le canal de Lachine et s'il y avait en vigueur un règlement comme celui qu'on applique sur le canal de Cornwall, cet accident n'aurait jamais pu se produire.

M. AMES : Est-ce que l'ancienne pratique de remorquer les navires dans le canal par le moyen de leur propre machine à vapeur n'était pas beaucoup préférable à l'emploi actuel de la force électrique pour cette fi. Ne serait-il pas dans l'intérêt de la navigation intérieure de notre pays de revenir à cette ancienne pratique ?

M. EMMERSON : L'avis du fonctionnaire, c'est que, dans le cas de navires d'un faible tonnage destinés au transport des voyageurs et de petits steamers, il est aussi bien qu'ils utilisent leur propre force motrice dans le canal ; mais quant aux grandes barges et aux cargo-boats des lacs il est bien préférable d'utiliser la force électrique.

M. AMES : Dans vos règlements, ferez-vous la distinction entre ces petits navires et les grands cargo-boats à cet égard ?

M. EMMERSON : Oui.

M. SPROULE : Je conclus que le Gouvernement n'a fait aucun effort pour annuler le marché.

M. EMMERSON : Vous ne sauriez le faire.

M. SPROULE : Le contrat primitif renfermait une stipulation en vue de sa résiliation.

M. EMMERSON : C'est inexact. Il s'y trouve une stipulation nous permettant d'exproprier, maisi nous ne nous en sommes pas prévalus jusqu'à présent.

M. SPROULE : Est-ce la même stipulation qui se trouvait dans le contrat primitif ?

M. EMMERSON : Oui.

M. SPROULE : Et vous n'avez fait aucun effort dans ce sens ?

M. EMMERSON : Non ; mais cela ne veut pas dire que la question ne soit pas à l'étude.

M. SPROULE : Vous vous proposez de ne rien faire ?

M. EMMERSON : Il ne faut pas que l'honorable député s'imagine que nous n'étudions pas la question.

M. SPROULE : En laissant languir cette question durant toutes ces années, le Gouvernement a bien manifesté son indifférence à l'égard des intérêts du pays. Nous constatons qu'il a été payé l'année dernière $185 d'arriérés que l'on supposait avoir été payés auparavant. Puis il y a cette fraude manifeste pratiquée aux dépens du pays, en vertu de laquelle nous vendons à cet homme toute la force produite par le canal moyennant $1,000 par année, après quoi nous nous retournons et lui payons sur-le-champ $26,000 comme prix d'achat d'une partie de cette force.

M. EMMERSON : Mais ce particulier a été obligé de dépenser, en conséquence, à peu près $400,000.

M. SPROULE : Il est loin d'avoir dépensé cette somme. Le Gouvernement se montre parfaitement oublieux des intérêts du pays en passant un contrat aussi étourdiment et

à la légère. A tout événement, il n'est pas d'homme raisonnable qui admette que le Gouvernement doit s'engager par contrat à solder le prix de 450 lumières durant la saison de navigation, et également en dehors de cette saison.

M. EMMERSON : Deux cent cinquante lumières durant la saison de navigation et cent lumières en dehors de cette saison.

M. SPROULE : Le nombre des lumières est plus grand que vous ne dites.

M. EMMERSON : Je me fonde pour le dire sur des renseignements positifs. Je ne vois pas qu'il soit nécessaire de recourir à l'imagination.

M. SPROULE : Si le ministre fait des efforts d'imagination, ce n'est pas mon cas. Je crois me rappeler que le nombre des lumières est plus grand.

M. EMMERSON : J'ai indiqué le nombre exact il y a un instant.

M. SPROULE : Le ministre a fait des déclarations que le rapport de l'auditeur général ne confirme pas. Nous payons le prix de ces lumières même après la clôture de la navigation, alors qu'elles ne nous sont d'aucune utilité quelconque. Le Gouvernement est le chargé d'affaires du public, et il abuse de la confiance que le public place en lui. Pourquoi maintiendrions-nous cet arrangement ?

M. EMMERSON : A cause du marché que vos amis ont passé en 1896.

M. SPROULE : Aucun gouvernement avisé ne voudrait maintenir cet état de choses ; et il m'incombe de faire observer au pays que le ministère ne fait absolument rien pour y remédier. Jamais il n'a été passé de marché moins acceptable par aucun gouvernement. Le ministre a déclaré que nous avions passé ce marché . . . .

M. EMMERSON : J'ai dit que vos amis l'avaient passé.

M. SPROULE : Nous n'avons pas passé le marché actuel.

M. EMMERSON : Le contrat primitif était beaucoup moins acceptable que le contrat modifié.

M. SPROULE : Je le nie. Le contrat primitif était pour vingt et un ans et ne stipulait que le nombre de lumières dont nous avions besoin ; mais le contrat actuel est pour quatre-vingt-quatre ans et nous oblige à payer le prix de ces lumières, que nous en ayons besoin ou non. Le ministre de la Justice a dû intervenir pour forcer l'auditeur général à payer les sommes que le Dominion, d'après celui-ci n'avait pas le droit de payer, et j'imagine que le ministre de la Justice fait la même chose aujourd'hui.

M. J. D. REID : Le ministre a déclaré qu'il avait été dépensé $400,000, mais qu'on me permette de lui expliquer la situation. Il fut construit une digue à travers le canal de Cornwall où cette force est produite, et le Trésor fédéral a fait à lui seul tous les frais de cette construction, ainsi que ceux des portereaux requis pour la production de cette force. La " St. Lawrence Power Company " n'a pas eu à débourser un seul dollar pour aménager cette propriété pour la production de la force et personne au monde ne voudra prétendre qu'il faut dépenser $400,000 pour la production de 400 chevaux-vapeur. Si le Gouvernement a besoin de 400 chevaux-vapeur il est un grand nombre d'endroits où il pourrait se les procurer. . .

M. EMMERSON: Cette installation ne produit pas seulement 400 chevaux-vapeur.

M. J. D. REID : Elle peut en produire de 20,000 à 30,000.

M. EMMERSON : Le contrat primitif stipulait la dépense de cette somme.

M. J. D. REID : Nullement, la digue était déjà construite.

M. EMMERSON : Alors le contrat subséquent renfermait une stipulation à cet effet.

M. J. D. REID : Il n'a pas été passé de contrat stipulant la dépense de $400,000 en vue de la production d'une force de 400 chevaux. On a exigé une forte dépense en vue de la production d'une force de 20,000 ou 30,000 chevaux.

M. EMMERSON : C'était stipulé dans le contrat.

M. J. D. REID : Je suis persuadé que le Gouvernement aurait pu produire entre ce rivage et le pied du canal une force de 400,000 chevaux moyennant une très faible dépense. En faisant le calcul des $400,000, on voit que cette somme comprend le prix de la digue, les lumières et tout ce que le Gouvernement a payé comme partie du prix de construction de la digue destinée à retenir l'eau dans le canal de Cornwall. L'honorable ministre déclare que le Gouvernement conservateur a passé ce marché au prix de $63 par cheval-vapeur. Je ne dirai pas le contraire, mais je prétends que c'était un marché injuste pour le pays. Je demanderai au ministre s'il n'a pas été conclu à la veille même de la chute de l'ancien gouvernement ?

M. EMMERSON : Oui.

M. J. D. REID : Il n'avait pas été dépensé un seul sou sur ces travaux au moment où le Gouvernement actuel arriva aux affaires, et il avait le droit d'exproprier les détenteurs en tout temps. Mais on temporisa jusqu'à ce qu'il eût été dépensé $100,000 ou $200,000 pour produire cette force de 20,000 chevaux ou plus ; et aujourd'hui toute

cette dépense est imputée sur cette production de 400,000 chevaux. Si le Gouvernement en avait pris possession, il aurait eu le bénéfice de toute cette force ; et s'il avait pris cette initiative en constatant que ce contrat était injuste et inopportun, le pays n'aurait eu rien à débourser.

Chemin de fer Intercolonial—Agrandissement des installations à Lévis, $4,300.

M. FOSTER : Que faites-vous à cet endroit ?

M. EMMERSON : Nous prolongeons le chemin couvert qui conduit à la gare.

M. ARMAND LAVERGNE : Je crois qu'on se propose de construire un chemin couvert depuis la gare jusqu'au quai du bateau traversier?

M. EMMERSON : Oui.

M. ARMAND LAVERGNE : Le Gouvernement va-t-il améliorer les installations pour la commodité des voyageurs entre le chemin de fer et le quai du bateau traversier? A l'arrivée du bateau, les voyageurs ont de la difficulté à passer la barrière. Il existe une sorte de dispositif moyen-âge qui laisse passer les voyageurs un à un, et qui est très incommode, surtout lorsqu'on est chargé de bagages. Puis, du côté de Québec, le quai n'est pourvu ni de sièges, ni d'installations pour les voyageurs qui attendent le bateau.

M. EMMERSON : Cette question a été le sujet d'un examen très sérieux. Comme nous nous proposons, une fois le pont de Québec achevé, d'envoyer nos trains jusque dans la ville même, au lieu de laisser les voyageurs faire la traversée de Lévis en bateau, le Gouvernement ne serait guère excusable de dépenser pour le moment de fortes sommes en installations à Lévis ou à Québec. Le trafic n'est pas suffisant pour justifier l'Intercolonial d'établir un service de bateaux traversiers pour son propre compte ; et la compagnie qui fait le service actuellement entre Lévis et Québec a certains droits et privilèges sur lesquels nous ne saurions empiéter. J'ai constaté qu'il n'y avait guère de solution aux difficultés qui m'ont été soumises de temps à autre. Nous ne pouvons que nous efforcer de tirer le meilleur parti possible des conditions actuelles.

M. ARMAND LAVERGNE : Quand même les trains de l'Intercolonial se rendraient-ils jusque dans la ville de Québec, les voyageurs du bas du fleuve Saint-Laurent ne passeront jamais par le pont, ce qui les forcerait à perdre une demi-heure ou une heure à attendre le train. Ils continueront à se servir du bateau traversier. Mais actuellement les voyageurs sont traités d'une manière odieuse. Il faut dix minutes au voyageur portant une valise ordinaire à la main pour se rendre de la gare au quai, par suite des barrières, clôtures et embarras de toutes sortes élevés par la compagnie des bateaux traversiers.

M. EMMERSON : Cette compagnie ne relève pas de nous.

M. ARMAND LAVERGNE : Non, mais il me semble que le Parlement est tout puissant et pourrait faire un très mauvais parti à cette compagnie dans le cas où elle refuserait de traiter le public convenablement.

M. EMMERSON : J'ai fait part à cette compagnie des plaintes que l'on formule ; et je lui ai déclaré qu'il serait dans son intérêt de porter remède aux griefs du public. Le département des Chemins de fer et des Canaux ne saurait pour sa part faire davantage. Nous avons fait tout ce qui est en notre pouvoir pour l'engager à remettre les choses au point.

M. ARMAND LAVERGNE ; Ne pourriez-vous pas avoir un bateau pour rencontrer l'express le dimanche ? Actuellement les voyageurs sont forcés d'attendre trois quarts d'heure pour le bateau traversier.

M. EMMERSON : J'ai essayé de faire établir ce service; mais nous ne saurions forcer la compagnie à le fournir, et les finances de l'Intercolonial ne nous permettent pas d'établir un service pour notre propre compte.

Etablissement d'une double voie sur une partie du parcours, $60,000.

M. J. D. REID : Où cela se trouve-t-il ?

M. EMMERSON : Entre Halifax et Rockingham, et Bedford-Bridge et Windsor-Junction.

M. J. D. REID : Pourquoi n'y a-t-il pas, le dimanche, un train de l'Intercolonial desservant les Provinces maritimes ?

M. EMMERSON : On est très opposé dans les Provinces maritimes à la mise en circulation d'un tel train.

M. J. D. REID : Est-ce que le chemin de fer canadien du Pacifique n'a pas un train, le samedi soir, à destination des Provinces maritimes ?

M. EMMERSON : Non, mais il en part un le lundi.

M. ARMAND LAVERGNE : A cause de l'attitude des habitants des Provinces maritimes, la population de Québec est privée d'un train les samedis et lundis.

M. EMMERSON : Nous donnons un très bon service à la province de Québec.

M. ARMAND LAVERGNE : Non, ce sont vos wagons les plus misérables que vous faites circuler de Québec à Sainte-Flavie. De Montréal à Québec, vous avez des voitures de premier ordre, mais à partir de Lévis, les wagons sont très médiocres.

M. J. D. REID : S'est-on jamais plaint dans les Provinces maritimes de la circulation des trains le dimandeche?

M. EMMERSON : Il y a trente ans à peu près, on chercha à établir un train de voyageurs le dimanche; mais les autorités ecclésiastiques et les corps religieux protestèrent.

M. J. D. REID : Etiez-vous de l'avis des protestations quand vous étiez premier ministre là-bas ?

M. EMMERSON : Je n'avais rien à voir à la circulation des trains, et je ne fus pas consuulté. Ce furent les corporations religieuses qui protestèrent.

Outillage et appareil pour la manutention de la houille, chemin de fer intercolonial, $40,000.

M. J. D. REID : Où allez-vous installer ces appareils ?

M. EMMERSON : Nous allons commencer à Lévis.

M. J. D. REID : Servent-ils à transborder la houille des navires sur les wagons ?

M. EMMERSON : Oui.

M. BLAIN : L'honorable député de Saint-Jean (M. Stockton) désire faire certaines observations au sujet de ce crédit; je suppose que le ministre lui permettra de les faire à propos de quelque autre crédit ?

M. EMMERSON : Certainement, avec plaisir.

Chenal du Nord—Creusement du chenal et construction d'un barrage entre les Galops et l'île d'Adams, $33,900.

M. J. D. REID : Cette somme est-elle demandée à part celle qui apparaît au budget principal ?

M. EMMERSON : Oui, et une somme additionnelle d'à peu près $25,000 suffira pour terminer les travaux.

Canal du Sault-Sainte-Marie—Construction, $20,000.

M. EMMERSON : Il s'agit du prolongement du quai du sud au port d'entrée et de l'approfondissement du chenal. Les entrepreneurs sont Boyle frères, pour les quais, et C. S. Boone, pour le dragage. Toutes ces entreprises ont été adjugées à la suite d'un concours public.

M. J. D. REID : Ce canal du Sault-Sainte-Marie sera-t-il achevé cette année ?

M. EMMERSON : L'année prochaine.

Canal de Soulanges—Construction, $14,271.

M. J. D. REID : Je pensais que ce canal avait été terminé il y a deux ou trois ans.

M. EMMERSON : Cette somme est destinée à solder le compte de Manning frères. Il s'était produit une différence d'opinion quant à la classification du remblai derrière le mur.

M. BLAIN : Quand ce travail a-t-il été exécuté ?

M. J. D. REID.

M. EMMERSON : Il y a quelques années. Les entreprises ont été adjugées par l'ancien gouvernement.

Installation d'éclairage et de force électrique, $12,000.

Pour solder les estimations finales en vue de l'approfondissement de la coupe dans le roc entre Port-Colborne et Humberstone, $19,766.25.

M. BENNETT : Est-ce une entreprise nouvelle ?

M. EMMERSON : Les travaux sont en voie.

M. J. D. REID : Ce crédit est-il final ?

M. EMMERSON : J'ai un crédit pour l'année prochaine. J'ai donné une explication au sujet de la somme qu'il faudra dépenser.

Pour approfondir une partie du bief culminant, canal de Welland, $25,000.

M. BENNETT : S'agit-il d'une nouvelle entreprise ?

M. EMMERSON : Non, les travaux sont en voie.

Canal de Lachine—Réparation de la voie d'eau depuis le bassin n° 1 jusqu'à l'écluse n° 1, $20,000.

M. J. D. REID : A qui a été adjugée l'entreprise ?

M. EMMERSON : Elle a été adjugée à Quinlan et Robertson, les plus bas soumissionnaires.

Canal de Cornwall—Pour remplir l'intervalle entre les anciennes et les nouvelles écluses, au pied du canal et mettre un parement en pierres perdues autour de la pointe entre les écluses, $11,000.

M. J. D. REID : A qui a été adjugé l'entreprise ?

M. EMMERSON : Elle a été adjugée à W. M. Leacy, de Prescott, le plus bas soumissionnaire. Cet ouvrage est presque terminé, et ce crédit permettra d'y mettre la dernière main.

Canal de Williamsburg—Construction d'un appareil à lever les portes, à voter de nouveau, $1,375.

M. EMMERSON : Il s'agit de construire un appareil à lever les portes, qui devait être terminé pendant l'exercice financier 1904-1905.

M. J. D. REID : Qui l'a construit ?

M. EMMERSON : MM. J. Inglis et fils, moyennant une dépense totale de $8,575.

M. J. D. REID : Cette installation a-t-elle été parachevée et livrée ?

M. EMMERSON : Oui, l'appareil est installé.

M. J. D. REID : Sera-t-on à même, en conséquence, de réduire le nombre des em-

ployés ? Si le ministre veut consulter les listes d'hommes qui ont été employés sur ce canal depuis dix ans, il constatera que la dépense a été scandaleuse et qu'elle est un sujet de honte pour le Gouvernement. J'ai aussi trouvé à redire à ce que le surintendant ait un bateau à sa disposition pour faire des voyages de plaisir sur le fleuve.

M. EMMERSON : Ce n'est pas le cas.

M. J. D. REID : Le ministre sait que lorsque nous nous sommes plaints si amèrement, l'été dernier, le bateau a été enlevé.

M. EMMERSON : Nous l'avons envoyé faire un certain service en vue des travaux d'exploration pour le canal de la baie Georgienne ; mais il est de retour maintenant.

M. J. D. REID : Ce bateau ne rend aucun service quelconque. Le surintendant est domicilié à Morrisburg. S'il veut se rendre à Farran's-Point, ce n'est qu'une agréable promenade d'une heure et quart en voiture, le lon gdu canal. S'il veut se rendre à Cardinal, à l'autre extrémité, la distance est à peu près la même, quatorze milles. Durant quarante ans, le surintendant a eu un cheval pour faire cette course, et on lui allouait à peu près un dollar par jour pour l'entretien d'un cheval. Mais aujourd hui, nous avons ce steamer qui coûte des milliers de dollars par année: Tant qu'on ne mettra pas fin à ces extravagances, l'honorable ministre peut s'attendre à ce que nous critiquions. L'honorable député de Stormont (M. Pringle) qui est absent en ce moment, se proposait, je le sais, de discuter cette question à fond. Il se proposait de lire un entrefilet d'un journal libéral de Cornwall se plaignant de cet abus.

M. EMMERSON : Sans parler des représentations du surintendant, je sais, sur la foi de personnes en mesure de connaître ce qui en est et qui n'ont aucun intérêt dans l'affaire, que le steamer est nécessaire pour le service du canal. Il n'est pas entièrement pour l'usage du surintendant, bien qu'il puisse s'en servir.

M. J. D. REID : Depuis des années, et dans le moment actuel, les seules embarcations requises là-bas sont les chalands pour le travail qui se fait le long du canal.

M. EMMERSON: Ces chalands, il faut les remorquer.

M. J. D. REID : Jadis on se servait de chevaux pour les remorquer, excepté lorsqu'on voulait les faire passer d'un canal à l'autre ; c'était alors seulement qu'on se servait de remorqueurs. On dépensait moins de $1,000 pour frais de remorquage et d'installation des bouées.

M. EMMERSON : Le prix est de $10 de l'heure.

M. J. D. REID : Je connais l'affaire parfaitement, ayant fait l'examen de la question d'année en année, depuis quinze ou vingt ans. La plus forte partie de cette somme a été dépensée en frais d'installation et d'enlèvement des bouées. Aujourd'hui le département de la Marine a déchargé le département des Chemins de fer et des Canaux du service des bouées, et il a deux steamers qui sont sur la route là-bas ; il y en a un qui fait la navette d'un endroit à l'autre, presque tous les jours. Il y a le "Scout" et il y a le "Reserve". Le ministre ne trouvera pas un seul libéral le long du canal qui soit disposé à reconnaître que le surintendant a besoin de ce navire.

M. EMMERSON : Je sais qu'il se manifeste beaucoup de jalousie dès qu'un tel ou un tel semble obtenir quelque avantage.

M. J. D. REID : Qu'est-ce que fait le navire ?

M. EMMERSON : Il a beaucoup à faire.

M. J. D. REID : Le ministre voudra-t-il mentionner un seul usage auquel ce navire peut être mis ?

M. EMMERSON : Il fait beaucoup de remorquage.

M. J. D. REID: Eh bien, je n'aborderai pas cette question, maintenant, mais je la discuterai à fond l'un de ces jours.

Canal de la Trent—Achat d'un remorqueur, $4,000.

M. BENNETT : A quel endroit ce navire sera-t-il placé ?

M. EMMERSON : Cette somme est destinée à l'achat du remorqueur "Sovereign". Nous avons payé ses services au taux de $5.50 par jour, et la somme payée de ce chef, l'année dernière a été de $802.

M. BENNETT : Ce bateau est à Peterborough ?

M. EMMERSON : Oui. On a porté le prix du loyer à $7.50 par jour. Le bateau que le département possède actuellement existe depuis dix-huit ans, et n'est pas assez fort pour ce service. Le "Sovereign" a été construit, il y a deux ans seulement, et on estime que les machines et les chaudières seules valent $2,000.

M. BENNETT : Qui en est le propriétaire ?

M. EMMERSON : M. J. C. Snider, de Peterboro.

M. LENNOX : Relativement au canal de la Trent, il y a un an ou deux, une délégation se présenta devant le directeur général des Postes d'alors. Elle se composait surtout d'habitants de la circonscription de York-nord ; mais il s'en trouvait quelques-uns du comté de Simcoe et d'ailleurs. M.

William Wood, M. H. E. Stoddard et M. S. Oldham étaient du nombre. On supposait, dans le temps, que c'était une entreprise commune de ces messieurs. Ils se proposaient de demander la mise à exécution du plan dont il a été question l'autre soir. Ils représentèrent également que certaines améliorations devraient être faites en vue du prolongement de la voie navigable jusqu'au village de Bradford ; dragage de la rivière, creusement d'un chenal de faible longueur vers la gare du chemin de fer, ainsi que travaux dans la direction de Sutton. Tous ces travaux furent demandés à la fois et présentés comme parties d'un plan d'ensemble. Le Gouvernement a décidé, je crois, d'exécuter les travaux jusqu'à Newmarket. Ces messieurs de Simcoe dont j'ai parlé et d'autres m'ont transmis une pétition à l'adresse du ministère, que je m'en vais déposer devant le comité :

Au très honorable sir Wilfrid Laurier, premier ministre, et au Parlement du Canada.

A une assemblée publique des citoyens du village de Bradford et du pays avoisinant, il a été arrêté et adopté unanimement ce qui suit :

Considérant que le prolongement projeté jusqu'à la ville de Newmarket des travaux de canalisation de la Trent sera d'un grand avantage pour ce centre ; et considérant que ledit village de Bradford est situé à un mille ou à peu près de la rivière Holland, une des principales artères dudit prolongement du canal ; et considérant que lesdits fidèles citoyens dudit village de Bradford . . .

Ce sont tous de fidèles citoyens dans la circonscription de Simcoe-sud.

. . . et de la région avoisinante, sans nourrir le moindre sentiment d'envie à l'égard de ladite ville de Newmarket, en raison des avantages que va lui assurer ledit prolongement du canal, néanmoins jugent raisonnable qu'on assure audit village de Bradford les avantages et les moyens de transport, le prolongement dudit canal jusque dans son territoire,

Vos pétitionnaires expriment humblement le vœu :

a) Que le Parlement canadien veuille bien comprendre dans les travaux de prolongement dudit canal le redressement du cours principal de ladite rivière Holland, entre le point où ledit canal dévie vers l'est, à partir dudit cours principal et ce qu'on appelle le pont de Bradford, et particulièrement

b) Qu'il soit creusé un canal depuis le coude du Diable . . .

M. HENDERSON : A partir d'où dites-vous ?

M. LENNOX : Du coude du Diable. Nous voulons nous débarrasser du coude, et du diable aussi par la même occasion.

. . . dans ladite rivière jusqu'à la courbe et le long de la courbe de la ligne de chemin de fer du Grand-Tronc, ou de quelque autre ligne ou endroit dans ledit village de Bradford, en vue de rapprocher ledit canal et cours de ladite rivière Holland dudit village de Bradford et de fournir aux citoyens dudit village et de la région avoisinante de meilleurs moyens de communication par eau pour la réception et l'expédition du grain, du charbon et autres produits ;

c) Dans l'opinion de vos pétionnaires, les travaux mentionnés ci-dessus pouvent être exécutés à très peu de frais.

Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier.

Signé de la part de l'assemblée par nous habitants du comité désignés pour cette fin.

ALBERT E. SCANLON,
T. W. W. EVANS,
E. GARRETT,
H. S. BROUGHTON,
WM. WOOD,
J. WOOD,
H. E. STODDART,
S. OLDHAM.

Je ferai observer que pour prolonger le canal jusqu'à Newmarket, on se trouve à creuser, élargir peut-être et rectifier le cours de la rivière, jusqu'à tout près de 2 milles de Bradford. Le chenal sera trouvé assez bon, je pense, jusqu'en un point très rapproché de la gare du chemin de fer. Mais il y a ce coude qui est une entrave à la navigation, et une coupe de faible étendue permettrait de le supprimer.

Maintenant, en ce qui regarde le trafic le voisinage de Bradford est un excellent pays agricole ; il n'y en a pas de meilleur que celui qui se trouve en arrière de Bradford. En canalisant cette rivière, comme nous le demandons, nous aidons grandement cette population, on le conçoit, non seulement à écouler son grain, mais aussi à obtenir ses fournitures de charbon et autres marchandises encombrantes, qu'elle fait venir en quantités sans cesse grandissantes. Comme le bois est en train de disparaître, on fait venir du charbon. J'espère que le ministre va mettre cette question à l'étude et envoyer là-bas un ingénieur qui fera l'estimation probable de la dépense, de manière à ce qu'il puisse nous faire connaître sa décision dès la prochaine session, et commencer les travaux.

M. EMMERSON : Je prie l'honorable député de me transmettre ce document.

M. BENNETT : J'ai vu l'autre soir que la "Lake Simcoe Dredging Company" devait faire certains travaux de dragage ; est-ce en vue de la canalisation de la Trent?

M. EMMERSON : Il a été adjugé une entreprise l'autre jour.

M. BENNETT : Ce travail doit-il se faire à la journée ou à la verge ?

M. EMMERSON : Suivant une liste de prix, suivant la quantité des déblais enlevés.

M. BENNETT : L'inspecteur a-t-il été nommé pour ces travaux?

M. EMMERSON : Les travaux ne sont pas encore commencés, mais ils se feront sous le direction d'un ingénieur, j'imagine.

M. BENNETT : Je n'ai qu'une observation à faire : il est à espérer, dans l'intérêt de la compagnie, qu'on nommera pour sur-

veiller ce travail le même inspecteur qui a représenté le Gouvernement sur des travaux de même nature exécutés à la baie Georgienne. On a nommé dans cette circonstance le frère du propriétaire du remorqueur et je crois qu'il leur a donné pleine et entière satisfaction. Vous pouvez être sûrs que la compagnie ne s'en plaindra pas.

(Il est fait rapport des résolutions adoptées.)

M. FIELDING propose que la Chambre lève sa séance.

M. FIELDING : Nous délibérerons d'abord les bills qui sont au nom du ministre de la Justice et au nom du ministre de l'Intérieur ; après quoi, nous nous formerons en comité des subsides, à commencer par l'examen du budget du ministre de l'Intérieur.

(La proposition est adoptée et la Chambre lève sa séance à minuit.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 15 juin 1906.

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

ADOPTION DES CONCLUSIONS DU COMITE DES CHEMINS DE FER RELATIVES A L'HEURE DE SES SEANCES.

M. A. CAMPBELL (York-centre) propose que :

Le comité des chemins de fer, des canaux et des télégraphes soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre, conformément à la proposition contenue dans le 20e rapport dudit comité.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Il me semble qu'il est inutile, ou presque, de présenter cette motion puisqu'il ne reste au comité qu'à étudier quelques bills qui ne peuvent donner lieu à discussion et dont on pourrait facilement se débarrasser, si les réunions étaient convoquées une heure plus tôt. Nous n'avons expédié que très peu de besogne à ce comité au cours de la première partie de la session, mais depuis quelque temps, on convoque six ou sept comités par jour et un député ne peut assister aux séances de trois ou de quatre de ces comités. Si celui-ci se réunit pendant les séances de la Chambre, ceux qui le composent devront ou s'absenter de la Chambre, ou négliger leurs devoirs comme membres du comité.

M. CAMPBELL : Nous espérons finir notre travail mardi prochain. Il nous faut disposer de plusieurs bills adoptés par le Sénat et de deux ou trois autres, et notre travail pourrait probablement être expédié en une seule séance. Il serait bien difficile de réunir le comité à dix heures, vu qu'à cette heure-là il y a des réunions de différents comités auxquels veulent assister les membres qui en font partie.

(La motion est adoptée).

1re LECTURE D'UN BILL RELATIF AUX ROUTES ET AUX RESERVES POUR ROUTES DANS LA SASKATCHEWAN.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) demande à déposer (n° 202) relatif aux routes et aux riserves de terrain pour les routes publiques dans la province de la Saskatchewan.

Monsieur l'Orateur, ce projet de loi a pour but de modifier et de reviser la législation adoptée à la dernière session. Les parlements provinciaux constatent que toutes les stipulations de ce statut ne peuvent s'appliquer à certains car particuliers qui les concernent. Ils ont demandé que la loi fut modifiée, mais il ne s'agit que de changements relatifs à des détails; le principe de cette législation reste le même. J'expliquerai tout cela plus au long quand ce projet de loi sera discuté en comité.

M. HENDERSON : Ce bill n'est-il pas un empiètement sur les droits des provinces ?

M. OLIVER : Non, puisque ce sont les parlements provinciaux qui demandent ces modifications à la loi actuelle.

M. R. L. BORDEN : Le statut constituant la province de la Saskatchewan adopté à la dernière session, avait pour corollaire une loi relative aux routes publiques. D'après les explications fournies par le sous-procureur général, je comprends que ce bill a simplement pour but de remédier à certaines lacunes que présente la loi de l'an dernier et auxquelles on n'a pas songé alors, vu la hâte avec laquelle on a présenté et fait adopter cette mesure.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 1re fois.)

LE COMMANDANT DU 13e DRAGONS ECOSSAIS.

M. W. J. DANIEL (Saint-Jean, N.-B.) : Je désire appeler l'attention de la Chambre et celle de l'honorable ministre de la Milice sur un article qu'a publié, hier, le " News ", de Toronto. Dans cet écrit on fait allusion à la démission plutôt soudaine du colonel Smart du 12e dragons écossais. Afin de soulever cette question ici, je crois que je ferais mieux de lire cet article.

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice) : Si l'honorable député de la cité de Saint-Jean voulait me le permettre, je lui exempterais du travail en lui disant que le colonel Smart n'a pas démissionné.

M. DANIEL : Alors, cette nouvelle est fausse ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui, d'après les renseignements qu'on m'a fournis, et je me suis enquis de ce détail au ministère, à midi, aujourd'hui.

M. DANIEL : Si l'honorable ministre déclare que le colonel Smart n'a pas démissionné, il va de soi que la nouvelle publiée par le journal que j'ai mentionné est fausse.

Sir FREDERICK BORDEN : Cela me semble plus que probable.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je voudrais demander à l'honorable ministre des Travaux publics quand il déposera le rapport des témoignages entendus dans l'enquête sur les causes de l'écroulement de la tourelle Laurier.

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) : Je ne me suis pas enquis de ces détails depuis une couple de jours. J'y verrai et je fournirai à mon honorable ami le renseignement demandé.

M. RICHARD BLAIN (Peel) : Le 1er mai, j'ai demandé à l'honorable ministre des Travaux publics de me dire quand sera déposé l'état relatif au quai de Sorel et dont la Chambre avait ordonné le dépôt.

M. HYMAN : Je crois que cet état est presque terminé. Il a fallu préparer un nombre considérable d'états dont l'un couvre plusieurs centaines de pages. Je l'ai déposé aujourd'hui sur le bureau de la Chambre. Je sais que les fonctionnares du département sont fort occupés à la préparation de ces états.

DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF AUX JUGES DES TRIBUNAUX PROVINCIAUX.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Suivant la promesse que j'ai faite à mon honorable ami de Simcoe-sud (M. Lennox), j'ai l'honneur de proposer à la Chambre de passer à l'article 3 de l'ordre du jour, comportant la mise en discussion du projet de loi relatif aux juges des tribunaux provinciaux.

(Adopté.)

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 13), déposé par M. Lennox, relatif aux juges des tribunaux provinciaux.

Sur l'article 1er :

L'article 7 du chapitre 31 des statuts de 1905, intitulé acte modifiant l'acte concernant les juges des cours provinciales, est modifié par l'addition des paragraphes suivants :

2. Nul juge mentionné en la présente loi ne peut, excepté à la demande et de la part de la couronne, ou pour la décision d'actions ou instances ou de questions se présentant au cours d'actions ou instances, selon que prévu par les lois ou règles statutaires d'une province, devenir rapporteur, arbitre ou tiers-arbitre, ou assesseur ou estimateur de dommages-intérêts ou d'indemnité, ni d'agir comme tel en matière ou pour la décision de quelque question, dispute ou différend que ce soit ; mais les dispositions du présent paragraphe n'ont pas l'effet d'empêcher un juge de poursuivre et achever une référence ou un arbitrage dans lequel il a effectivement commencé d'agir avant le quinzième jour de mars mil neuf cent six.

3. Tout juge mentionné en la présente loi doit tenir ou faire tenir par un fonctionnaire de la cour qu'il préside, des écritures, accessibles à ce juge, de tous les actes et fonctions judiciaires accomplis par lui, en telle qualité de juge, y compris toutes les actions, poursuites et procédures tant civiles que criminelles, prises, instituées ou venues devant lui, ainsi que de ce qui est advenu de ces litiges, et il doit, le ou avant le premier jour de mars mil neuf cent sept, et annullement par la suite, ou plus souvent, s'il en est requis par le ministre de la Justice, sur des imprimés fournis sur demande par le ministère de la Justice, faire et transmettre au ministère de la Justice un mémoire ou rapport, attesté par le juge, énonçant les actes et fonctions judiciaires accomplis par ce juge depuis la présente loi ou depuis la date de son dernier rapport, suivant le cas.

M. MACDONELL : Je conseillerais à l'auteur de cette proposition de loi d'accorder plus de latitude aux juges qui ont été nommés pour agir en qualité d'arbitres. Si je ne me trompe, certains juges d'Ontario ont été choisis pour remplir la fonction d'arbitres dans certaines causes depuis le 15 mars dernier ; ils n'ont peut-être pas encore commencé à remplir cette fonction. A mon avis, si on changeait la date indiquée dans ce bill en celle à laquelle ce dernier sera mis en vigueur, cela serait plus conforme au principe que veut appliquer l'auteur de cette proposition de loi, et l'on ne créerait pas d'embarras dans les cas que j'ai mentionnés.

M. LENNOX : J'aimerais connaître l'opinion du Gouvernement sur ce point.

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : Si l'on me permettait de rappeler un débat antérieur, je ferais observer que le 29 mars dernier, lorsque ce bill a fait l'objet d'une deuxième délibération, le ministre de la Justice d'alors a exprimé formellement l'avis que la modification proposée aurait pour résultat, en dépit de la forme qu'on lui avait donnée, de permettre à ces juges d'accomplir précisément les actes mentionnés dans la loi adoptée à la session dernière et qu'on voudrait exclure de leur juridiction. Si la Chambre veut me le permettre, j'ajouterai que c'est bien là aussi mon opinion. La loi de l'an dernier, 4-5 Edouard VII, chapitre 31, article 7, contient cette disposition générale :

Aucun juge mentionné dans la présente loi ne se livrera, soit directement soit indirectement en qualité de directeur ou gérant de corporation, de compagnie ou de maison d'affaires,

ou en aucune autre manière, pour lui-même ou au compte d'autres personnes, à une occupation ou affaire autre que ses fonctions judiciaires ; mais chacun de ces juges se consacrera exclusivement à ses fonctions judiciaires.

Le Parlement a donc décidé bien clairement que les juges devraient se livrer exclusivement à leurs fonctions judiciaires. Mon prédécesseur au ministère de la Justice faisait, le 29 mars dernier, observer qu'il avait toujours interprété rigoureusement ce statut dans ce sens et, en toutes circonstances, il a toujours—et cela en termes non équivoques—exprimé la même opinion aux juges ou aux autres personnes qui le consultaient sur ce point.

L'article que nous étudions maintenant semble jusqu'à un certain degré, au moins, permettre à certains juges d'agir en qualité d'arbitres et tel qu'il est redigé, il aura pour effet, en tant au moins que les tribunaux d'Ontario sont concernés, de nous empêcher absolument d'atteindre le but que se propose, si je ne me trompe, l'auteur de cette proposition de loi. Si j'en juge d'après les observations qu'il a faites, lorsque ce bill a été délibéré une deuxième fois, l'honorable député désire empêcher les juges d'agir en qualité d'arbitres dans des litiges entre particuliers. Je pourrais faire observer qu'il va sans dire qu'aucun particulier n'a le pouvoir de forcer la partie adverse à accepter l'arbitrage. Les tribunaux sont établis pour régler les différends qui s'élèvent entre les citoyens ; si l'une des parties en cause préfère que le différend soit réglé par les tribunaux, on doit se rendre à ce désir. On n'a recours à l'arbitrage que lorsqu'il existe une entente entre les deux parties intéressés qui, pour des raisons qui leur semblent valables, aiment mieux que la difficulté soit réglée de cette façon.

M. SPROULE : Mais l'honorable ministre doit savoir que, d'après un statut d'Ontario, tous les différends se rapportant aux arrondissements scolaires doivent être soumis à un tribunal d'arbitrage composé de juges.

M. AYLESWORTH : Je le sais parfaitement. Je fais observer à l'auteur de cette proposition de loi et au comité que la jurisprudence actuellement en vigueur dans l'Ontario et qu'on a toujours suivie au moins, depuis que j'ai commencé à connaître la loi de cette province, permet, lorsque les deux parties intéressées y consentent, que la cause soit immédiatement portée de la cour au tribunal d'arbitrage. En conséquence, si les deux parties préferent l'arbitrage et tombent d'accord sur la façon dont le litige doit être réglé, tout ce qu'elles auraient à faire, si ce bill devenait loi, ce serait de s'arranger de façon à ce que l'une d'elles fît émaner un bref d'assignation ; elles pourraient ensuite soumettre leur différend à l'arbitrage. Ce bill contient la disposition suivante.

Excepté à la demande et de la part de la couronne, ou pour la décision d'actions ou instances ou de questions se présentant au cours d'actions ou instances, selon que prévu par les lois ou les règles statutaires d'une province . . .

Ce bill est donc réellement un statut permissif d'après lequel un plaideur qui préfère que la cause soit réglée par arbitrage, n'a qu'à faire émaner un bref d'assignation puis, après avoir obtenu le consentement de la partie adverse, qu'à se rendre devant le président du tribunal qui renverra le règlement de cette cause à des arbitres. Cette proposition de loi semblerait donc s'attaquer au principe de la mesure adoptée à la dernière session et par laquelle le Parlement a décidé qu'un juge ne pourrait se livrer "à une occupation ou affaire autre que ses fonctions judiciaires" ; on supposait que cela empêcherait les juges de présider à un arbitrage. Ce bill est permissif, puisqu'il fournit aux juges le moyen d'arbitrer. Dans sa teneur actuelle, il me semble venir en contradiction complète avec les arguments invoqués par l'honorable député qui l'a présenté.

M. BORDEN : Le statut auquel l'honorable ministre a fait allusion contient-il une disposition permettant, lorsque les parties en cause y consentent, que le différend soit soumis à des juges agissant en qualité d'arbitres ?

M. AYLESWORTH : Le statut permet que la cause soit retirée de la cour et renvoyée à un tribunal d'arbitrage composé des personnes sur le choix desquelles les parties s'entendent.

M. R. L. BORDEN : La cause n'en est pas moins rayée de la liste des litiges inscrits pour instruction devant ces tribunaux.

M. AYLESWORTH : Oui, mais l'adjudication devra être approuvée par le tribunal.

M. R. L. BORDEN : Dans ce cas-là, deux citoyens, sans prendre la moindre procédure civile, pourraient soumettre leur différend à la décision de toute personne qui voudrait assumer la fonction d'arbitre ; dans ce dernier cas, il n'y a d'exception que pour le juge.

M. AYLESWORTH : C'est bien cela.

M. R. L. BORDEN : La seule différence, c'est que dans un cas, le juge est nommé arbitre d'après le statut, tandis que c'est le contraire qui existe dans l'autre cas.

M. LENNOX : Que la cause qui est soumise à un juge soit instruite et jugée par ce dernier qui est nommé à cette fin, qu'elle soit réglée par une autre personne sur le choix de laquelle les parties se sont entendues, il n'y a pas d'injustice de commise. Le juge agit dans l'intérêt public lorsque, du consentement des intéressés, il renvoie la cause à des arbitres. Les parties peuvent choisir ce juge ou toute autre personne, et

elles doivent au préalable s'entendre sur ce point. Le bill que j'ai présenté dit que :

Nul juge mentionné en la présente loi ne peut, excepté à la demande et de la part de la couronne, ou pour la décision d'actions ou instances ou de questions se présentant au cours d'actions ou instances, selon que prévu par les lois ou les règles statutaires d'une province . . .

Si je n'avais pas inséré cette disposition, je pourrais prêter le flanc aux remarques critiques de mon honorable ami. Mais j'ai voulu que les lois des différentes provinces s'appliquassent entièrement dans ces cas-là. Mon honorable ami voudrait-il faire connaître au comité l'injustice, les inconvénients ou les difficultés publiques que pourra créer l'application de cet article tel que rédigé ?

Si, suivant cette disposition telle que je l'ai proposée, après qu'une cause a été soumise au tribunal, les parties tombent d'accord pour décider que, au lieu de suivre la procédure ordinaire d'un procès dont l'instruction et la décision pourrait être confiée à un jury, elles retiendront les services d'un juge qui, lui, est rémunéré pour travailler exclusivement pour le public, et si ce magistrat consent à agir en qualité d'arbitre, où est le mal? Comment le public peut-il souffrir de cela? Un juge de l'Ontario est soumis aux statuts de cette province et il reçoit son traitement d'après une disposition de la loi relative aux arbitrages. Je ne me plains pas de cela. Ce que je condamne, c'est que des magistrats dont le temps est payé par le pays, arbitrent en dehors des cours de justice des différends qui leur ont été soumis en leur qualité de juges. Cela constitue et a toujours constitué un abus. Il est vrai, ainsi que le disait l'ex-ministre de la Justice :

Cet article décrète qu'aucun juge ne pourra se livrer en aucune manière, à une occupation ou affaire autre que ses fonctions judiciaires . . . . . mais chacun de ces juges se consacrera exclusivement à ses fonctions judiciaires.

Et il rappelait la disposition adoptée l'an dernier :

Je professe un grand respect pour l'ex-ministre de la Justice, et j'hésite beaucoup à risquer une opinion contraire à celle qu'il a exprimée. Peut-être pourra-t-on expliquer ainsi l'anomalie que nous constatons: le ministre de la Justice n'avait pas remarqué la façon curieuse dont on s'y était pris pour insérer ces articles. On les a présentés comme modifiant l'article 7 du chapitre 31 du statut de 1905 relatif à l'augmentation du traitement des juges. L'article 7 se lit comme suit :

Aucun juge mentionné dans la présente loi ne se livrera, soit directement soit indirectement en qualité de directeur ou gérant de corporation, de compagnie ou de maison d'affaires, ou en aucune autre manière, pour lui-même ou au compte d'autres personnes, à une occupation ou affaire autre que ses fonctions judiciaires ; mais chacun de ces juges se consacrera exclusivement à ses fonctions judiciaires.

M. LENNOX.

Il est vrai qu'on trouve ici les mots " ou en aucune autre manière engagé dans des affaires autres que ses fonctions judiciaires." Mais ces expressions peuvent être interprétées d'après celles qui les précèdent; or, elle ne sauraient comprendre les cas d'arbitrage, mais simplement ceux qui sont de la même nature que les cas décrits, par exemple, les cas de directeurs ou de gérants de compagnies ou de sociétés. C'est l'idée exprimée, l'an dernier, par le ministre de la Justice, quand cette proposition de loi fut présentée; on insistait pour avoir son opinion, et voici quelles ont été ses paroles :

Cette modification de la loi relative aux juges fera comprendre parfaitement que ces derniers ne doivent pas agir en qualité de commissaires, excepté quand l'intérêt public l'exige.

C'était là aussi l'opinion du très honorable premier ministre à cette époque, et voilà pourquoi j'ai modifié l'article 7 de façon à ce qu'il ne s'appliquât pas dans les cas où l'intérêt public exige qu'un juge agisse en qualité de commissaire. Mais si l'on étudie les modifications proposées, nous constatons que si celles-ci sont adoptées, nous nous trouverons en face de ce résultat: l'article 7 restera ce qu'il est, et je demanderais au ministre de la Justice de me dire comment il peut se faire qu'en laissant l'article 7, dans sa forme actuelle et qu'en y ajoutant le paragraphe 2 du même article, une partie de la même disposition qui décrète expressément qu'aucun des juges mentionnés dans cette loi ne pourra agir en qualité d'arbitre, de commissaire, d'estimateur, de répartiteur des dommages dans un litige, etc., ne se trouve plus à se rattacher aux autres dispositions de l'article 7 adopté l'an dernier. Il est démontré que ceux qui doivent interpréter les lois, que les juges du Canada et que certains magistrats très éminents ont compris que le statut de 1905 ne restreignait pas leur pouvoir sous ce rapport, puisqu'ils ont continué à suivre la ligne de conduite qu'ils avaient tenue dans le passé. Ils ont interprété ce statut comme ne les empêchant pas d'agir en qualité d'arbitres. Ce bill a été lu une deuxième fois et il appartient maintenant au Gouvernement de s'en occuper. Le 29 mars dernier, quand je déposai cette proposition de loi, le ministre de la Justice a déclaré nettement ce qu'il entendait faire. Il a dit :

Je dois dire à mon honorable ami que lorsque j'aurai reçu ces réponses je déposerai un projet de loi pour donner une sanction à la loi de l'an dernier, et je lui demande de vouloir bien suspendre toute procédure ultérieure, sur le présent bill, jusqu'à ce que le mien ait été déposé. Nous pourrons alors travailler de concert à préparer une loi qui donnera une sanction effective à la volonté du Parlement.

Le Gouvernement n'a pas déposé de projet de loi. Je serais heureux de pouvoir compter sur l'aide du ministre de la Justice quant aux changements qu'il faudrait apporter à la rédaction de cet article, de façon

à ce que ce dernier contienne le principe que j'espère faire prévaloir et qui a été approuvé par le ministre de la Justice. Je le déclare, en toute sincérité, j'ai fait tout mon possible pour rédiger cette disposition de façon à ce qu'elle se rapportât exactement à l'objet en vue.

Si le ministre de la Justice ou tout autre député peut suggérer quelque moyen de perfectionner le texte de cette article, je serai bien aise de bénéficier de ses lumières.

M. AYLESWORTH : Monsieur le président, ou bien je n'ai pas compris les explications de l'honorable député, ou bien je n'ai pas réussi à élucider clairement ma pensée. Après avoir prêté l'oreille à ses observations sur la motion relative à la deuxième délibération de ce bill, j'en avais conclu qu'à ses yeux, il n'est pas légitime que les juges se mêlent d'arbitrer les différends qui s'élèvent entre particuliers. Aux yeux de ceux qui sont au courant de la situation dans la province d'Ontario, ces observations s'adressaient évidemment aux juges des cours de comté ; car, comme le savent ceux qui sont au fait de l'œuvre des tribunaux d'Ontario, il n'y a que les juges des différentes cours de comté qui remplissent la charge d'arbitres. Parfois, peut-être, lorsqu'il s'agit de quelque arbitrage du Gouvernement ou d'une affaire fort importante, on obtient les services d'un juge de la haute cour, mais cela arrive rarement. A en juger d'après les observations formulées par le député qui vient de nous adresser la parole au sujet de la deuxième délibération de ce bill, j'aurais cru que la pratique qui, à ses yeux, constitue un abus, auquel il importe de mettre fin, c'est que les juges remplissent les fonctions d'arbitres et qu'à son avis, ceux qui préfèrent l'arbitrage comme moyen de régler leurs différends, doivent être obligés de choisir leurs arbitres en dehors des tribunaux. Si je saisis bien sa pensée, il ne s'oppose nullement à ce qu'une cause soit soustraite à la juridiction du tribunal, du consentement des deux parties litigantes et quelle soit réglée par voie d'arbitrage, quand bien même l'arbitre serait le juge lui-même. Ce qu'il condamne, c'est qu'on permette au juge de remplir les fonctions d'arbitre, lorsqu'il est choisi par suite d'une convention intervenue entre les parties, avant qu'un tribunal ait été saisi de la contestation. Pour mon propre compte, je ne saurais voir de disparité entre les deux choses envisagées au point de vue de l'intérêt public. S'il est contraire à l'intérêt public que l'arbitre choisi par les parties intéressées, avant que le tribunal ait été saisi de la contestation, soit un juge, alors, il doit être également contraire à l'intérêt public qu'on choisisse un juge comme arbitre, lorsqu'on a saisi un tribunal d'une contestation et que les intéressés désirent que leur différend soit vidé par voie d'arbitrage, au lieu de l'être par un jury. En principe, je ne saurais voir la moindre dissimilitude entre les deux cas. Si j'ai bien saisi la pensée de l'honorable député, il ne s'oppose nullement à ce qu'on enlève au tribunal un litige ordinaire, par suite d'une convention intervenue entre les intéressés, et que cette cause soit soumise à un juge.

M. LENNOX : Je ne saurais mieux exprimer ma pensée qu'en citant le texte même du bill :

Nul juge mentionné en la présente loi ne peut, excepté à la demande et de la part de la couronne, ou pour la décision d'actions ou instances ou de questions se présentant au cours d'actions et d'instances, selon que prévu par les lois ou les règles statutaires d'une province, devenir rapporteur, arbitre, ou tiers-arbitre ou assesseur ou estimateur de dommages-intérêts ou indemnités.

Je veux que nul juge ne soit arbitre entre les particuliers, à moins que les statuts de la province n'en disposent autrement ; et si les lois décrètent que les tribunaux peuvent soumettre une affaire à l'arbitrage, je veux bien que ces lois s'appliquent dans toute leur rigueur, mais je ne veux pas qu'il se fasse de procédures collusoires ; il ne faut pas porter une affaire devant les tribunaux afin de la retirer, pour la soumettre à un juge.

Mon honorable collègue croit peut-être que je n'exprime pas bien ma pensée ; mais enfin, je cherche à élucider ma pensée au mieux de mon intelligence. S'il existe dans les statuts de nos provinces une disposition portant qu'une affaire peut être soumise à l'arbitrage, mon bill laisse cette disposition intacte. S'il n'existe pas de dispositions semblables et que les intéressés fassent choix d'un juge et que le tribunal ne soit saisi d'aucune contestation, alors j'affirme que cela n'est pas tolérable. Il n'y a absolument rien dans le langage dont je me suis servi dans la rédaction de ce bill, qui soit contraire à ce principe.

M. R. L. BORDEN : Dans les statuts de l'année dernière, il est décrété que nul juge ne devra se livrer à des occupations ou à des affaires étrangères à ses devoirs judiciaires, mais que chaque juge devra se borner exclusivement à l'exercice des fonctions de sa charge. Un mot au sujet de l'opinion exprimée par le ministre de la Justice sur l'effet de ce statut : A-t-on jamais décidé, si en acceptant un arbitrage relativement à une question portée devant les tribunaux, ou en agissant à titre d'arbitre-rapporteur à l'égard de cette question, un juge s'écarte de ses devoirs judiciaires ? A mon avis, il est important de constater la chose, avant de pouvoir dire avec précision quel sera l'effet de la nouvelle loi.

Je tiendrais aussi à savoir quel est le système suivi par le Gouvernement ou par le ministère de la Justice, dans l'application des statuts adopté l'année dernière.

Quant à savoir s'il est permis aux juges d'arbitrer des différends dont les tribunaux

n'ont pas été saisis, le texte du statut de l'année dernière est peut-être assez élastique pour renfermer cette autorisation, bien que les mots "occupations" ou "affaires", ne s'appliquent guère à l'exercice des fonctions d'arbitre. Quel est l'avis du ministère sur la question de savoir s'il convient de permettre aux juges d'arbitrer les questions portées devant les tribunaux ; et en deuxième lieu, à l'égard d'arbitrages dont les tribunaux n'ont pas été saisis.

M. AYLESWORTH : Je ne saurais répondre catégoriquement à la question posée par l'honorable député (M. R. L. Borden) touchant les vues que le ministère a exprimées, par le passé. Pour cela il faudrait examiner les dossiers du ministère et la correspondance échangée avec différentes personnes, juges ou autres, qui ont fait des recherches auprès du ministère, sur cette question. J'infère des observations formulées dans cette Chambre il y a quelques mois, par l'ancien ministre de la Justice, qu'à ses yeux, l'économie de ce bill s'inspire de l'intérêt public, mais que ce projet de loi, bien loin de réaliser l'objectif visé par son initiateur, ne pourrait que nuire à sa réalisation, et c'est bien là l'opinion que je me suis formée, après avoir examiné ce projet de loi. Avant de terminer mes observations à cet égard, il me reste à ajouter un mot, en réponse aux questions que m'a posées l'honorable député. Il veut que je l'éclaire sur le système suivi au ministère dans l'application de la loi ; j'estimerais que j'ai le devoir de faire le plus grand cas de tout avis exprimé par un prédécesseur au ministère, sur une question de cette nature.

A moins d'avoir une opinion très arrêtée sur une question, j'estimerais que l'avis exprimé par mon prédécesseur précisément sur la même question doit avoir, à mes yeux, tout autant de poids qu'en aurait la décision d'un tribunal aux yeux de ce même tribunal, après qu'il aurait subi une modification dans sa composition. A l'égard de la proposition en discussion, j'invite le comité à étudier l'objectif visé par l'initiateur de ce bill. Il figure déjà un article dans la loi votée l'année dernière, l'article 7, dont le langage est plus ou moins précis. L'honorable député qui m'a précédé affirme que ce texte manque peut-être de précision ; quoi qu'il en soit, cette disposition figure déjà dans le statut et elle peut faire l'objet de l'interprétation des tribunaux, comme toute autre loi, dès qu'il surgit une circonstance qui prête à litige ou au doute. Que propose-t-on ici? L'honorable député qui a présenté le bill, dit : Voici le but que je vise : lorsque des plaideurs, ayant un différend à vider, décident de s'en rapporter à l'arbitrage plutôt que de recourir aux tribunaux, je veux par cette loi leur rendre impossible le choix d'un juge comme arbitre.

M. R. L. BORDEN.

M. LENNOX : Ce n'est pas là ce que j'affirme. Voici ce que je veux : Quand une question n'est pas litigieuse, les intéressés ne sauraient, sans s'adresser aux tribunaux, entrer en pourparlers et s'entendre pour nommer un juge. Lorsqu'une question est litigieuse, qu'on la soumette aux tribunaux. Il s'agit, peut-être, d'un compte long et compliqué ; alors il conviendrait qu'on s'en référât à un rapporteur ou à un arbitre. Rien n'empêche ces plaideurs de bénéficier de la loi en vigueur à Ontario et ailleurs, quand bien même ce serait au moment de la délivrance de l'ordonnance. Mais, d'un autre côté, il arrive que certains intéressés ont des démêlés qu'ils n'ont jamais songé à porter devant la cour et qu'ils emploient les juges comme arbitres pour régler ces différends : or, c'est précisément là l'abus qu'il faut déraciner. Sans aller chercher d'exemple au delà du comté d'York représenté ici par le ministre, je puis signaler le cas d'un juge qui tient sa cour, de jour en jour, et touche une rétribution de $40 le jour, à titre d'arbitre entre une compagnie de chemin de fer et certains propriétaires-fonciers. Voilà la pratique que je tiens à déraciner et que le Gouvernement a le devoir d'extirper. Je ne suis nullement enchaîné au texte même du bill que j'ai présenté. Je demande au ministre (M. Aylesworth) de nous faire bénéficier de ses lumières pour donner à ces articles la rédaction convenable. Le Gouvernement avait promis à la Chambre de présenter une loi; mais il n'a pas tenu sa promesse. Voilà que la question surgit de nouveau et aujourd'hui c'est au ministre de la Justice et au Gouvernement qu'incombe cette responsabilité. Au demeurant, je l'avoue, il est fort possible que la formule suggérée par le ministre l'emporte sur la mienne.

M. AYLESWORTH : Je pensais avoir bien rendu la pensée de l'honorable député (M. Lennox), au cours de mes observations précédentes et les explications qu'il vient de nous donner n'ont en rien modifié mon impression première.

Si je ne me trompe, il s'oppose à l'établissement d'une disposition législative qui autoriserait deux citoyens qui ont un différend à vider de s'entendre pour choisir un juge comme arbitre de leur différend, au lieu de porter leur cause devant les tribunaux réguliers, et à l'appui de son objection il apporte l'exemple d'un juge appelé à arbitrer, sous l'empire de la loi fédérale des chemins de fer, une affaire d'expropriation et à se prononcer sur la valeur des terres. Ici je dois faire observer que dans la loi des chemins de fer établie par la parlement fédéral ainsi que dans celle adoptée par la province et surtout dans cette dernière, il est expressément statué que, lorsqu'il s'agit d'expropriation, la valeur des terrains expropriés doit être déterminée par voie d'arbitrage. L'arbitrage est nécessaire.

M. LENNOX : C'est parfait, mais il n'est pas dit que l'arbitre doit être un juge.

M. AYLESWORTH : Comme l'a fait observer le député de Grey, le statut déclare que les différends qui surgissent entre les sections scolaires et les différentes municipalités ainsi qu'entre municipalités et particuliers, doivent être décidés par voie d'arbitrage et ne sont pas des affaires litigieuses. Or, dans la proposition qu'il a présentée l'honorable député demande à la Chambre de déclarer qu'il ne faut pas choisir comme arbitre celui qui, de tous les citoyens, est le plus apte à arbitrer toutes ces questions, l'homme qui, par son impartialité, son sens de l'équité et son esprit judicieux inspire au peuple la plus entière confiance. Je ne saurais souscrire à semblable proposition.

M. LENNOX : C'est parfait.

M. AYLESWORTH : Du moment qu'un statut, soit fédéral, soit provincial, exige les services d'un arbitre et qu'on estime que l'intérêt public demande que cet arbitrage soit confié à un juge—et une chose digne de remarque ici, c'est que d'après le texte de son projet de loi, l'honorable député statue sur l'arbitrage prévu par une loi provinciale et passe sous silence l'arbitrage prévu par un statut fédéral. On le sait, l'arbitrage est la procédure ordinaire, établie par la loi fédérale des chemins de fer ; c'est le seul moyen de terminer la contestation. De même la loi provinciale d'Ontario établit un arbitrage absolument similaire. C'est le moyen choisi par l'assemblée législative pour établir la valeur des terrains et fixer l'indemnité due à l'exproprié. A quel mobile l'honorable député qui a rédigé ce bill a-t-il obéi, lorsqu'il a, de propos délibéré, prescrit qu'un juge pourrait arbitrer un différend sous l'empire d'une loi provinciale, mais qu'il ne saurait accepter d'arbitrage sous l'empire d'une loi fédérale.

M. LENNOX : Le ministre le sait parfaitement, mon projet de loi ne comporte nullement ce sens.

M. AYLESWORTH : L'assertion de l'honorable député à mon adresse est parfaitement imméritée.

M. LENNOX : Je n'ai rien à rétracter.

M. AYLESWORTH : Je maintiens l'exactitude de mon allégation. Je remarque que le texte de ce bill contient une dérogation au principe posé, relativement à un arbitrage visé par les statuts d'une province quelconque, mais il n'y figure pas de dérogation similaire, relativement à un arbitrage prescrit par un statut fédéral.

Si cette omission est voulue, cela tient, sans doute, à quelque raison dont je ne saurais me rendre compte, ou bien encore il est possible que cette omission soit un simple accident. Pour en revenir à la question, j'observerai que, si je m'oppose à l'adoption de ce bill, c'est que la proposition de l'honorable député, au lieu d'améliorer la situation, ne fait que l'aggraver. Il existe déjà une prescription législative, fort catégorique et fort nette, portant que nul juge n'est autorisé à remplir les fonctions de directeur ou de gérant d'une corporation, société ou compagnie quelconque ; en outre, il est prescrit, plus ou moins catégoriquement, que les juges ne doivent se livrer à aucune occupation ni exercer de charges étrangères à leurs besoins judiciaires. La proposition à l'étude tend à ajouter à cette loi une disposition qui autorise l'arbitrage en toute instance ; et si les parties ont décidé de recourir à l'arbitrage, il suffit que l'un des intéressés se rende au greffe et commence une instance, ce qu'il peut faire de son propre mouvement, en présentant une demande d'ordonnance.

M. STOCKTON : Quand cette loi fut adoptée, l'année dernière, j'ai compris que c'était la conséquence d'un prétendu abus qui se serait glissé dans certaines provinces où certains juges s'occupaient d'arbitrage entre simples particuliers moyennant rémunération, négligeant ainsi, dans une certaine mesure, leurs devoirs judiciaires.

M. L. G. McCARTHY : N'est-ce pas, plutôt, que les juges exerçaient les fonctions de directeurs dans les compagnies de crédit et autres sociétés?

M. STOCKTON: Il ne s'agissait pas seulement des fonctions de directeurs. Au Nouveau-Brunswick, il n'existe pas d'abus de ce genre. Nous n'avons pas de plaintes à porter soit à l'égard des juges de la cour suprême, soit à l'égard de juges des cours de comté. Je sais que quelques juges ont rempli la charge de directeurs de compagnies d'assurance, mais immédiatement après l'adoption de la loi en question, ils se dépouillèrent de ces charges. La session dernière, cependant, l'argument qu'on a fait valoir, c'est que les juges remplissaient les fonctions d'arbitres entre particuliers, moyennant rémunération, négligeant ainsi les devoirs de leur charge. Mais, s'écrie le député de Simcoe, ne s'agissait-il pas uniquement d'empêcher les juges de devenir directeurs de corporations et d'accepter d'autres charges similaires ?

On a soulevé la question des arbitrages et lorsqu'on formula la proposition en question, le premier ministre s'opposa à cette restriction et la raison qu'il invoqua, c'est que le Gouvernement aurait peut-être besoin d'employer les juges de la cour supérieure, dans certaines causes d'arbitrage où la couronne serait intéressée ; or, dans l'intérêt public, il importe de s'assurer alors les services d'hommes éminents et éclairés. Toutefois, l'opinion unanime de la Chambre, c'est que les juges ne doivent pas remplir les fonctions d'arbitre moyennant rémunération, lorsqu'il s'agit de différends entre particuliers. Je ne sache pas que ma province

soit fort intéressée dans cette question ; je me contente de relater ce qui s'est passé à l'époque de l'adoption de cette loi. L'ex-ministre de la Justice a déclaré que si l'article en question n'était pas assez draconien pour empêcher les juges de se consacrer à des affaires étrangères à leurs devoirs judiciaires, dans un but de lucre, il ferait adopter une disposition législative suffisante pour atteindre ce but.

M. MILLER : La question débattue passionne l'opinion publique dans mon comté. N'étant pas avocat, je ne saurais me prononcer sur le fond même du projet de loi. Mais je demande à la Chambre l'autorisation de donner lecture d'une lettre que j'ai reçue d'un avocat éminent de mon comté, qui semble prendre un vif intérêt à cette question. Sa longue expérience du barreau et ses études profondes l'autorisent à exprimer une opinion qui pourra jeter quelque lumière sur la question :

Chesley (Ontario), 1er mai 1906.

Monsieur H. H. Miller, député,
Ottawa (Ontario).

Mon cher M. Miller,—Je vois que la Chambre doit être bientôt saisie d'un projet de loi qui, si je ne me trompe, tend à restreindre les pouvoirs des juges des cours de comté, en leur interdisant l'exercice des fonctions d'arbitre. Sans doute, ce projet de loi vise certains abus qui, en de rares circonstances, se sont glissés dans une pratique qui, je crois, a rallié l'approbation générale.

Quelques juges des cours de comté ont peut-être trop recherché la charge d'arbitres, négligeant ainsi leurs devoirs judiciaires pour se livrer à des œuvres étrangères à leurs fonctions, et quant à ces faits qui constituent l'exception, le grief est bien fondé. Toutefois, la chose ne saurait faire doute, si le projet de loi en discussion interdit catégoriquement aux juges des cours de comté l'exercice des fonctions d'arbitre, il en résultera de graves inconvénients, en nombre de circonstances. Dans la province d'Ontario, la tendance est plutôt dans le sens opposé, et on vise moins à rogner qu'à amplifier les pouvoirs des juges des cours de comté ; il y existe un mouvement fort prononcé en faveur de l'accroissement de la juridiction des tribunaux inférieurs. C'est là une preuve de la confiance de nos concitoyens à l'endroit de leurs magistrats, et c'est ce sentiment de confiance dans leur science et dans leur impartialité qui explique pourquoi on demande si souvent aux juges d'arbitrer les différends. Dans nombre de circonstances où le titre des terres est en litige, la terre a peu de valeur, mais en raison de frais judiciaires si élevés qu'entraîne une instance devant les cours de juridiction supérieure, le bon sens porte les parties litigantes à demander les services d'un juge, à titre d'unique arbitre, et cette observation s'applique également aux affaires domestiques. Dans une affaire dont je suis actuellement chargé, les parties n'ont pas voulu faire choix d'un autre arbitre que le juge de la cour de comté, qui est en mesure de terminer les différends en une demi-journée, tandis que si l'affaire était portée devant la cour supérieure, il s'en suivrait un procès long et dispendieux. Il se présente continuellement des affaires de ce genre dans chaque comté.

M. STOCKTON.

On pourrait sauvegarder l'intérêt public en prenant les mesures voulues pour empêcher les juges de s'immiscer dans les affaires politiques ou dans les causes se présentant en dehors de leur propre comté ou dans tout comté limitrophe. Si, dans certaines circonstances, on se plaint de l'absence prolongée des juges, au détriment des devoirs de leurs charges, alors on pourrait apporter quelques restrictions, lorsqu'il n'y a qu'un seul juge dans chaque comté. Certains journaux disent au peuple que, dans les comtés où il y a deux juges, la besogne est insignifiante pour les deux titulaires, et si cette assertion est bien fondée, on ne ferait que donner plus de force à l'objection, en amoindrissant la sphère de leurs attributions, et de leur utilité publique.

Je suis convaincu que l'opinion publique approuverait toute mesure tendant à élargir la sphère des services des juges appelés à terminer les différends promptement et à peu de frais, et désapprouverait toute mesure tendant à restreindre leurs attributions. Je suivrai avec un vif intérêt la marche de cette affaire.

Bien à vous,
C. I. MICKLE.

Le 11 mai, M. Mickle m'adresse la lettre que voici :

Chesley (Ontario), 11 mai 1906.

Monsieur H. H. Miller, député.
Ottawa (Ontario).

Affaire des juges des cours de comté.

Mon cher monsieur Miller,—Vous écrivant de nouveau au sujet du projet de loi tendant à restreindre les pouvoirs des juges en matière d'arbitrage et autres questions, je désire compléter mes observations à cet égard, en disant un mot de la pratique en vogue sous l'empire des statuts d'Ontario.

L'objection formulée contre la pratique autorisant les juges à remplir les fonctions d'arbitres, repose en partie sur le fait qu'ils reçoivent une rémunération pour ce travail, en sus de leurs propres devoirs judiciaires. Il ne faut pas oublier que l'assemblée législative provinciale a déjà approuvé ce principe. Dans cette province, il y a quarante-trois maîtres des rôles en chancellerie locaux, et sauf dix exceptions, ces charges sont détenues par les juges des cours de comté. Voir page 6, rapport de l'inspecteur des bureaux pour 1905. Le chapitre 51 des statuts refondus d'Ontario, 1897, article 143, déclare que lorsqu'il se produit une vacance dans la charge de maître des rôles en chancellerie, le juge de la cour de comté remplira ces fonctions jusqu'à ce qu'il ait été fait une nomination nouvelle et si on agit ainsi. c'est qu'on a constaté en pratique que ce sont les tribunaux des juges des cours de comté qui se prêtent le mieux au règlement des questions qui leur sont soumises à titre de maître des rôles en chancellerie. Je puis affirmer, de science certaine, qu'en remettant cette charge aux mains des juges des cours de comté, l'assemblée législative a pris une initiative dont le public et le barreau ont bénéficié bien que, çà et là, ceux qui aspirent à remplir cette charge, sans doute, trouvent matière à censure dans ce projet de loi.

Il se dégage une autre observation de la lecture du texte de la loi d'Ontario relative à l'arbitrage, chapitre 62, statuts refondus d'On-

tario, 1897 ; l'article 30 de cette loi autorise le juge d'instruction—à renvoyer la question en litige—au juge de la cour de comté ou au maître des rôles en chancellerie ou autres. On a souvent appliqué cette disposition du statut. On a constaté qu'il en résultait une diminution notable de frais judiciaires et autres résultats satisfaisants. Le statut prévoit aussi la rémunération attribuée au juge de la cour de comté ou à l'arbitre rapporteur, en sus de son traitement de juge. Si on enlève aux juges de cours de comté le pouvoir de remplir la charge d'arbitre, qu'adviendra-t-il de ce statut et des différents pouvoirs accordés ? Si on estime qu'il soit sage de renvoyer une cause aux juges des cours de comtés, à titre de rapporteurs ou d'arbitres, à coup sûr, le public y gagnerait bien davantage, si on autorise les parties litigantes à s'adresser au tribunal, sans parcourir le long circuit d'un procès dispendieux ; en fait, on peut poser en principe général que le pouvoir législatif doit restreindre le moins possible la liberté des plaideurs, quand il s'agit de choisir leur propre tribunal pour le règlement de leurs différends.

Depuis que je vous ai adressé ma dernière lettre, j'ai appris que M. John Tolmie, de Kincardine et la partie avec laquelle il est en procès ont demandé au juge de la cour de comté d'arbitrer leur différend, procédure qui peut se faire en moins de trois heures, et qui épargnerait aux intéressés la dépense qu'entraînerait la présence de quinze témoins, amenés de Kincardine à Walkerton, ainsi que tous les frais d'une instance en cour supérieure.

Comme je l'ai dit, j'ai moi-même un cas à mon bureau, qui entraînerait autant de dépenses pour mes clients, comme pour ceux de l'avocat de la partie adverse. Je vous serais obligé si vous vouliez soumettre ces quelques objections aux auteurs du projet de loi, car je suis bien certain que ni la profession ni le public en général n'approuveront une loi qui les prive des offices d'un tribunal dont ils recherchent la juridiction parce qu'il y va de leur intérêt. J'ai une opinion bien arrêtée sur ce point, car j'ai souvent conseillé à mes clients de s'adresser de préférence au juge de la cour de comté comme arbitre, et j'ai toujours eu à me féliciter des résultats.

Sincèrement à vous,

C. I. MEIKLE.

Ces lettres parlent par elles-mêmes. Je prétends que le Parlement ne doit pas empêcher les personnes qui le désirent de soumettre leurs griefs à l'arbitrage du juge de la cour de comté. Dans la plupart des comtés de l'Ontario au moins, le public a la plus grande confiance dans le juge de la cour de comté, non seulement dans son intégrité, mais encore dans sa compétence pour entendre et peser les témoignages. De plus il n'est pas intéressé dans les transactions d'affaires de la localité, auxquelles il ne se mêle pas d'ordinaire. Il passe pour être indépendant, pour avoir l'expérience voulue et pour être exempt de préjugés et de prédilection et pour n'avoir pas de rapports avec la finance ou subir son influence. Je ne parle pas au point de vue de l'intérêt des juges. Mon correspondant n'en est point un et je ne sache pas qu'il ait des accointances intéressées avec quelqu'un d'entre eux. Mais je maintiens, tout en reconnaissant que l'honorable député est mû par de louables motifs, qu'ils ne faut pas priver le public du droit de faire régler ses différends par les juges des cours de comtés.

M. DUNCAN ROSS : J'appelle l'attention sur le tort que causera ce projet de loi dans la province que j'habite, si jamais il devient loi. Nous avons réussi, après bien des difficultés, à faire adopter par la législature une loi concernant la responsabilité des patrons et une autre concernant la compensation aux ouvriers, et il est très désirable que nous puissions obtenir les services des juges des cours de comtés comme arbitres, là surtout où les ouvriers sont employés dans les mines. Si le projet de loi à l'étude est adopté, nous serons privés de ces services et les deux lois que j'ai nommées seront d'aucun effet. Je demande donc à l'honorable député de Simcoe de bien peser mon objection avant d'insister davantage sur l'adoption de son projet de loi.

M. LENNOX : Nous pourrions excepter la province de la Colombie-Anglaise si l'honorable député le juge à propos. Je n'entrerai pas dans les détails pour répondre aux lettres de M. Meikle. Il parle du pouvoir du juge en vertu de la loi d'arbitrage de soumettre un différend à l'arbitrage. Le même droit lui est reconnu en vertu de mon projet de loi quand il y a lieu. Je puis aussi faire exception pour la Colombie-Anglaise, mais l'honorable député de Yale-Caribou (M. Duncan Ross) devra en prendre la responsabilité. J'appelle l'attention de M. le premier ministre de la Justice sur la position dans laquelle nous sommes placés. L'article 7 de la loi de l'année dernière statue :

Aucun juge mentionné en la présente loi ne se livrera, soit directement soit indirectement, en qualité de directeur ou gérant de corporation, de compagnie ou de maison d'affaires, ou en aucune autre manière, pour lui-même ou au compte d'autres personnes, à une occupation ou affaire autre que ses fonctions judiciaires ; mais chacun de ces juges se consacrera exclusivement à ses fonctions judiciaires.

J'omets pour le moment l'exception qui figure dans les articles de ma proposition de loi. Je veux répondre à l'objection de l'honorable ministre de la Justice que ma mesure donne plus de liberté aux juges d'agir comme arbitres :

Nul juge mentionné en la présente loi ne peut devenir rapporteur . . .

J'omets la première partie de l'article. J'ai lu l'article 7 de l'année dernière et j'y ajoute la disposition suivante comme paragraphe 2. L'article 7 défend aux juges d'agir en qualité d'entrepreneurs-constructeurs ou gérants de compagnies. Le paragraphe 2 statue :

Nul juge mentionné en la présente loi ne peut devenir rapporteur, arbitre ou tiers-arbitre, ou assesseur ou estimateur de dommages-intérêts ou d'indemnité, ni agir comme tel en matière ou pour la décision de quelque ques-

tion, dispute ou différend que ce soit ; mais les dispositions de ce paragraphe ne s'appliqueront pas aux juges qui ont déjà effectivement commencé d'agir.

Je le demande à l'honorable premier ministre et à l'honorable ministre de la Justice, peut-on douter, si j'omets l'exception, que j'ai intérêt à laisser de côté pour le présent, que cette disposition empêchera les juges d'agir comme arbitres ? M. le premier ministre oublie-t-il qu'à la dernière session il a énoncé de la manière la plus positive possible, lui et l'honorable ministre de la Justice, le principe de l'abstention des juges en ces matières ? J'en viens maintenant aux articles de la loi de l'année dernière et de mon projet de loi, les exceptions comprises. Le Gouvernement devrait prendre position sur ce point comme il le juge préférable. J'établis deux sortes d'exceptions: les unes concernant le travail des juges pour le gouvernement fédéral et les autres, les fonctions qui leur sont assignées par les lois des différentes provinces. Pourquoi ? Parce que dans chaque cas le principe en a été posé l'année dernière par l'honorable premier ministre. Je ne discuterai donc pas ce point. Je laisse l'honorable premier ministre et l'honorable ministre de la Justice régler la question entre eux. Qu'ils prennent l'attitude qu'ils voudront. L'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) n'admet pas mon raisonnement, mais c'est le même qu'a tenu l'honorable premier ministre l'année dernière. L'honorable ministre de la Justice s'oppose aux exceptions que je fais dans mon projet de loi. Je les ai insérées dans ma proposition, parce que le premier ministre a déclaré, l'année dernière, qu'elles devraient être introduites dans nos lois. Je lis à la page 9976 du hansard de l'année dernière :

Voici une question de la plus haute importance. J'approuve entièrement la proposition que les juges doivent se restreindre à l'accomplissement de leurs fonctions judiciaires. Mais est-ce l'intention du Gouvernement—je ne l'ai jamais compris ainsi—d'empêcher les juges de figurer dans des causes d'un caractère semi-judiciaire ?...

Tels ceux qui sont prévus dans les exceptions au projet de loi.

... Pour citer un exemple, l'honorable député (M. Macdonald) a mentionné les arbitres entre les provinces et le Dominion. Les juges sont éminemment compétents à servir d'arbitres entre les provinces et le Dominion, ou entre les provinces elles-mêmes et je ne crois pas que personne n'objecte à cela ...

J'ai fait exception pour cela.

... Les juges ont été appelés à arbitrer, entre patrons et ouvriers, au sujet des grèves. C'est en réalité une question judiciaire à régler et je ne concède pas que les juges ne doivent pas s'en mêler ...

Je n'ai pas inséré cette exception dans ma mesure, mais si le Gouvernement juge à propos de l'y mettre, je n'ai pas d'objection.

M. LENNOX.

... L'intention du Parlement et ce que nous concédons tous, c'est que les juges ne doivent pas se livrer à une occupation d'un caractère commercial ...

Oui, très " commercial " lorsqu'ils se font payer.

... ils ne doivent pas être directeurs de compagnies d'assurance, de banques ou autres compagnies semblables. Mais je ne crois pas que personne d'entre nous n'ait l'intention d'empêcher les juges de s'occuper de toute besogne d'un caractère judiciaire.

Oui, très " commercial " lorsqu'ils se font payer. L'honorable ministre de la Justice prit la parole après M. le premier ministre et fut encore plus catégorique. Puis le chef du Gouvernement se prononça encore plus distinctement, plus longuement au moins, sur le sujet, à la page 9980. Je laisse la proposition en cet état, libre au Gouvernement d'en faire ce que bon lui semblera.

M. ALCORN : Si l'objet du projet de loi est d'empêcher les juges de figurer moyennant finance dans les arbitrages, il me semble que l'objet est facile à remplir. L'état embrouillé dans lequel me paraît être cette question résulte, je crois, du manque de clarté dans la définition des fonctions judiciaires des juges. On pourrait parer à cette difficulté en amendant le paragraphe 2 de cette façon, par exemple : Que le mot " excepté " soit retranché dans la première ligne et ajouter au commencement de l'alinéa les mots " en sus des fonctions judiciaires attribuées aux juges des cours de comté par les lois qui régissent ces cours, il faut ajouter à ces fonctions judiciaires les commissions et les arbitrages " ; et en ajoutant, après le mot " province " dans la 5e ligne, les mots " ou du Dominion et excepté seulement dans les cas de semblables commissions et arbitrages." Ces dispositions ajoutées à celles prévues dans la loi de l'année dernière suffiraient, je crois, à empêcher les juges d'agir comme rapporteurs ou commissaires ou directeurs de compagnies d'assurance ou autres pratiques qui rapportent profit à certains juges.

M. GALLIHER : Je parle surtout au point de vue des intérêts de la Colombie-Anglaise. Nous avons dans cette province la loi sur la responsabilité des patrons et la loi de compensation aux ouvriers. Les juges de comté figurent comme arbitres dans un grand nombre de litiges qui tombent sous le coup de ces lois. A part la rémunération qu'y trouvent les juges—je crois que c'est la seule source de rémunération de nos juges, à part leur traitement statutaire, à part ce détail, qui a son importance dans une province ou les frais de subsistance sont élevés, il ne faut pas oublier que ces causes intéressent souvent des montants considérables et font surgir des questions de droit compliquées. On n'a qu'à se louer là-bas de l'emploi des juges de comté comme arbitres. Personne n'est obligé de s'assurer

des services du juge de comté pour régler ces différends. Il faut au préalable que les avocats des deux parties au litige aient consenti à accepter le juge comme arbitre avant que le litige lui soit soumis. Autrement, les arbitres sont nommés d'une autre façon. Ainsi, je m'oppose au projet de loi, car l'emploi des juges de comté comme arbitres dans les causes qui découlent de l'application de ces lois a toujours donné satisfaction dans la Colombie-Anglaise. En effet, je proteste, pour ces raisons contre le projet de loi, au nom de la province que je représente. Si la loi telle qu'elle existe rendait obligatoire le choix d'un juge, et si ce dernier était libre de fixer sa rémunération, je croirais qu'il y a lieu a un changement, mais....

M. STOCKTON : Les juges réclament-ils une rémunération en sus de leur traitement pour agir comme arbitres ?

M. GALLIHER : Oui. La loi y pouvoit. Je crois que le juge a droit à une indemnité de $20 par jour dans les litiges qui découlent de la loi de compensation aux ouvriers. Je pense qu'il n'est que juste que les juges soient rémunérés pour ces services.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox), se réclame des remarques que j'ai faites l'année dernière sur ce sujet. Il dit qu'il comprenait, par ces remarques, que je ne voulais pas, au terme de la loi de l'année dernière, que les juges figurent dans une autre qualité que leur qualité judiciaire et qu'on les employât à des fins judiciaires autres que leurs fonctions de juge, excepté pour les fins d'arbitrage entre les gouvernements...

M. LENNOX : Sur des questions d'un caractère semi-judiciaire.

Sir WILFRID LAURIER :... et les différends entre patrons et ouvriers. Je crains que l'honorable député n'ait pas suffisamment pesé mes paroles. Avec sa permission et celle de la Chambre, je vais donner lecture de ce que j'ai dit :

Voici une question de la plus haute importance. J'approuve entièrement la proposition que les juges doivent se restreindre à l'accomplissement de leurs fonctions judiciaires. Mais est-ce l'intention du Gouvernement—je ne l'ai jamais compris ainsi—d'empêcher les juges de figurer dans des causes d'un caractère semi-judiciaire ? Pour citer un exemple, l'honorable député (M. Macdoniald) a mentionné les arbitrages entre les provinces et le Dominion. Les juges sont éminemment capables de servir d'arbitres entre les provinces et le Dominion, ou entre les provinces elles-mêmes, et je ne crois pas que personne objecte à cela. Les juges ont été appelés à arbitrer, entre patrons et ouvriers, à l'occasion de grèves. C'est en réalité une matière judiciaire à régler et je ne concède pas que les juges ne doivent pas s'en mêler. L'intention du Parlement et ce que nous concédons tous, c'est que les juges ne doivent pas se livrer à une occupation d'un caractère commercial ; ils ne doivent pas être directeurs de compagnies d'assurance, de banques ou autres compagnies semblables. Mais je ne crois pas que personne d'entre nous n'ait l'intention d'empêcher les juges de s'occuper de toute besogne d'un caractère judiciaire.

La distinction que j'ai faite est très claire. J'ai voulu dire que les juges ne doivent pas se livrer à une occupation d'un caractère commercial, mais je ne veux pas les empêcher de s'occuper des questions d'un caractère judiciaire. Je dois dire cependant que je n'ai jamais pris une part active dans la discussion des questions d'un caractère purement légal ou judiciaire, préférant les laisser à la décision et sous la gouverne du ministre de la Justice.

M. R. L. BORDEN : Il en dépend beaucoup de l'interprétation que le département de la Justice donne à la loi de l'année dernière et sur laquelle le ministre ne nous fournit pas beaucoup d'éclaircissements. Il n'est pas facile d'agir avant d'avoir obtenu l'opinion des greffiers en loi de la couronne sur le véritable esprit de la loi et de savoir comment ils l'ont mise en vigueur contre les juges. Il me semble que ce devrait être notre première démarche avant de proposer de modifier la loi. Comme le ministre de la Justice l'a dit, la loi de l'année dernière n'est pas très claire. Est-ce l'intention du Parlement oui ou non d'empêcher le juge d'arbitrer entre deux citoyens qui n'ont pas jugé à propos de soumettre leur litige aux tribunaux ? Tant que nous ne saurons pas dans quel sens le ministère de la Justice l'a interprétée pour l'appliquer aux juges, il me semble que nous ne pouvons pas facilement délibérer le projet de loi à l'étude. Je serais porté à croire que l'expression " fonctions judiciaires " devrait être interprétée de façon à comprendre tous les devoirs qui sont imposés à un juge à la pratique desquels il se livre en vertu des lois, soient fédérales, soient provinciales. Puis, s'il en dépendait de nous—pouvoir que nous n'avons pas, malheureusement, d'après la constitution—s'il en dépendait de nous, j'ajouterais que les juges ne devront pas recevoir de rémunération autre que leur traitement statutaire, que le traitement qui leur est voté par le Parlement pour leurs services dans ces cas.

En d'autres termes, le traitement de tous les juges devrait être fixé par la loi et la loi devrait définir leurs fonctions judiciaires, fonctions qui comprennent tous les devoirs ou permis à un juge par la loi, puis je n'irais pas plus loin, la loi définissant exactement les fonctions judiciaires. Malheureusement, nous ne pouvons prescrire cette restriction, car les provinces ont le droit de statuer et elles ont effectivement statué—je crois que la province d'Ontario l'a décrété—que les juges ont droit à une certaine rémunération par jour quand ils agissent comme arbitres.

M. AYLESWORTH : Pour certaines choses qui ne sont pas contestées, comme par exemple une vérification de comptes et autres sujets de cette sorte.

M. R. L. BORDEN : Je n'aime pas ce principe. Je préfère l'autre qui définit les fonctions judiciaires et autres du juge et lui fixe un traitement, au delà desquels il ne peut aller.

M. L. G. McCARTHY : J'admets avec le chef de l'opposition que nous devrions avoir d'abord l'opinion du département de la Justice au sujet de ce qu'il vient de parler. A part cela, ne semble-t-il pas à la Chambre que les discussions que nous avons soutenues sur cette question n'ont pas contribué au but que nous cherchons à atteindre, que nous avons trop discuté sur la magistrature au cours de la session? En d'autres termes, au lieu d'affermir la confiance dans la magistrature, je crains que nous ne produisions un effet contraire dans l'esprit du public. Nous sommes fiers de notre magistrature au Canada et je crois qu'elle mérite toute la confiance dont nous l'honorons. Je ne pense pas que nous fortifiions cette confiance en discutant ces questions comme nous le faisons. L'on prétend que c'est soustraire un juge d'une situation compromettante de statuer qu'il ne devra pas agir comme arbitre. L'on va plus loin peut-être et d'aucuns prétendent que c'est l'arracher à une situation où il peut subir l'influence politique.

Comme on l'a déjà dit, les juges ont le droit, en vertu des lois de l'Ontario comme de toutes les provinces, je crois, de siéger comme arbitres dans un grand nombre de questions ; ils remplissent des fonctions autres que juger des causes. On a mentionné que dans l'Ontario, les juges peuvent régler les difficultés scolaires et nommer des arbitres dans les différends qui découlent de l'application de la loi des chemins de fer.

Les lois fédérales statuent que si les parties contestantes ne s'entendent pas sur le choix d'un arbitre, elles peuvent s'adresser au tribunal pour régler la difficulté. Cette loi augmente chaque jour en importance à mesure que le nombre des chemins de fer et leur longueur augmentent. Vous prescrivez par cette loi que si les parties litigieuses ne s'entendent pas sur le choix d'un arbitre, elles pourront s'adresser au juge pour en nommer un.

M. BOYCE : Sont-ils payés pour ce service ?

M. L. G. McCARTHY : Non.

M. LENNOX : Tous les devoirs prescrits par la loi sont exceptés.

M. L. G. McCARTHY : Je sais que vous les acceptez jusqu'à un certain point. Si ces parties ont le droit en vertu de la loi de s'adresser au juge pour faire nommer un arbitre, qu'est-ce qui peut empêcher ce juge de nommer un autre juge comme arbitre ? Où est la différence? Il me semble que les juges sont les personnes les plus habiles à agir comme tiers-arbitres. Leur entraînement judiciaire les rend plus aptes que le citoyen ordinaire engagé dans les affaires à avoir l'esprit dégagé et libre. Je crois que vous privez le public du droit de s'assurer les services d'un homme qui est absolument compétent à lui rendre justice.

M. LENNOX : L'honorable député croit-il que ce serait préférable de statuer que le juge ne devra pas agir pour une rémunération ?

M. L. G. McCARTHY : C'est une autre question et j'y passe. Je ne partage pas l'opinion de l'honorable député. Croit-il qu'il ait raison de poser cette question de la manière qu'il l'a fait. Je crois que l'insinuation que cache sa question est....

M. LENNOX : Je n'insinue rien du tout. Je pose à l'honorable député une question très parlementaire. Croit-il que nous arriverions plus sûrement au but en laissant le public libre de demander les services des juges, mais que ceux-ci ne devront pas se faire payer, et par conséquent ils passeraient dans l'opinion publique pour remplir ainsi leurs fonctions judiciaires. Je ne sais pas si cela est préférable, je demande tout simplement à mon honorable ami, qui est un vieux parlementaire, ce qu'il en pense.

M. L. G. McCARTHY : J'accepte cette explication et la forme sous laquelle il vient de me poser sa question. J'offre mes excuses à l'honorable député, mais j'ai cru apercevoir une insinuation dans sa question. Pour être franc, je dois dire que nous ne devrions pas insinuer que la question de rémunération pourrait changer la question d'une manière ou d'une autre. Je ne crois pas que cette considération concerne en rien l'esprit de la loi que propose l'honorable député. La question de rémunération n'entre pas en ligne de compte, lorsqu'il s'agit du principe de l'abstention que proclame mon honorable collègue d'en face, mais il peut fort bien être dans l'intérêt public de savoir si la rémunération peut être supprimée. Si l'honorable député dit que nous payons $3,000 à tel juge et $7,000 à tel autre, que nous avons droit de recevoir tout leur temps en échange, qu'ils ne travaillent que la moitié du temps et sont oisifs l'autre moitié ; s'il croit que c'est la meilleure ligne de conduite à suivre, il a raison. Mais, si nous avons des juges qui ne sont pas occupés tout le temps, allons-nous les empêcher de se livrer à d'autres fonctions ? Nous ne pouvons établir de différence entre les juges. Le juge expéditif ne reçoit pas plus de traitement qu'un juge qui ne l'est pas, mais il a beaucoup plus de loisirs. En supposant qu'il a moins d'années de service que son confrère dans la magistrature, qu'il a ainsi la faculté d'embrasser plus de travail, et par conséquent il est en mesure de consacrer une partie de

son temps à agir comme arbitre, ne devrait-il pas avoir le droit de se prononcer entre des parties contestantes ? Ainsi, dans mon opinion, la question de rémunération ne concerne en rien le principe du projet de loi. Si on prive les juges de leur rémunération, ils seront moins disposés à accepter ces charges.

M. STOCKTON : N'est-ce pas là une insinuation contre les juges ?

M. L. G. McCARTHY : Pas du tout. J'en appelle à l'honorable député—lui et moi sommes avocats. S'il lui est offert une poursuite qui lui rapportera une bonne rémunération et qui nécessitera beaucoup de temps pour la préparer, il est consentant de passer ses nuits et ses jours à la préparer, pourvu que le client soit prêt à bien payer ; mais si le client en perspective n'est pas décidé à payer en proportion du trouble, l'avocat lui dira qu'il ne peut pas se charger de sa cause. Il en est de même du juge. Il ne consacre que la moitié de son temps à ses fonctions judiciaires. Il peut être jeune et vigoureux et très capable de remplir les fonctions de tiers-arbitre. Pourquoi ne serait-il pas rémunéré pour ces services ? Je suis porté à accepter la manière de voir de l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) que nous ne devrions pas empêcher les juges d'agir comme arbitres, pourvu qu'ils ne négligent pas leurs devoirs. Je n'ai jamais entendu dire que les juges aient négligé leurs devoirs pour accepter de siéger comme arbitres.

M. BOYCE : N'est-il pas à la connaissance personnelle de l'honorable député comme avocat que des juges de la province d'Ontario ont négligé leurs devoirs pour accepter de figurer dans des arbitrages d'intérêts privés, mais qui rapportaient profit ?

M. L. G. McCARTHY : Non, jamais. Je ne connais pas un seul cas où mes affaires professionnelles aient eu à souffrir à cause de cela. Il arrive qu'un juge aide un confrère, mais nous sommes tous dans la même position et les juges ne font pas exception à la règle. Nous avons tous besoin parfois d'être aidés, mais je ne crois pas que nous devions en faire un sujet de reproches aux juges, hormis que les fins de la justice en souffrent ou qu'il y ait quelque principe fondamental en jeu. D'un autre côté, c'est un grand avantage quelquefois d'avoir un juge comme tiers-arbitre. Vous avez peut-être d'un côté un homme pratique et de l'autre un homme qui a plus de théorie que de pratique, mais si vous avez un juge comme tiers, les résultats sont beaucoup plus satisfaisants. Nous savons qu'il y a bien plus d'intérêt en jeu de nos jours dans ces procédures en arbitrage qu'il y en a dans les procès ordinaires. D'après mon interprétation du projet de loi à l'étude, il est possible de soumettre un litige à l'arbitrage dès que le bref a été émis. Je ne crois pas qu'il arrive jamais au but qu'il se propose, au moyen d'un subterfuge de ce genre. Quand je mets de côté la question de rémunération, je me fais ce raisonnement: Prenons un arbitrage avec un seul ou trois arbitres ; les sentences sont appelables au tribunal. La procédure en arbitrage est un moyen semi-judiciaire pour le règlement des litiges, mais le résultat est exactement le même qu'un jugement émanant d'une cour de justice. C'est en vertu de la loi une procédure semi-judiciaire et la sentence est appelable à la cour.

M. FOWLER : Pourquoi alors payer un juge spécialement pour ce travail ? Il reçoit déjà son traitement pour ses fonctions.

M. L. G. McCARTHY : J'ai dit abstraction faite de la rémunération.

M. FOWLER : Oui, mais vous ne faites pas abstraction de la rémunération. Vous le payez pour ses services et vous refusez cependant d'appuyer le projet de loi de mon honorable collègue qui effectue ce changement.

M. L. G. McCARTHY : Non, je ne le combats pas. J'ai dit " abstraction faite de la question de rémunération", qui n'intéresse pas le principe du projet de loi. Vu toutes ces raisons et croyant que la recommandation de l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) mérite beaucoup de considération, je pense que nous ne devrions pas adopter ce projet de loi sans avoir obtenu d'abord les renseignements que nous demandons, et je propose en conséquence le renvoi de la suite de la discussion à la prochaine séance.

(La motion est adoptée et il est fait rapport de l'état des délibérations.)

ADOPTION DU BILL MODIFIANT LA LOI SUR LES PENITENCIERS.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le bill (n° 176), déposé par M. Aylesworth, modifiant la loi sur les pénitenciers.

Sur l'article 1er :

M. R. L. BORDEN : Le projet de loi renferme-t-il la résolution que nous avons déjà votée ?

M. AYLESWORTH : Oui, pour ce qui touche aux appointements ; mais le projet de loi est une revision de la loi en vigueur en ce qui regarde les pénitenciers. La plus grande partie des articles sont rétablis dans leur forme première ou sont de simples modifications à la forme. Il y a cependant une couple de changements importants que je ferai remarquer quand nous y arriverons.

M. R. L. BORDEN : Nous pouvons les expédier au fil de la lecture, quitte a être avertis par l'honorable ministre lorsqu'il se présentera des changements importants.

M. AYLESWORTH : Oui, je ferai remarquer les changements.

Sur l'article 5 (énumération des pénitenciers) :

M. AYLESWORTH: C'est la répétition de l'ancien article 4 des statuts refondus qui faisait passer le pénitencier d'Alberta sous l'empire de la loi. Je propose pour conserver l'uniformité dans la forme, de lire ainsi la parti de l'article qui concerne ce pénitencier:

Le pénitencier d'Alberta, situé dans la ville d'Edmonton, dans la province d'Alberta et appelé le pénitencier d'Alberta.

Sur l'article 6 (pénitenciers pour les diverses provinces).

M. AYLESWORTH : Ceci n'est qu'une ré pétition de la loi actuelle, sauf ce qui concerne le pénitencier d'Alberta.

M. R. L. BORDEN : Ne rendrait-on pas le texte plus clair en insérant le mot "pour" avant le mot "toute" à la 26me ligne ? Autrement, on pourrait croire que ce pénitencier est pour tout l'ouest du Canada.

M. AYLESWORTH : Je propose d'insérer le mot "pour" avant le mot "toute".

(La motion est adoptée.)

Sur l'article 10 (ce qui sera compris comme partie intégrante d'un pénitencier).

M. ALCORN : Un fonctionnaire dans un pénitencier me demande si aux termes de cet article un bateau ou un wagon en déchargement à un quai ou à une voie de garage du pénitencier, serait, pendant la durée de cette opération, censé faire partie intégrante du pénitencier.

M. AYLESWORTH : L'article dit en toutes lettres que les bateaux sont compris, s'ils appartiennent au pénitencier.

M. ALCORN : Je parle de ceux qui ne seraient pas la propriété du pénitencier.

M. AYLESWORTH : Et qui n'auraient pas été loués ?

M. ALCORN : Non. Supposons le cas d'un navire qui décharge du charbon au quai du pénitencier.

M. AYLESWORTH : Ce cas est prévu par l'article suivant que je demanderai à modifier. Je ne crois pas que nous puissions déclarer partie intégrante du pénitencier un navire qui n'appartient pas à ce pénitencier et qui n'est pas loué par les autorités de ce pénitencier.

M. ALCORN : Je signale simplement le cas, parce que ce fonctionnaire voudrait savoir s'il pourra employer les détenus au chargement ou au déchargement des wagons ou des navires, au quai ou sur la voie de garage du pénitencier, quand le Gouvernement n'aura aucune juridiction sur ce wagon ou ce navire.

M. R. L. BORDEN.

M. AYLESWORTH : La loi est rédigée de telle sorte qu'un wagon sur une voie de garage et un bateau à un quai du pénitencier et les détenus occupés au chargement ou au déchargement, parce qu'ils sont sur un wagon ou le pont d'un navire, ne cessent pas d'être dans les limites du pénitencier, et par conséquent une disposition spéciale à cet effet est inutile.

M. R. L. BORDEN : Le cas peut facilement être prévu par l'article suivant.

Sur l'article 11 (cas où les rues, voies publiques, etc., font partie du pénitencier. Evasions).

M. AYLESWORTH : Je propose que cet article soit modifié par l'insertion, après le mot "revenant", à la 34e ligne, des mots :

ou sur lesquels il peut être utile ou nécessaire de les faire travailler,

L'article tel que rédigé actuellement ne comprend que les évasions sur une voie pupublique par laquelle passent les détenus ; mais ils peuvent être occupés à casser de la pierre, par exemple, sur une voie publique, et c'est pour prévoir ce cas, que je propose cet amendement.

Sur l'article 13 (construction et réparations).

M. AYLESWORTH : C'est une répétition de l'article de l'ancienne loi, sauf l'exception. Dans la loi actuelle, il est dit :

La construction et la réparation des édifices et autres ouvrages, aux pénitenciers, se feront sous la direction du ministre des Travaux publics, sauf dans le cas où le ministre de la Justice sera d'avis que ces travaux peuvent être faits par les détenus.

Depuis, tous les travaux ont été exécutés par les détenus et cette exception n'a plus sa raison d'être.

Sur l'article 19 (l'inspecteur est juge de paix).

M. AYLESWORTH : L'article des statuts revisés qui viendrait immédiatement après cet article 18 décrète que chaque inspecteur tiendra un procès-verbal exact de toutes les notes d'inspection consignées par lui dans les registres d'inspection de ces institutions et remettra, après chaque visite d'inspection une copie de ce procès-verbal, sous sa signature, au ministre de la Justice. Puisque l'inspecteur devra faire un rapport au ministre cette disposition a été jugée inutile.

Sur l'article 20 (l'inspecteur fait des règles et règlements, sauf l'approbation du ministre).

M. AYLESWORTH : Cet article introduit une innovation. D'après la loi actuelle, les inspecteur peuvent établir des règles et règlements, sujets à l'approbation du Gouverneur général en conseil des ministres. On y substitue l'approbation du ministre. La loi actuelle confère aussi aux inspecteurs

des pouvoirs étendus relativement au régime alimentaire, l'habillement, l'entretien, l'emploi, l'instruction, la discipline, la correction, la punition et la récompense des détenus. On a jugé inutile de répéter cette énumération.

M. ALCORN : Il peut survenir des cas d'urgence dans lesquels, ils serait impossible de remplir ces formalités ; il serait peut-être préférable d'ajouter : " sauf dans les cas d'urgence, dans lesquels le directeur sera le juge."

M. AYLESWORTH : Ce cas est prévu dans les règlemente actuels et dans tous règlements bien faits, je suppose, qu'il y aura toujours une disposition pour les cas d'urgence. Ces cas sont à prévoir et les règlements sont faits en prévision de ces événements.

Sur l'article 2 (rapport annuel des inspecteurs.)

M. AYLESWORTH : Ici, la date est changée. Aux termes du statut revisé, le rapport annuel se fait le ou avant le 1er décembre. Cette date est changée en celle du 1er septembre. Le statut revisé contient aussi une longue énumération de ce que doit contenir ce rapport.

Ici, tout cela est condensé dans les dernières lignes de l'article.

Sur l'article 23 :

L'inspecteur peut en tout temps entrer dans les pénitenciers ou autres établissements publics placés sous son contrôle comme il est dit ci-dessus, y séjourner, les visiter dans toutes leurs parties, et examiner tous les papiers, documents, pièces justificatives, registres et livres quelconques de ces établissements.

2. L'inspecteur peut en tout temps prendre charge d'un pénitencier quel qu'il soit, et assumer et remplir les fonctions de directeur à l'égard de la régie et de l'administration de ce pénitencier et de tout ce qui en dépend.

M. AYLESWORTH : Le 1er paragraphe est une répétition de l'ancienne loi ; le deuxième est nouveau.

M. ALCORN : Y a-t-il une disposition permettant à l'inspecteur de prendre la direction du pénitencier pendant qu'un directeur est suspendu?

M. STOCKTON : Ceci est prévu par le deuxième paragraphe.

M. R. L. BORDEN : Je suppose que cet article a surtout trait aux cas imprévus.

M. AYLESWORTH : C'est pour enlever tout doute possible, quant à l'autorité de l'inspecteur.

Sur l'article 24 :

L'inspecteur peut s'enquérir de la conduite de tout fonctionnaire ou serviteur, soit interne soit externe, d'un pénitencier ou de quelque autre établissement public plus haut désigné, ou de toute personne qui s'y trouve ; et, pour cette fin, il peut assigner des témoins par voie de citation en justice, les interroger sous serment, lequel serment il est autorisé à faire prêter, et les obliger à produire des documents et écritures ; et quiconque étant dûment assigné néglige ou refuse de comparaître aux jour et lieu indiqués dans la citation qui lui aura été légalement signifiée, ou refuse de rendre témoignage ou de produire les documents exigés de lui, peut, par autorité d'un mandat revêtu du seing de l'inspecteur, être appréhendé et emprisonné dans la prison commune de l'endroit comme s'il s'agissait de résistance aux injonctions d'une cour, et ce, pour un laps de temps de quatorze jours au plus.

M. ALCORN : Pourquoi ces mots, à la quatrième ligne " ou de toute personne qui s'y trouve "?

M. AYLESWORTH : Cela vise les désœuvrés qui fréquentent trop assidument les alentours des pénitenciers, peut-être dans l'intention de communiquer avec les détenus ou de préparer leur évasion.

Sur l'article 26 :

Le Gouverneur en conseil peut nommer un agent de libération provisoire, un comptable, un architecte et les autres fonctionnaires nécessaires pour l'exécution de l'ouvrage incombant à la division des pénitenciers au ministère de la Justice, et remplissent les fonctions qui leur sont assignées par le ministre.

M. AYLESWORTH : Ceci est une nouvelle rédaction de l'article du statut revisé et de l'amendement voté en 1895. C'est une condensation des deux articles en un seul. Aux termes de l'article 21 des statuts revisés, le Gouverneur en conseil était autorisé à nommer une personne apte et compétente comptable du pénitencier; puis les attributions du comptable étaient énumérées dans cinq paragraphes, y compris tous les autres pouvoirs qui lui sont conférés par le Gouverneur en conseil. Le présent article autorise le Gouverneur en conseil à nommer comptable un agent de libération provisoire.

M. R. L. BORDEN : Y a-t-il un comptable, actuellement ? Je croyais que cette position avait été abolie.

M. AYLESWORTH : Je suis informé que la règle actuelle est de faire payer toutes les factures par le comptable qui a son bureau ici, au lieu de les faire payer par le comptable de chaque pénitencier. Je pourrais peut-être répondre quelques mots aux remarques faites hier par l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron). Il a parlé d'une question qu'il a posée et de la réponse faite par l'ex-ministre de la Justice, et je crois qu'il s'est mépris sur le sens de cette réponse. La question et la réponse avaient trait au nombre de détenus remis en liberté provisoire durant un temps spécifié, et le nombre de ceux qui ont été renvoyés au pénitencier.

Je suis informé qu'en 1899-1900, 72 prisonniers ont été remis en liberté provisoire, dans tous les pénitenciers, prisons et maisons de correction. L'année suivante, il y

en a eu 175. En 1901-1902, 246 ; l'année d'après, 175, et l'année suivante, 189, et l'an dernier, 222, soit, en six ans un total de 1,082.

Les registres font voir que sur ces 1,082 libérations provisoires, il y en a eu exactement 100 annulées, mais 24 seulement l'ont été à la suite d'une nouvelle condamnation. Les 76 autres ont été annulées parce que les libérés avaient négligé de se conformer à certaines conditions, comme de se présenter aux autorités, de ne pas changer de domicile sans permission, etc. Puisque 24 seulement ont subi de nouvelles condamnations, c'est un très fort argument en faveur du système et cela doit suffire à faire disparaître toutes les objections que semble avoir l'honorable député de Beauharnois.

Sur l'article 27 :

Le Gouverneur en conseil peut nommer pour chaque pénitencier un directeur et un sous-directeur, lesquels tiennent leur emploi durant bon plaisir. Le ministre peut faire ou autoriser la nomination de tous autres fonctionnaires qui peuvent être nécessaires pour l'administration convenable et la bonne police du pénitencier.

M. AYLESWORTH : C'est une rédaction nouvelle et une condensation d'au moins cinq articles de la loi actuelle, mais sans changements appréciables.

M. ALCORN : Jusqu'à présent les nominations ont été faites par le ministre et le directeur. Ce présent article laisse complètement de côté le directeur et, pour des raisons politiques ou autres, le Gouvernement pourra faire des nominations peu recommandables.

M. AYLESWORTH: Sous l'ancienne loi le directeur était autorisé à nommer une sous-surveillante où commis, et autant de gardiens, de gardes et autres employés que le ministre en autorisait. Ce dernier pouvait les transférer d'un pénitencier à un autre. D'après la nouvelle loi, c'est le ministre qui fera les nominations et qui en sera responsable. C'est lui qui nomme le directeur et le sous-directeur.

M. ALCORN : C'est Son Excellence qui nommait le directeur et le sous-directeur.

M. AYLESWORTH : Et c'est encore lui qui les nommera.

M. ALCORN : L'honorable ministre vient de dire qu'ils seront nommés par le ministre.

M. AYLESWORTH : Si je l'ai dit, je me suis trompé.

M. ALCORN : Le Gouvernement pourra faire des nominations politiques qui causeront de grands inconvénients aux fonctionnaires de ces institutions.

M. AYLESWORTH : Mon honorable ami remarquera que la loi actuelle autorise le directeur à nommer pour son propre pénitencier tous les gardes et gardiens que le ministre l'autorise à nommer.

Nous demandons qu'à l'avenir, le ministre soit directement responsable de ces nominations.

M. ALCORN : Aux termes de la loi actuelle le ministre fixe le nombre des employés, mais ce n'est pas lui qui les désigne.

M. AYLESWORTH : Le directeur nomme les personnes que le ministre l'autorise à nommer. On m'informe que sous l'empire de la loi actuelle, les nominations étaient faites sur les recommandations du directeur.

M. FOSTER : L'objection de l'honorable député de Prince-Edouard (M. Alcorn) est sérieuse. Sous l'ancienne loi, les attributions du ministre se bornaient à fixer le nombre des employés.

Mais si le ministre doit avoir le droit de désigner ces employés et d'en fixer le nombre—et je comprends que l'honorable ministre dit . . .

M. AYLESWORTH: Je suis informé qu'actuellement, c'est le ministre qui désigne d'abord celui qui sera nommé. Ce dernier est pris à l'essai pendant trois mois. La nomination ne devient permanente que s'il a donné entière satisfaction, et cela se fait sur la recommandation du directeur.

M. FOSTER : Par conséquent, cet état de choses sera modifié par la nouvelle loi. Actuellement c'est le directeur qui, en réalité, fait la nomination, puisque c'est lui qui décide des aptitudes du candidat, et il est bien placé pour cela, puisqu'il le voit à l'œuvre. La discipline aura à en souffrir si on fait des nominations politiques et il faut, autant que possible empêcher cette idée de se répandre. C'est le directeur qui est responsable de la conduite du pénitencier, mais si les prisonniers ont dans l'idée qu'il y a un pouvoir au-dessus du sien qui peut faire les nominations, même contre le gré du directeur, son influence en sera diminuée.

M. AYLESWORTH : L'inspecteur Dawson, qui a probablement eu l'occasion de le constater par lui-même, m'informe qu'une nomination permanente n'a jamais été faite sans la recommandation du directeur et qu'il est arrivé que le directeur ayant refusé la recommandation, la nomination n'a pas eu lieu.

Sur l'article 29 (quels fonctionnaires fournissent un cautionnement d'office.)

M. AYLESWORTH : La loi actuelle dit que le cautionnement devra être agréé par le Gouverneur en conseil. Nous changeons cela en disant que le cautionnement devra être agréé par le ministre. Nous ajoutons aussi une nouvelle disposition, à l'effet que le ministre pourra exiger que le cautionnement requis soit fourni par une compagnie

de garantie à laquelle le fonctionnaire paiera une prime.

M. FOSTER : Quel genre d'obligation exige-t-on ?

M. AYLESWORTH : Une obligation d'une compagnie de garantie canadienne dont l'inspecteur a oublié le nom.

M. FOSTER : Une compagnie de garantie quelconque ?

M. AYLESWORTH : Oui.

Sur l'article 32 (les fonctionnaires ne doivent exercer aucun état).

M. AYLESWORTH : Nous faisons une exception pour le cas où, dans les pénitenciers de moindre importance, le médecin ou chirurgien ne serait pas constamment employé ; il lui sera alors permis d'exercer sa profession au dehors.

Sur l'article 34 :

Au lieu de nommer un aumônier protestant pour un pénitencier, le ministre peut arrêter qu'il sera permis aux ministres des différentes confessions protestantes de l'endroit où se trouvent le pénitencier de remplir les fonctions d'aumôniers protestants à tour de rôle, chacun pendant trois ans, selon que déterminera le directeur, et dans ce cas le traitement affecté pour l'aumônier protestant est réparti entre les ministres des différentes confessions protestantes qui s'acquittent de ces fonctions en raison du temps y consacré par chacun d'eux.

M. AYLESWORTH : C'est une disposition nouvelle. On me dit que c'est ce qui se pratique au pénitencier de Dorchester. C'est au comité de dire si cette disposition doit être mise dans la loi. Ce n'est pas moi qui l'ai rédigée et je me permettrai de dire que j'ai des doutes sur son utilité. La première fois que je l'ai lue, j'ai hésité et j'ai pris des renseignements. On m'a répondu que c'est ce qui se pratique à Dorchester.

M. FOSTER : Est-il nécessaire de la mettre dans la loi ?

M. AYLESWORTH : Elle ne peut pas faire de mal, mais il me semble que ces questions pourraient être réglées sans l'intervention de la loi. Dans tous les cas, il est indifférent que l'article y soit ou n'y soit pas.

M. ALCORN : On me dit que c'est aussi la coutume à Kingston et qu'on devrait la continuer.

M. AYLESWORTH : Je crois que l'honorable député est mal renseigné. D'après ce qu'on me dit, ce n'est pas la coutume à Kingston.

Sur l'article 35, paragraphe 2:

Cette allocation de retraite peut être accrue de moitié si l'infirmité qui force ce fonctionnaire à se retirer du service provient d'une blessure qu'il a reçue dans l'accomplissement de ses fonctions, sans qu'il y ait eu faute ou négligence de sa part, et des mains d'un détenu, ou en empêchant une évasion ou une délivrance, ou en réprimant une révolte.

M. AYLESWORTH : Je désire proposer verbalement un amendement et demander d'ajouter après le mot " infirmité " les mots "ou blessure". Avec la rédaction actuelle, un employé ne pourrait être récompensé que s'il souffre d'une infirmité, ce qui n'est pas tout à fait exact.

M. FOSTER : Ne vaudrait-il pas mieux spécifier la blessure, car ce mot s'entend depuis une égratignure jusqu'à un accident grave.

M. AYLESWORTH : Il faut que ce soit une blessure qui l'oblige à se retirer du service, qui le mette dans l'impossibilité de remplir ses fonctions.

Sur l'article 35, paragraphe 5 :

Les titres d'un fonctionnaire à une gratification ne souffrent aucunement atteinte du fait de sa promotion par le passé ou à l'avenir, à un emploi qui le fait entrer dans le service civil, tel que défini pour les fins de l'acte des pensions du service civil et de l'Acte de retraite du service civil, 1898, ou du fait qu'il est devenu ou deviendrait autrement membre du service civil ainsi défini ; mais il peut être donné au fonctionnaire se retirant du service dans des circonstances qui l'en eussent rendu digne, une gratification, d'après ses services jusqu'au jour de sa promotion ou de son entrée dans le service civil comme susdit, en sus de toute allocation de retraite, gratification ou autre avantage pécuniaire qu'il peut recevoir ou auxquels il peut avoir titre aux termes des dites lois ou de l'une ou de l'autre.

M. FOSTER : Voilà une phrase formidable. Qu'est-ce qu'elle signifie, en peu de mots ?

M. AYLESWORTH : Cet article a pour but d'empêcher qu'un fonctionnaire qui a reçu de l'avancement soit privé de la gratification à laquelle il aurait pu avoir droit, avant son avancement.

Sur l'article 36 (revenant bon) :

Nul revenant bon ne peut être accordé à aucun fonctionnaire, sauf dans les cas qui suivent :

a) Tout fonctionnaire dont les fonctions exigent de lui qu'il réside sur l'immeuble du pénitencier et qui a ordre du ministre d'y résider, peut, durant le bon plaisir du ministre, occuper gratuitement toute maison ou tout logement avec les terrains en dépendant, qui font partie de l'immeuble du pénitencier ;

b) Les directeurs et sous-directeurs ont droit à une maison de résidence ou un logement gratuit, et à telle allocation de combustible et d'éclairage que le ministre juge nécessaire pour cette maison ou ce logement ;

c) Les terrains d'ornement attachés à la maison de résidence ou au logement d'un directeur ou d'un sous-directeur peuvent être entretenus et cultivés par les détenus, mais aucun détenu ne peut d'ailleurs être employé à entretenir ou cultiver un terrain occupé par un fonctionnaire ;

d) Tout fonctionnaire portant uniforme peut recevoir tel uniforme que prescrivent les inspecteurs avec l'agrément du ministre.

M. FOSTER : Permettez-vous aux détenus de travailler moyennant un paiement ?

M. AYLESWORTH : Non. Cet article modifie sur deux points la loi de 1895. Aux termes de cette dernière loi, un fonctionnaire pouvait, durant le bon plaisir du ministre, occuper gratuitement, une maison et ses dépendances. Nous proposons de changer cela et de décréter qu'un fonctionnaire que ses fonctions obligent à résider sur l'immeuble du pénitencier soit logé gratuitement. La loi de 1895 permettait aussi de faire cultiver par les détenus les terrains et jardins attachés à la résidence ou logement du directeur ou du sous-directeur. Nous demandons que ce privilège soit limité aux terrains d'ornement. Nous ne voulons pas que le directeur fasse cultiver un acre de pommes de terre par les détenus.

M. FOSTER : Quand ces pommes de terre lui appartiennent.

M. AYLESWORTH : Sans que ces pommes de terre appartiennent à la couronne.

M. ALCORN : Je propose que le ministre ajoute le service de l'eau aux autres allocations.

M. AYLESWORTH : On m'informe que c'est une règle générale, dans tous les pénitenciers, de fournir l'eau gratuitement, mais rien ne s'oppose à ce que cela soit ajouté à l'article, si on croit que c'est nécessaire. Je propose que le paragraphe (b) soit modifié par l'addition du mot "eau".

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 42 :

Outre l'inspecteur et les personnes spécialement nommées par le ministre, les personnes qui suivent peuvent durant les heures ouvrables visiter tout pénitencier, savoir :—le Gouverneur général du Canada, les lieutenants-gouverneurs des provinces du Canada, tout membre du conseil privé du Roi pour le Canada, tout membre du conseil exécutif d'une province, tout membre du Parlement du Canada et tout juge de cour d'archives du Canada ou d'une province ; mais nul autre n'a la faculté de pénétrer dans l'enceinte des murs où les prisonniers sont détenus, si ce n'est avec la permission spéciale du directeur et en se conformant aux règlements établis par l'inspecteur.

Deux catégories de personnes auxquelles la loi de 1886 permettait de visiter les pénitenciers, sont omises du présent article. Aux termes du statut révisé un membre d'une législature provinciale avait ce droit. Puisque les pénitenciers ne sont pas du tout sous la juridiction des législatures provinciales, nous avons cru qu'il n'y avait pas lieu de continuer ce privilège. Le statut de 1886 permettait aussi aux conseils du roi de visiter les pénitenciers, parce qu'autrefois, un conseil du roi ne pouvait pas occuper pour un prisonnier sans une autorisation spéciale de la couronne. Aujourd'hui, rien n'est plus commun que de voir un conseil du roi défendre un prisonnier.

M. FOSTER: Il y a en a tant de conseils du roi, à present.

M. AYLESWORTH : Il peut y avoir de sérieuses objections à autoriser un conseil du roi à visiter les pénitenciers, de plein droit.

M. FOSTER : Pourquoi le permet-on à un juge d'une cour d'archives ? Qu'est-ce qu'une cour d'archives ?

M. AYLESWORTH : Une cour qui conserve ses dossiers.

M. FOSTER : Elles le sont toutes.

M. AYLESWORTH : A peu près.

M. HENDERSON : Une cour de division est-elle une cour d'archives ?

M. AYLESWORTH : Une cour de division n'est pas une cour d'archives, mais ses décisions ont toute l'autorité des décisions des cours d'archives. Ces deux catégories de personnes ont été omises de l'article du présent bill.

Sur l'article 45 (devoirs du directeur quant à la réception et à la détention des prisonniers au pénitencier.)

M. AYLESWORTH : Les mots qui suivent les mots "à moins" à la troisième ligne, ont été ajoutés. Ils ne se trouvent pas dans la loi actuelle. Nous avons cru que si le médecin du pénitencier déclare le prisonnier atteint de quelque dangereuse maladie infectieuse ou contagieuse, le directeur ne doit pas être tenu de le recevoir.

M. ALCORN : Qu'arriverait-il si le médecin n'était pas présent pour examiner le prisonnier et donner son certificat, et que ferait-on du prisonnier si le médecin le déclarait atteint d'une maladie contagieuse ?

M. AYLESWORTH : Il est du devoir du directeur de s'assurer de la présence du médecin ou de le faire venir au plus tôt, et si ce dernier déclarait le prisonnier atteint d'une dangereuse maladie infectieuse ou contagieuse, qu'il pourrait communiquer aux autres détenus, le directeur devrait refuser de l'admetre dans le pénitencier et l'isoler, si c'était nécessaire, dans un hôpital.

M. ALCORN : Existe-t-il des règlements à ce sujet ?

M. AYLESWORTH : Le seul règlement c'est que le directeur ne doit pas avoir la garde de ce prisonnier ; il n'est pas plus dans le pénitencier que s'il en était éloigné de vingt milles.

M. STOCKTON: Il n'en serait pas moins un prisonnier, et qui en aurait la charge ?

M. AYLESWORTH : Le fonctionnaire qui l'aurait amené.

M. DANIEL : Dans l'hôpital du pénitencier, ne peut-on pas prendre les mesures nécessaires pour recevoir les détenus atteints de maladies contagieuses ? Il y a des hôpitaux où un endroit est réservé aux maladies contagieuses.

M. AYLESWORTH : C'est ce que nous faisons quand un détenu contracte la maladie, pendant qu'il est en prison. Nous l'isolons du mieux que nous pouvons, mais nous ne voulons pas augmenter le danger en admettant des cas bien déclarés de petite vérole, de diphthérie ou autre maladie contagieuse.

M. DANIEL : La situation serait plutôt pénible et pour le prisonnier et pour celui qui l'aurait sous sa charge. Ils seraient obligés d'aller tous les deux dans un hôpital de variolés. Les règlements actuels me paraissent laisser à désirer.

M. AYLESWORTH : Nous nous prémunissons du mieux possible. L'article 44 décrète qu'il ne quittera pas l'endroit où il est enfermé pour aller dans un pénitencier ou une prison sans une attestation du médecin de l'établissement d'où il sort, établissant que le prisonnier n'a aucune maladie contagieuse. Aucun prisonnier ne peut arriver au pénitencier sans venir d'une prison, et il ne peut pas quitter la prison s'il souffre d'une maladie contagieuse. Si, par accident, il la quittait, il y retournerait.

M. ALCORN : Le directeur est-il autorisé à renvoyer à la prison d'où il vient, un prisonnier qui serait atteint d'une maladie contagieuse ?

M. AYLESWORTH : Le directeur a le droit de refuser de le recevoir et celui qui en a la charge doit en répondre.

Sur l'article 46 (transfèrement d'un pénitencier à un autre).

M. AYLESWORTH : Il n'y a rien de changé ici, si ce n'est que le ministre peut par mandat sous son seing, ordonner le transfèrement de tout détenu d'un pénitencier à un autre. On trouvera un changement semblable à l'article 51 relatif aux jeunes délinquants.

Sur l'article 53 :

M. AYLESWORTH : Cet article autorise le ministre à établir dans le pénitencier un "quartier des aliénés". Auparavant, ces ordres étaient donnés par le Gouverneur en conseil.

Sur l'article 55 (rapport requis pour le transfèrement du détenu aliéné—le ministre peut ordonner le transfèrement).

M. AYLESWORTH : Actuellement pour transférer un aliéné, il faut un décret du conseil des ministres. A l'avenir, le ministre pourra ordonner le transfèrement.

M. R. L. BORDEN : Je considère que c'est un changement très approprié.

M. STOCKTON : D'un bout à l'autre du bill, vous donnez au ministre des droits qui étaient réservés au Gouverneur en conseil.

Sur l'artice 61 (travail des détenus obligatoire, défense de louer le travail des détenus.)

M. AYLESWORTH : Il n'y a pas de changement. On a laissé de côté deux paragraphes relatifs à l'affermage du travail des détenus qui ne se pratique plus.

Sur l'article 60, paragraphe (b) (nourriture).

M. ALCORN : Ce paragraphe dit :

Il reçoit une quantité suffisante de nourriture saine.

Ne serait-il pas à propos d'ajouter "des ustensiles"? Il y a aussi le tabac dont on ne parle pas.

M. AYLESWORTH : Les deux remarques que vient de faire l'honorable député n'ont pas échappé à notre attention. Nous croyons qu'il est préférable de ne pas mettre dans la loi que les détenus auront droit à des ustensiles de table. Cela comprendrait probablement un couteau, et les détenus pourraient exiger comme un droit des articles dont ils pourraient fabriquer des instruments dont il est plus prudent de les priver.

Dans la pratique, il n'y a aucune difficulté. La viande est servie toute coupée, dans une assiette, si on peut appeler cela un ustensile de table, et on leur donne aussi une cuillère.

Quant au tabac, il y a certainement de bonnes raisons pour n'en pas priver les détenus. On a constaté par expérience qu'ils réussiront toujours à s'en procurer, d'une manière ou d'une autre; et il est possible que pour un prisonnier habitué à l'usage du tabac, une distribution modérée de cet article soit une incitation à se bien conduire, en même temps qu'un calmant qui ne peut avoir que de bons résultats. On comprendra, j'espère, qu'il n'est pas possible de permettre aux détenus de fumer, C'est au Parlement à décider si l'on doit faire aux prisonniers une distribution de tabac à chiquer. Après avoir étudié la question et l'avoir discutée avec les inspecteurs, nous avons cru qu'il était préférable de ne pas le stipuler dans la nouvelle loi.

M. ALCORN : Y a-t-il dans la loi quelque chose qui permette à un détenu d'obtenir du tabac ?

M. AYLESWORTH : Non, à moins qu'il ne soit ordonné par le médecin.

N. ALCORN : L'intention du Gouvernement est-elle d'y pourvoir ?

M. AYLESWORTH : Pas par une loi.

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

Reprise de la Séance.

3e LECTURE

Après délibération sommaire en comité général, de divers projets de loi d'intérêt local:

Le 1er (n° 150) relatif à la compagnie du chemin de fer Windsor à Essex et au bord du lac rapide—M. Clarke ;

Le 2e (n° 57) relatif à la compagnie du canal de Montréal à Ottawa et à la baie Georgienne—M. Belcourt ;

Le 3e (n° 158) pour autoriser la compagnie du chemin de fer de Burk's-Falls à French-River—M. McKenzie ;

Le 4e (n° 149) relatif à la compagnie du chemin de fer central du Canada—M. German ;

Le 5e (n° 76) relatif à la maison Revillon frères, à responsabilité limitée—M. McCool.

2e LECTURE

De deux projets de loi :

Le 1er (n° 186) relatif à la Monarch Bank of Canada.— M. Parmelee.

Le 2e (n° 197) autorisant la compagnie de chemins de fer de la vallée de la rivière Fording—M. Galliher.

DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF A LA COMPAGNIE DU PONT ET DU CHEMIN DE FER TERMINAL DE FORT-WILLIAM.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 122), déposé par M. Macpherson, autorisant la compagnie du pont et du chemin de fer terminal de Fort-William.

Sur l'article 8.

M. R. L. BORDEN : Ce pont ne gênera-t-il pas la navigation ? L'amendement adopté par le comité des chemins de fer me parait bien mal rédigé.

M. CAMPBELL : Les plans du pont sur la rivière Kaministiquia ont été soumis au comité. Ce pont qui pourra être ouvert en trente secondes, est aussi parfait que tous ceux qui existent ailleurs. On ne peut franchir la rivière que sur un pont à haut niveau ou au moyen d'un tunnel. Le comité s'est déclaré satisfait d'un pont construit d'après le plan qui lui a été soumis.

M. EMMERSON : Il a été stipulé de plus que le chenal ne doit pas avoir moins de 200 pieds.

M. R. L. BORDEN : Je ne vois rien dans cet article relatif à la nature du pont.

M. EMMERSON : La loi sur les chemins de fer de 1903, qui trouve ici son application, contient des dispositions spéciales au sujet des ponts sur les cours d'eau navigables. Le plan général doit être approuvé par le ministre des Travaux publics et les détails sont laissés à l'appréciation de la commission des chemins de fer.

M. R. L. BORDEN : L'amendement adopté par le comité est rédigé dans un anglais qui laisse à désirer. Il dit, textuellement, que la compagnie "lorsque construite" devra modifier le pont. Tel que l'amendement est redigé, les mots "when constructed" ne peuvent s'appliquer qu'à la compagnie, tandis qu'ils doivent se rapporter au pont. On comprend le sens, mais la rédaction est très défectueuse. Si le ministre en est satisfait, je n'ai rien à dire.

M. D. ROSS : Voici ce qu'on a voulu exprimer : la compagnie n'est pas tenue de construire le pont, mais si elle le construit, il devra être muni d'un chemin pour les piétons.

M. R. L. BORDEN : Tout ce que j'ai à dire, c'est que l'idée est mal exprimée.

M. EMMERSON : Le sens en est bien clair.

M. FIELDING : Je conseillerais au promoteur du bill de se contenter de la 3e lecture et de le faire réimprimer pour le faire reviser par l'avocat du département.

(Il est fait rapport du bill).

ADOPTION DES AMENDEMENTS APPORTES PAR LE SENAT AU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER ASHCROFT-FORT-GEORGE.

Les amendements apportés par le Sénat au projet de loi (n° 89) autorisant la compagnie du chemin de fer d'Ashcroft à Baskerville et à Fort-George sont lus pour la 1re fois.

M. DUNCAN ROSS : Je propose que les susdits amendements soient lus une 2e fois et adoptés.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : Quels sont ces amendements ?

M. GALLIHER : L'amendement stipule que lorsqu'un chemin de fer traverse une gorge de montagne et que la construction d'une seconde ligne serait impossible ou très coûteuse, la seconde compagnie aura droit de circulation sur la voie de la première.

M. R. L. BORDEN : Quel est cet article 137 de la loi sur les chemins de fer dont il est question dans l'article 11 amendé par le Sénat ?

M. DUNCAN ROSS : D'après ce que je puis voir c'est cet article qui donne à une compagnie le droit de circulation sur la voie d'une autre compagnie, sujet à l'assentiment de la commission des chemins de fer. On a prétendu que l'article de la loi générale

sur les chemins de fer n'est pas assez explicite pour couvrir le cas du défilé de la Tête-Jaune, et le Sénat, dans sa sagesse, pour suppléer à l'insuffisance de la loi, a introduit cet amendement dans toutes les chartes des chemins de fer qui traversent les montagnes.

M. EMMERSON : Je dois dire qu'il existe des divergences d'opinions sur l'étendue des pouvoirs conférés à la commission par l'article 137, pour accorder le droit de circulation à une compagnie sur la voie d'une autre compagnie ; c'est pour obvier à ce doute que le Sénat a introduit cet amendement. Je dois dire aussi que nous avons à l'étude un amendement à la loi sur les chemins de fer qui fera cesser la difficulté.

M. R. L. BORDEN : Le même que nous avons discuté assez longuement ?

M. EMMERSON : Oui.

(Les amendements sont lus pour la 2e fois et adoptés.)

2e LECTURE

De deux projets de loi :

Le 1er (n° 172), relatif à la compagnie du pont de la rivière Sainte-Marie—M. Stewart ;

Le 2e (n° 173), relatif à la compagnie du chemin de fer du Pacifique à l'Atlantique—M. Stewart.

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL MODIFIANT LA LOI SUR LES PENITENCIERS.

La Chambre reprend la discussion sur le projet de loi (n° 176) tendant à modifier la loi sur les pénitenciers—M. Aylesworth.

Sur l'article 61 :

Le travail des détenus est obligatoire ; c'est-à-dire que chaque détenu, hors les cas de maladie ou autre empêchement, est constamment tenu au travail forcé, pendant dix heures au moins s'il est possible, non compris les heures de repas, tous les jours, sauf les dimanches, le Vendredi-Saint, le jour de Noël et tous les autres jours que le Gouverneur général réserve comme jours de jeûne ou d'actions de grâce, ainsi que ceux désignés par les règles établies par l'inspecteur à cet égard ; et le directeur détermine la nature dudit travail, mais nul détenu ne peut être forcé de travailler les jours de fêtes d'obligation du culte auquel il appartient.

M. ALCORN : Une journée de huit heures ne serait-elle pas suffisante ?

M. AYLESWORTH : L'honorable député a dû remarquer que l'article dit "pendant dix heures au moins s'il est possible". Ces mots "s'il est possible" ne sont pas dans la loi de 1886, qui fixait la journée de travail à dix heures. Un fonctionnaire du département a fait la proposition de réduire la journée de travail à huit heures, et elle a été étudiée, mais j'ai cru que le temps n'est pas encore venu d'étendre cette réforme aux détenus.

M. HENDERSON : On pourrait la commencer par eux.

Sur l'article 63 (rémission de peine).

M. AYLESWORTH : Cet article ne change rien dans le fond. L'article 55 du statut revisé établit pour la rémission d'une partie de la peine un mode de calcul très compliqué. Ce mode de calcul a été changé, mais il n'affecte en rien la loi actuelle.

M. ALCORN : La dernière clause du paragraphe 4 n'est-elle pas trop sévère ? Elle décrète que, pour certaines infractions, le porteur d'un permis, sous l'empire de l'acte relatif à la libération conditionnelle des détenus qui déchoit de ce permis, perd toute rémission de peine par lui gagnée. Aux termes de ce paragraphe, si le permis est annulé, le détenu perd l'avantage de la rémission partielle de sa peine. Je suggère de supprimer cette clause. Elle est d'une extrême rigueur.

M. AYLESWORTH : Elle peut être sévère mais elle se trouve dans la loi actuelle sur la libération conditionnelle des détenus. Pour la supprimer, il faudrait également modifier cette autre loi et, après réflexion, l'honorable député qui vient d'adresser la parole sera peut-être d'avis de ne rien changer. Aux termes de la loi, le porteur d'un permis sous l'empire de l'acte relatif à la libération conditionnelle des détenus qui décheoit de ce permis, est non seulement obligé de subir le reste de sa peine sous les verroux mais il perd toute rémission de peine ou le bénéfice de toute mitigation de sa condamnation résultant de sa bonne conduite antérieure. Ne serait-il pas imprudent de diminuer l'encouragement que la loi donne à ceux qui sont élargis provisoirement pour les engager à se bien conduire ? Ce serait faire preuve de plus de rigueur envers eux, dans le cas de déchéance de ce droit, que de décréter que, non seulement, ils seront remis sous les verroux mais qu'ils perdront toute rémission de peine qu'ils auraient gagnée antérieurement. Si vous diminuez les conditions attachées à la récompense de ceux dont la conduite est bonne, vous exposez les détenus élargis conditionnellement à commettre des infractions qui entraîneraient leur réincarcération.

M. ALCORN : Une peine suffirait selon moi.

M. AYLESWORTH : Il n'y a vraiment pas d'aggravation de la peine. Cela revient à laisser la loi suivre son cours et à dire au détenu : Vous avez d'autant plus raison de vous bien conduire que vous n'obtiendrez aucune mitigation de votre peine si vous vous conduisez mal.

Sur l'article 70 (délibération des détenus).

M. AYLESWORTH : Cet article est modifié. Les quatre premiers paragraphes seraient intacts sans la suppression des mots "novembre" et "mars". La loi décrète qu'un détenu dont la peine expire à une certaine période de l'année peut, à son choix, rester au pénitencier jusqu'au printemps. Aux termes des statuts revisés, il avait ce privilège lorsque sa peine expierait au cours des mois de novembre, décembre, janvier, février ou mars. Nous voulons restreindre ce privilège aux trois mois d'hiver.

M. ALCORN : Quant au paragraphe 4 relatif aux vêtements, je serais d'avis d'ajouter un paletot lorsque le détenu est libéré pendant l'hiver.

M. AYLESWORTH : C'est une question d'administration. Si le détenu possède un paletot à son entrée au pénitencier, ce paletot sera soigneusement conservé pendant son incarcération, s'il le désire, et lui sera remis lors de son élargissement ou il sera envoyé à un membre de sa famille ou a d'autres personnes à son choix. Mais, s'il n'a pas de paletot lorsqu'il entre au pénitencier, je me demande si l'Etat devrait lui en fournir un lorsqu'il est libre de demeurer au pénitencier jusqu'à ce que la saison lui permette de s'en passer.

M. ALCORN : Je crois qu'on devrait supprimer tout le paragraphe 5.

M. AYLESWORTH : C'est un paragraphe nouveau.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Le paragraphe 5 est ainsi rédigé :

Tout détenu à qui il est remis, en exécution des dispositions du paragraphe 4 du présent article, de l'argent pour ses frais de route ou un ou des billets de transport, est réputé sous la garde du directeur jusqu'à son départ, par chemin de fer ou autre mode de transport, pour sa destination, et il est du devoir du directeur de prendre les mesures nécessaires pour assurer le départ du libéré.

M. AYLESWORTH : Cette disposition a pour but d'empêcher ce qui a été un ennui dans les villes qui renferment un pénitencier. Les détenus qui sont élargis peuvent recevoir de l'argent pour leurs frais de route ou des billets de transport pour se rendre à l'endroit d'où ils viennent. Au lieu de s'éloigner, ils pourraient échanger leurs billets contre de l'argent et demeurer tant que cet argent n'est pas dépensé, dans la ville ou à l'endroit où est situé le pénitencier. On comprend que, lorsque plusieurs criminels, élargis en même temps, sont rassemblés ou lorsqu'ils ont des compagnons de bagne établis à cet endroit, leur présence peut être un danger pour les biens et la paix des citoyens et pour le pénitencier également. Naturellement, si un détenu, lorsqu'il est libéré, désire se fixer dans la ville où le pénitencier est situé, il a le droit de le faire. La loi ne permet pas de l'éloigner; mais, s'il vient de loin et désire retourner chez lui, il n'a aucune raison de ne pas partir immédiatement et de rester plus ou moins longtemps dans un endroit où il n'a pas son domicile et où rien ne le retient apparemment.

M. ALCORN : Cette disposition semble inutile et inapplicable. Le ministre cite le cas de plusieurs détenus élargis en même temps ; comment le directeur du pénitencier s'y prendrait-il pour les suivre à la gare du chemin de fer et s'assurer de leur départ ? Il me semble presque impossible que le directeur applique les dispositions de ce paragraphe. Nous vivons dans un pays libre et, lorsqu'un détenu est élargi, il reconquiert sa liberté et il n'est ni nécessaire ni opportun d'attirer l'attention sur lui en le chassant de la ville au son des fifres et des tambours. Une fois élargi, il doit jouir de la liberté. Selon moi, ce paragraphe n'a pas sa raison d'être.

M. AYLESWORTH : Il s'agit précisément de savoir quand il reconquiert sa liberté. Ce paragraphe dispose que, s'il décide de s'éloigner, il ne devient pas libre aux portes du pénitencier mais à la gare du chemin de fer ou près du bateau qui le transportera ailleurs. S'il dit : Je ne veux pas me rendre dans une autre partie du Canada aux dépens de l'Etat, c'est son droit ; mais, nous déclarons que, s'il préfère recevoir ses frais de route pour se rendre dans un endroit déterminé, il ne recouvre sa liberté qu'à la gare du chemin de fer.

Nous ne faisons que différer, de quelques minutes d'ordinaire, d'une heure environ au plus, le moment de sa libération. Lorsqu'il décide de sortir de la ville, il n'est pas libéré à sa sortie du pénitencier mais au moment du départ du train ou du bateau sur lequel il voyage. N'est-ce pas raisonnable? L'honorable député parle de la libération de plusieurs détenus en même temps. En théorie, cela est possible mais les choses se passent différemment dans la pratique. Un seul détenu est libéré le même jour, bien qu'il puisse y en avoir deux ou trois dont la peine expire ce jour-là. La raison de cette pratique est fort claire. On veut les empêcher de partir en groupe ou de rester à l'endroit où le pénitencier est situé. Pour cela, on leur permet d'obtenir leurs frais de route pour se rendre au loin.

M. ALCORN : Ce que dit le ministre n'est pas d'accord avec les prescriptions de l'article 66 qui dispose que :

Tout détenu à qui il est donné de l'argent ou des billets de transport en exécution des dispositions du paragraphe 4 de l'article 70 et qui emploie cet argent ou ces billets pour quelque fin autre que celle à laquelle cet argent ou ces billets étaient destinés se rend coupable d'infraction (offence) et est passible, sur conviction par voie sommaire, d'emprisonnement pour trois mois au plus.

Ces deux dispositions sont à peine compatibles. Si le détenu est passible d'un nouvel emprisonnement lorsqu'il emploie cet argent à d'autres fins et s'il doit être escorté à la gare par le directeur du pénitencier, on me semble faire preuve de beaucoup de rigueur envers lui. Ces deux dispositions ne cadrent guère ensemble.

M. AYLESWORTH : Elles se concilient fort bien. Si le détenu préfère accepter l'argent, il sera conduit à la gare sous escorte jusqu'au départ du train. Il pourrait commettre subséquemment l'infraction mentionnée dans l'article 66. Les administrateurs des pénitenciers sont d'avis que les deux dispositions sont nécessaires.

M. ALCORN : Je propose de supprimer le paragraphe 5 de l'article 70.

(La motion est repoussée et l'article approuvé.)

Sur l'article 72 (Examen, destruction ou oblitération partielle des lettres des détenus par le directeur.)

M. AYLESWORTH : Cette disposition ne figurait pas jusqu'ici dans la loi mais elle se trouvait dans les règlements. On me dit que c'est la pratique dans tous les établissements de servitude pénale du monde civilisé et c'est ce qui s'est fait au Canada depuis 50 ans au moins.

Sur l'article 73 (enquête sur le corps des détenus morts dans un pénitencier.

M. ALCORN : Comment ont lieu ces enquêtes?

M. AYLESWORTH : De la manière ordinaire.

M. ALCORN : Les détenus remplissent-ils les fonctions de jurés?

M. AYLESWORTH : Je ne crois pas qu'ils puissent être choisis, du moins aux termes de la loi de l'Ontario. Ils sont frappés de mort civile.

M. ALCORN : Je crois que cette disposition est dangereuse et qu'il serait préférable que le coroner reçut des dépositions et fît rapport au ministre au lieu de s'en rapporter à un jury. Il doit y avoir plus ou moins de danger à introduire au pénitencier douze personnes du dehors pour les fins de l'enquête. Il vaudrait mieux que le coroner fît rapport au ministre, ce qui répondrait au but qu'on se propose d'atteindre.

M. AYLESWORTH : Nous ne faisons que reproduire l'ancienne disposition qui existe dans les statuts revisés depuis 1886 et qui a existé longtemps auparavant. Je n'ai pas entendu que des difficultés eussent surgi, et c'est un axiôme du droit coutumier qu'il n'y a pas de sauvegarde comparable à un jury.

Sur l'annexe " A ".

M. AYLESWORTH : Ce sont les sommes que la Chambre a approuvées lorsqu'elle a adopté une résolution en ce sens.

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF A L'IMMIGRATION.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur le bill (n° 170) déposé par M. Oliver relatif à l'immigration et aux immigrants.

M. OLIVER : Lors d'une séance antérieure, plusieurs articles ont été réservés. Depuis, j'ai étudié attentivement le bill, j'ai réfléchi aux objections qu'on avait soulevées et je me suis efforcé de modifier le projet de loi dans le sens indiqué par la discussion et conformément aux désirs de la Chambre.

Le paragraphe " a" de l'article 2 a été réservé pour nous permettre de mieux définir le mot immigrant. Le mot " stow-a-way " a été retranché et on a ajouté un membre de phrase au sujet des membres de l'équipage. On s'est plaint que les passagers de deuxième classe étaient classés parmi les immigrants, ainsi que les citoyens qui revenaient au Canada. Je propose de biffer les mots " ou de deuxième classe ", afin que la définition ne s'applique qu'aux passagers d'entrepont et à ceux qui gagnent leur passage à travailler, et d'ajouter les mots " pourvu que nul Canadien de naissance, ou nul sujet anglais qui a été naturalisé au Canada, ne soit censé être immigrant au sens de la présente loi."

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 11 :

Quand il est ainsi prévu par un règlement du Gouverneur en conseil, il est établi, prélevé et perçu un droit, payable par le capitaine de tout navire qui arrive avec des passagers d'un port situé en dehors du Canada à un port situé au Canada ; ce droit ne peut excéder deux piastres pour chaque passager âgé de plus d'un an qui débarque au Canada.

2. Le capitaine du navire ou quelque personne pour lui, doit payer ledit droit à l'agent d'immigration au port d'entrée.

3. Un pareil droit peut être imposé par le Gouverneur en conseil relativement aux immigrants débarqués à un port des Etats-Unis et qui viennent au Canada par chemin de fer dans les trois mois à compter de leur débarquement aux Etats-Unis, auquel cas la compagnie de chemin de fer qui les amène au Canada paie le droit.

4. Un pareil droit peut être imposé de la même manière à l'égard des immigrants arrivant au Canada à destination des Etats-Unis, la taxe devant être remboursée à leur départ du Canada pourvu que ce soit dans le mois qui suit immédiatement leur débarquement.

M. OLIVER : Vu l'opposition que cet article a suscité et mon désir de faciliter l'adoption du bill, je propose de supprimer cet article.

M. URIAH WILSON : On ne devrait pas le supprimer, selon moi. Bien que je n'approuve pas le grand nombre d'agents que nous employons et les primes élevées que nous leur payons, je crois que cet article devrait subsister. Le Gouvernement pourrait juger à propos de rappeler ses agents de certains pays et alors cet article du bill serait fort utile.

Je serais en faveur de porter la taxe à $5 par tête. Dans les Etats-Unis non seulement on fait payer $5 par tête, mais on fait subir aux immigrants un examen sur leur degré d'instruction et nous devrions avoir autant à cœur que nos voisins de maintenir notre population à un niveau intellectuel élevé. Je tiens beaucoup à ce qu'on laisse l'article tel qu'il est, car on pourrait en avoir besoin dans un temps assez rapproché.

M. OLIVER : Je suis du même avis que l'honorable député, et la première fois que le bill est venu en discussion, nous avons pu constater qu'il soulevait une opposition considérable; et comme ceux qui faisaient alors cette opposition ne sont pas ici, je ne crois pas qu'il serait juste d'adopter l'article en leur absence.

M. URIAH WILSON : Je crois que l'objection que l'on faisait consistait à dire que cet article ne pourrait être appliqué en vertu des règlements actuels. Les adversaires de l'article étaient opposés à la continuation des agences que nous avons dans les divers pays, pour lesquelles nous payons tant d'argent. Il disait que c'était une inconséquence de notre part que d'adopter un article de ce genre lorsque nous maintenons des agents d'immigration, et qu'il n'y a pas de nécessité de mettre l'article en vigueur maintenant.

M. OLIVER : Je proposais seulement que nous pourrions rayer l'article afin de faciliter l'adoption du bill. Comme, dans tous les cas, ce n'est pas l'intention du Gouvernement d'appliquer immédiatement ces dispositions, je ne vois pas quel dommage il y aurait à en ajourner l'examen.

M. SPROULE : Nous payons présentement à nos agents une prime de $5 sur chaque immigrant, et par cet article nous imposons une taxe de $2 par tête sur chaque immigrant qui entre dans le pays. Il me semble qu'il y a contradiction évidente. Si nous avons besoin d'immigrants et que nous consentions à débourser de l'argent pour les faire venir, il me semble que c'est de la folie de mettre des embarras à leur entrée dans le pays. Comme l'intention n'est pas de mettre cet article en opération immédiatement, rien ne presse donc de l'adopter et lorsque nous abandonnerons le système de payer des primes nous pourrions alors rétablir cette disposition.

A part cela, si l'article doit être appliqué, je crois qu'il devrait être appliqué à tous les immigrants et non pas seulement aux immigrants non acceptables.

M. URIAH WILSON : Je comprends que le ministre voudrait refondre les lois sur l'immigration. Cet article peut être nécessaire dans un avenir très rapproché et on ne veut pas le mettre à exécution immédiatement ; mais on ne sait pas le moment auquel on en aura besoin.

M. SPROULE : Je vois une contradiction vraiment singulière dans ce fait que nous payerons $5 par tête pour faire venir les immigrants et que nous prélèverons sur eux $2 par tête quand ils voudront entrer dans le pays.

M. BARR : Il y a une grande différence entre les Etats-Unis et nous. Les Etats-Unis ont cessé d'inviter l'immigrant, et je crois que nous devrions être très prudents au sujet de la qualité des immigrants que nous laisserons entrer dans le pays à l'avenir. Les Etats-Unis imposent une taxe de $5 tandis que nous proposons de fixer cette taxe à $2. Il est inutile d'adopter cet article qui imposerait cette taxe si nous ne nous proposons pas de l'appliquer prochainement. Je crois qu'un seul mauvais immigrant qui entrera dans le pays nous ferait plus de tort que deux bons immigrants pourront nous faire de bien.

Nous devons nous protéger avec grand soin contre le danger d'admettre des immigrants non acceptables, des immigrants qui sont malades, qui ne sont pas capables de subvenir à leurs besoins et qui ne peuvent pas faire de bons citoyens. Je ne vois pas cependant comment cet article empêchera cette immigration non désirable. Il me paraît être plus un ornement qu'une nécessité et on pourrait aussi bien s'en passer.

M. DANIEL : Je m'oppose surtout à cet article parce qu'il donne au gouvernement le pouvoir non seulement d'imposer une taxe de $2 sur tout immigrant qui entre dans le pays, mais aussi une taxe de $1 sur tout passager qui arrive au Canada, qu'il soit immigrant ou non. Je ne crois pas qu'il soit sage de donner ce pouvoir au Gouvernement. Pour ma part je suis fortement opposé à l'imposition d'aucune taxe sur toute personne qui ne vient dans notre pays que temporairement.

Une taxe de ce genre n'a d'autre fin que d'ennuyer ceux qui ont à la payer, et le résultat sera de donner au Canada la même réputation que les Etats-Unis sont en voie d'acquérir par la taxe qu'ils imposent.

M. R. L. BORDEN : J'ai appelé l'attention du ministre l'autre jour sur le fait que la loi américaine contient une dérogation au bénéfice des citoyens du Canada de même que ceux de Terre-Neuve, du Mexique et de Cuba. Mais l'article que l'on nous propose d'adopter ne fait pas d'exception pour les Etats-Unis.

M. OLIVER : J'ai proposé de rayer cet article afin de faciliter l'adoption du bill. L'intention du Gouvernement n'était pas de mettre ce règlement en vigueur après l'adoption du bill ; nous voulions simplement être investi du pouvoir. Comme il est désirable dans l'intérêt de tous que le bill soit adopté, afin de pouvoir restreindre l'entrée des immigrants non acceptables, et comme nous pourrons revenir plus tard sur l'article que nous discutons en ce moment, je veux bien qu'il soit rayé.

(L'amendement est adopté, et l'article est rayé.)

M. OLIVER : Je propose que l'article 12 soit aussi rayé.

(La motion est adoptée et l'article est rayé.)

Sur l'article 15.

M. OLIVER : Vu que nous avons rayé l'article 11, il est nécessaire de modifier l'article 15. Je propose donc que les mots après les mots "devra" dans la 5e ligne "outre les droits s'il en est, payables comme ci-dessus" soient rayés.

(L'amendement est adopté.)

Sur l'article 18.

M. OLIVER : Le mot passager apparaît dans trois endroits dans ce bill. Je propose que ce mot soit rayé et que les mots "et leur distribution" soient ajoutés. La raison de ce changement est que cet article s'applique aux soins des effets d'une personne qui meurt durant le voyage.

Notre définition des mots "passager" et "immigrant" excluraient le stowaway (celui qui se cache pour voyager gratuitement) des dispositions de cet article, et il est désirable que toute personne, "stowaway", immigrant ou passager soit comprise sous cette définition.

(L'amendement est adopté.)

Sur l'article 36.

M. OLIVER : Je propose que le mot "passager" dans la première ligne soit rayé et que le mot "immigrant" lui soit substitué. Le mot "passager" par notre définition comprend les immigrants, mais le mot immigrant ne comprend pas les passagers, et l'intention est que cet article s'applique particulièrement aux immigrants. Nous voulons offrir des avantages spéciaux aux immigrants. Il faudra faire aussi le même changement dans le titre de l'article et dans le dernier mot.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 37.

M. OLIVER : Cet article a été modifié hier soir par la suppression des trois dernières lignes. Mon honorable ami de Wellington-sud (M. Guthrie) a encore certaines objections à la rédaction de l'article tel qu'il est dans le moment. J'ai refait l'article afin qu'il ne puisse pas y avoir d'ambiguïté sur ce qu'il veut dire et ce que nous désirons tous. Je propose que cet article soit rayé et que le texte suivant y soit substitué :

Le capitaine d'un navire qui a des immigrants à bord doit, suivant les ordres qu'il reçoit de l'agent d'immigration au port d'entrée, débarquer lesdits immigrants et leur bagage sans frais pour eux à l'un des débarcadères publics ordinaires, et à des heures raisonnables telles que déterminées par l'agent d'immigration, en conformité du règlement à cet égard.

(L'amendement est adopté.)

Sur l'article 42.

M. OLIVER : Cet article avait été réservé. Nous voulions savoir s'il venait en conflit avec l'autorité provinciale. La question a été discutée avec le sous-ministre de la Justice, et son opinion est que si ces dispositions sont considérées comme de sage politique, l'article doit être conservé. On me dit qu'il y a présentement devant les tribunaux certaines causes dont la décision nous dira si cet article est constitutionnel ou non.

Sur l'article 52, paragraphe 2 :

En pareil cas le propriétaire du navire est aussi responsable de la susdite amende, et, s'il y a plus d'un propriétaire, ces propriétaires en sont conjointement et solidairement responsables.

M. OLIVER: Je propose d'ajouter les mots suivants à ce paragraphe :

Mais chaque fois qu'un capitaine de navire aura été poursuivi en vertu de cet article, on ne pourra pas instituer une poursuite contre le ou les propriétaires du navire.

Nous voulons par là empêcher d'imposer une double amende, une contre le capitaine et l'autre contre le propriétaire du navire. Nous voulons que si l'amende est imposée sur l'un, elle ne pourra pas l'être sur l'autre.

M. R. L. BORDEN : Voulez-vous dire que lorsque vous aurez poursuivi l'un des deux, le capitaine ou le propriétaire, vous ne pourriez pas poursuivre l'autre si vous ne réussiez pas dans votre première poursuite, ou si voulez dire lorsque vous aurez obtenu un jugement contre l'un des deux ?

M. OLIVER : Nous voulons dire lorsque nous aurons obtenu un jugement.

M. R. L. BORDEN : Mais vous ne le dites pas. Ne vaudrait-il pas mieux dire lorsqu'un jugement a été obtenu ?

M. GUTHRIE : Si une poursuite n'a pas réussi contre le capitaine, serait-il juste de poursuivre le propriétaire ?

M. R. L. BORDEN : Peut-être aura-t-on institué la poursuite contre la mauvaise personne.

M. OLIVER : L'intention est que si une poursuite ne réussit pas contre l'un, on pourra en instituer une contre l'autre, mais nous ne désirons pas avoir de jugement contre les deux. Nous voulons avoir le droit de poursuivre les deux au cas où nous ne pourrions pas contre l'un des deux. Je propose l'amendement suivant :

Mais lorsqu'un jugement aura été obtenu en vertu de cet article contre le capitaine du navire aucune autre poursuite ne pourra être instituée contre le propriétaire ou les propriétaires de ces navires.

(L'amendement est adopté.)

M. OLIVER : Il y avait un autre amendement que nous voulions apporter à cet article dans la 6e ligne, afin de le rendre conforme à un article que nous avons amendé dans une séance précédente. Je désire proposer :

Que l'article soit amendé en insérant le mot "épileptique" après le mot "idiot" dans la sixième ligne, et après le mot "sourd" dans la même ligne le mot "muet" et après le mot "infirme" les mots "souffrant d'une maladie ou blessure connue du médecin du navire".

Sur l'article 13 (nombre de passagers par rapport aux dimensions du navire).

M. W. J. ROCHE : Je désire appeler l'attention du ministre sur cet article et quelle décision a été prise au sujet du tonnage du navire. Le tonnage brut d'un steamer moderne comme le "Kaiser Wilhelm II" serait de 20,000 tonnes. En vertu de cet article il aurait droit de transporter 10,000 immigrants ; tandis que si l'on ne prend que son tonnage net qui est de 10,000 tonnes il n'aurait droit de transporter que trois mille immigrants.

M. FIELDING : C'est l'ancien texte.

M. W. ROCHE : Si vous ne spécifiez pas si c'est le "tonnage brut" ou le "tonnage net" il y aura des contestations.

M. FIELDING : Fait-on une différence entre ces termes dans les règlements du conseil de commerce d'Angleterre ?

M. W. ROCHE : Oui.

M. FINLAYSON : J'ai, l'autre jour, appelé l'attention du ministre sur ce point, et je suis d'avis que les règlements de la marine marchande devraient s'appliquer ici, afin que la marine étrangère n'ait pas un avantage sur notre propre marine.

M. OLIVER : Ce n'est pas la question que mon honorable ami (M. W. J. Roche) discute. Il veut savoir quel nombre de passagers un navire a le droit de transporter en proportion de son tonnage.

M. FINLAYSON : Les règlements du conseil de commerce s'appliquent aux navires. Et le nombre de passagers dépend du nombre de pieds cubes d'air dans l'entrepont.

M. OLIVER : C'est une chose différente.

M. W. ROCHE : Il faut que cette question soit réglée, parce qu'il y aura là une source de contestations sans fin.

M. GUTHRIE : Un passager par tonne brute ?

M. FIELDING : Un par tonne nette.

M. W. ROCHE: Dans les grands steamers il y a une grande disproportion entre le tonnage brut et le tonnage net, mais dans les navires ordinaires il n'y a pas autant de différence.

M. OLIVER : Je veux bien spécifier si ce sera la tonne brute ou la tonne nette qui servira à déterminer le nombre de passagers.

M. R. L. BORDEN : Où avez-vous pris cet article ?

M. OLIVER: Il est reproduit de l'ancienne loi d'immigration. Il y a vingt ans qu'il est dans la loi.

M. R. L. BORDEN : Des députés au fait de la navigation pourront peut-être nous guider sur la portée de la loi.

M. W. ROCHE : L'acte primitif s'appliquait aux navires à voiles, et l'on avait à calculer l'espace dans la cale du navire.

M. R. L. BORDEN : Peut-être le ministre consentira-t-il à ajourner la discussion sur cet article à la 3e délibération, ce qui lui donnera le temps dans l'intervalle de consulter le personnel technique, afin de savoir si nous devons nous guider d'après la tonne brute ou la tonne nette.

M. OLIVER : Si l'honorable député y insiste, je le veux bien.

M. W. ROCHE : Il faut dire si c'est l'une ou l'autre.

M. OLIVER : Cela sera noté.

(L'article est réservé.)

Sur l'article 54 (une amende n'excédant pas $20 sur tout capitaine qui force ses passagers à quitter le navire avant 24 heures à compter de l'arrivée).

M. OLIVER : Je désire proposer :

Que l'article soit modifié en insérant après le mot "Canada" dans la 2e ligne les mots "ou les facilités de logement ou de transport par voiture ne sont pas immédiatement disponibles", et en effaçant le mot "passager" dans les 2e, 5e et 6e lignes et en le remplaçant par le mot "immigrant" dans chaque cas.

M. DANIEL : Combien y a-t-il de ports en Canada où il n'y a pas de logement et de moyens de prendre soin des gens ? Il me semble que du moment que l'on désigne un endroit du nom de "port d'entrée" il doit y avoir des abris pour les gens et les moyens d'y vivre.

M. OLIVER : Ce dont il est question ici c'est le logement et le soin des immigrants.

M. DANIEL : Voulez-vous parler de bâtiments publics ?

M. OLIVER : Oui. Cet article ne s'appliquera pas aux passagers qui auront à se pourvoir eux-mêmes, mais comme l'Etat a assumé une certaine responsabilité à l'égard des immigrants nous désirons assurer leur bien-être.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 55 (amende de $40 sur tout capitaine qui refuse de débarquer des passagers gratuitement).

M. OLIVER : Je propose que l'article 55 soit modifié en supprimant le mot "les" dans la 2e ligne et en y substituant le mot "un" et en rayant après le mot "agent" dans la 6e ligne les mots "et le médecin du port".

M. R. L. BORDEN : Je veux demander au ministre si le mot passager sera conservé dans cet article ? Je ne fais que demander un renseignement. Je constate que dans un très grand nombre d'articles vous rayez le mot passager et vous lui substituez le mot immigrant. N'est-ce pas nécessaire de faire la même chose ici ?

M. OLIVER : Non, le mot passager comprend l'immigrant, mais le mot immigrant ne comprend pas les passagers. Dans quelques cas nous donnons une protection spéciale aux immigrants, tandis que dans ce cas-ci il est désirable d'avoir le mot "passager."

(L'article, ainsi modifié, est adopté).

Sur l'article 56 (amende n'excédant pas $400 et pas moindre de $50 sur tout capitaine qui mouille un navire ailleurs qu'à l'endroit désigné).

M. OLIVER : Je propose que l'article 56 soit rayé.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi le rayez-vous ?

M. OLIVER : Il y a un autre article qui dit absolument la même chose.

(La motion est adoptée.)

Sur l'article 58 (contravention aux instructions concernant le débarquement et le logement des immigrants).

M. OLIVER : Je propose que l'article 58 soit rayé pour la même raison.

(La motion est adoptée.)

Sur l'article 59 (amarrage du navire à l'endroit désigné).

M. OLIVER : Je propose que cet article soit rayé.

(La motion est adoptée.)

Sur l'article 63 (hôteliers qui négligent d'afficher une liste de leurs prix).

M. OLIVER : L'article avait été réservé pour obtenir l'opinion du département de la Justice sur la question de savoir si nous n'empiétons pas sur la juridiction provinciale, et l'opinion que le département a donnée est la même que celle concernant l'article 40 et l'article 42, c'est-à-dire que si la Chambre considère que les dispositions de cet article sont dans l'intérêt général, on doit les maintenir dans la loi tant que les cours n'auront pas décidé la question.

Sur l'article 64 (détention d'effets après offre de $5).

M. OLIVER : L'article 63 et l'article 64 sont soumis à la même réserve.

Sur l'article 66 (permettre à des employés du navire de visiter la partie assignée à des immigrantes).

M. OLIVER : Je propose de retrancher le mot "tel" dans la première ligne et le mot "les" après le mot "dans" dans la seconde ligne et d'y substituer "dans les eaux canadiennes." Cela est fait dans le but de ne pas restreindre l'application de cet article aux eaux canadiennes.

M. R. L. BORDEN : Vous avez l'expression "passagères immigrants" ; cela ne signifie-t-il pas "immigrants" ?

M. OLIVER : Je crois que le mot devrait être "immigrantes" et je propose de supprimer le mot "passagères."

(La motion est adoptée.)

Sur l'article 68 (violations des lois dans un port étranger ou du contrat fait avec un passager).

M. OLIVER : Je propose que l'article 68 soit amendé en enlevant le mot "passagers" dans la première et dans la 6e lignes en lui substituant le mot "immigrants" dans chaque cas ; en enlevant le mot "passagers" dans la 7e ligne en y insérant à la place le mot "immigrants" et d'ajouter après le mot "Canada" dans la 2e ligne les mots "dans tout port canadien."

(La motion est adoptée.)

Sur l'article 70 (gage sur navires).

M. OLIVER : Je crois qu'il s'agit de savoir si les droits ou amendes constituent un gage sur un navire. On a exprimé le doute qu'il y aurait peut-être difficulté à maintenir ce gage lorsque la dette est payée ou n'est pas payée. Je propose que l'article 70 soit amendé en insérant après le mot "constituent" dans la 2e ligne du premier paragraphe les mots "jusqu'à paiement" et après le mot "constitue" dans le paragraphe 2 les mots "jusqu'à paiement."

Sur l'article 73.

M. OLIVER : L'article primitif empêchait tout appel. Cet article avait été emprunté

à l'ancienne loi. Il empêchait tout appel d'une condamnation. Avant hier soir la Chambre a été d'avis qu'il ne devrait pas y avoir d'appel des condamnations pour une somme moindre de $100, mais que des appels pourraient être permis lorsque les condamnations dépassent cette somme, et que dans ces cas là l'appelant devra faire un dépôt en garantie. Je propose que l'article 73 soit rayé et que le texte suivant lui soit substitué :

Aucune condamnation ou procédure rendue ou prise en vertu de cet acte ne pourra être cassée pour vice de forme ; on ne pourra non plus se pourvoir devant une juridiction supérieure par voie d'appel, de certiorari ou autrement, à moins que l'amende imposée ne soit de $100 ou plus.

2. Nul mandat d'arrêt ou ordre d'écrou ne sera déclaré nul pour raison de vice de forme, pourvu qu'il y soit déclaré que la personne a été condamnée et qu'il y a de bonnes et valables raisons pour la condamnation.

3. Dans le cas du pourvoi devant une cour supérieure par voie d'appel, de certiorari ou autrement, de toute condamnation ou procédure en vertu de cette loi, il faudra garantir les frais d'instance, au jugement du président de telle cour.

Cela devrait être la garantie de quelque somme déterminée.

M. GUTHRIE : Disons $100.

M. OLIVER : Je propose que nous insérions, après le mot "garantie" les mots "au montant de $100".

M. R. L. BORDEN : Le projet de bill a-t-il été soumis au département de la Justice ?

M. OLIVER : Oui.

M. R. L. BORDEN : On n'a peut-être pas eu le temps de l'examiner avec soin ; il ne me semble pas avoir été très bien divisé. Il est très désirable que les amendes imposées soient groupées. Vous paraissez vouloir les grouper au commencement de l'article 47. Puis vous inscrivez comme en-tête à la page 13, aussitôt avant l'article 60, "Courtiers d'immigrants", titre qui n'est pas à sa place, car vous continuez à édicter des amendes à la suite. J'imagine que ce titre ne forme pas partie du statut.

M. AYLESWORTH : Ce titre devrait évidemment figurer après l'article 60, et non pas avant.

M. R. L. BORDEN : Mais le ministre de la Justice observera que l'article 70 a trait au recouvrement de droits et d'amendes ; l'article 71 a trait à la procédure, et l'article 74 règle l'obtention des deniers nécessaires à la réalisation d'une certaine fin qui n'a rien à faire avec la procédure, d'après ce que je puis voir. Dans l'article 75, vous imposez de nouvelles amendes; dans l'article 76, vous mêlez les deux dans une certaine mesure ; puis viennent certaines autres dispositions qui, à mon avis, devraient être groupées. Ce n'est évidemment qu'une affaire de commodité, mais il vaudrait mieux que les articles du bill fussent un peu mieux groupés.

M. OLIVER : J'imagine que la difficulté a surgi parce qu'on a pris l'ancien acte et qu'on y a inséré de nouvelles dispositions, sans considérer, peut-être, quel serait leur effet dans l'ensemble.

M. R. L. BORDEN : J'ai cru comprendre de la part de quelques-uns des membres de la commission engagés dans la revision des statuts que le Gouvernement et les jurisconsultes de l'Etat chargés de cette besogne se proposaient de grouper les articles imposant des amendes, et ainsi de suite, de manière à ce que les dispositions de toute loi importante soumise au Parlement fussent rangées dans un ordre logique. C'est là une excellente idée et j'aurais aimé qu'elle eût été mise à effet, dans le cas actuel, mieux qu'on ne semble l'avoir fait.

(Il est fait rapport du bill ; les amendements sont lus la 1re et la 2e fois et adoptés.)

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF AUX RESERVES FORESTIERES.

La Chambre pas à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 47), déposé par M. Oliver, relatif aux réserves forestières.

Sur l'article 12.

M. OLIVER : L'article a pour fin de déclarer que le Gouvernement ne se propose pas de réclamer l'exercice d'aucun droit, ni d'aucune autorité sur des terrains dont l'Etat n'est pas détenteur. On a jugé que la rédaction du bill était telle que les droits des locataires de concessions forestières ne se trouveraient pas soustraits à l'empire de l'acte. Notre intention n'est pas de les soustraire à l'empire de la loi, et nous ne jugions pas que cet article les y soustrayait. Mais, à la suite de la discussion qui a eu lieu, nous pensons qu'il serait préférable d'exprimer aussi clairement que possible la visée du bill à cet égard. En conséquence, j'ai l'honneur de proposer l'article suivant pour remplacer l'article 12 :

12. A moins qu'il ne soit ci-après autrement prescrit, la présente loi ne s'applique pas aux terres situées dans les limites d'aucune réserve mise à part et constituée en vertu de la présente loi et dont la couronne pour le Canada ne détient pas le titre à la date de l'adoption de la présente loi ; et ne s'applique pas aux terres situées dans lesdites limites qui à cette date sont cédées à bail ou sont sujettes à un permis de coupe de bois ou à quelque autre droit ou intérêt s'y rattachant, et cela tant que ledit bail ou ledit permis ou autre droit ou intérêt continue d'exister ; mais rien dans aucun bail ou permis accordé jusqu'ici ne pourra être invoqué à l'encontre de l'application de ladite loi ni d'aucun règlement émis sous son empire en vue de la conservation du gibier, de la

conservation et de la reproduction des forêts ; et de plus lorsqu'aucune terre concernant laquelle il a été accordé un bail ou un permis de coupe ne renferme plus, ou a été dépouillée de bois marchand, ledit bail ou permis de coupe concernant cette terre pourra être résilié sur avis du locataire ou du porteur du permis, et cette terre par la suite sera sujette à toutes les dispositions du présent acte et à tous les règlements édictés aux termes dudit acte.

Lorsque ce bill fut délibéré précédemment, le ministère était d'avis qu'il devait être modifié, soit par l'addition d'un nouvel article, ou d'un nouveau paragraphe ; de manière à prescrire que dans le cas où le ministère se proposerait de faire l'acquisition d'aucune des terres qui, aux termes de l'article modifié, ne forment pas partie de la réserve forestière, parce qu'elles se trouvent couvertes par des permis de coupe, la valeur du permis de coupe ou de la terre couverte par ce permis de coupe ne pût être considérée comme étant plus grande en raison des conditions déterminées par le présent statut. Le Gouvernement s'est déclaré prêt à accepter cette proposition.

Je suis bien prêt à accepter le principe. Si je me rappelle bien, je prétendis que la valeur de ces terres ne pouvait être augmentée en raison de l'établissement de ces reserves forestières, vu que les propriétaires de concessions forestières ne tireraient aucun avantage de l'établissement de ces réserves. Mais si l'établissement de ces réserves a pour effet de donner une plus-value à ces concessions, sûrement le détenteur de la concession ne saurait réclamer cette plus-value. Nous ne saurions, j'imagine, rédiger à l'improviste une disposition réglant ce cas ; mais j'accepte très volontiers la proposition de l'honorable député de faire rédiger un article dans ce sens. Si le bill passe en comité, je m'engagerai à soumettre une disposition dans ce sens la prochaine fois que le bill sera délibéré.

Sur l'article 11 :

Le Gouverneur en conseil peut obtenir du possesseur d'un titre ou d'un intérêt dans tout terrain situé dans les limites d'une réserve forestière tel abandon de ses droits qui permette la mise à exécution des règlements faits sous l'autorité de la présente loi pour prévenir la violation de la propriété et pour protéger le gibier sur ce terrain, et, là où il y a lieu, peut indemniser l'intéressé, et, à compter de cet abandon et dans la mesure y stipulée, la présente loi et les règlements faits sous son autorité s'appliquent à ces terres.

M. OLIVER : Je propose que les mots " tel abandon de ses droits qui permette la mise à exécution " dans la troisième ligne soient biffés et remplacés par les mots " telle renonciation par écrit du privilège exemptant ses terres de l'opération ", aussi, que ces mots " sur ce terrain ", dans la sixième ligne, soient biffés et que, dans la septième ligne, le mot " abandon " soit remplacé par le mot " renonciation ".

(L'article 11, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 10 :

Au cours de la construction de tout chemin de fer traversant des terres fédérales, le ministre de l'Intérieur peut nommer tels gardes-forestiers qu'il juge nécessaires pour protéger la forêt contre l'incendie le long de ce chemin de fer ou dans le voisinage, et il est du devoir de tout tel garde-forestier d'appliquer les dispositions de la présente loi et des règlements faits sous son empire ainsi que de toute autre loi ou tout autre règlement en vigueur dans son district, relativement à la protection contre les incendies ; et à cet effet et dans une étendue de cinq milles de chaque côté de pareil chemin de fer tout tel garde-forestier a tous les pouvoirs d'un juge de paix, et la moitié des frais occasionnés par ce service de protection ou s'y rattachant, constitue une créance de la couronne contre toute personne construisant ce chemin de fer et est payable à la demande du ministre de l'Intérieur et peut être recouvrée à la poursuite de la couronne devant tout tribunal de juridiction compétente.

2. Le Gouverneur en conseil peut adopter les règlements qu'il juge nécessaires ou à propos pour donner plein effet à la teneur du présent article dans toute sa portée.

M. OLIVER : Je propose que les mots " ou tout autre règlement en vigueur dans son district relativement à la protection contre les incendies " dans les lignes septième, huitième et neuvième, soient biffés et remplacés par les mots suivants : " soit du Parlement canadien ou de la province dans laquelle ces terres sont situées, seulement et dans la mesure où tel acte ou tel règlement fait son empire ont trait à la protection contre les incendies et sont en vigueur dans le district pour lequel ce garde-forestier est nommé ".

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'annexe.

M. OLIVER : Je désire modifier les articles 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 et 8 de l'annexe relative à la Colombie-Anglaise. Les amendements sont en conformité de la carte que j'ai déposée sur le bureau. Lorsque le bill fut imprimé, nous n'avions pas l'avantage de la présence de notre inspecteur de homesteads pour la Colombie-Anglaise. Nous indiquâmes les situations au meilleur de notre connaissance. Mais, à son arrivée, nous nous sommes renseignés auprès de lui, et, en conséquence, nous soumettons ces amendements. J'ai l'honneur de proposer que les paragraphes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 et 8 de l'annexe relative à la Colombie-Anglaise soient rayés et remplacés par ceux contenus dans l'amendement que j'ai remis au président.

M. W. J. ROCHE : Il est un point sur lequel j'ai attiré l'attention du ministre lorsque ce bill fut délibéré précédemment. Une certaine classe de personnes détentrices de terres dont la couronne ne possède pas les titres semblaient être soustraites à l'empire de la loi. Il semble exister quelque désaccord sur ce point entre les articles 11 et 12, et je ne crois pas que l'article 12, sous sa

forme modifiée, s'applique à toutes ces classes de personnes. Je veux parler d'une classe de particuliers détenteurs de concessions forestières ; non pas de ceux qui ont des permis de coupe de bois, mais de ceux qui ont acheté leurs terres de la compagnie de chemin de fer. Il n'y a rien dans cet acte qui permette à l'Etat de prendre possession de ces terres, moyennant la concession d'autres terrains, le paiement d'une indemnité aux acquéreurs particuliers, ou autrement.

M. OLIVER: L'article 7 autorise l'échange dans le cas de terrains dont le titre est possédé par quelque autre que la couronne.

M. W. J. ROCHE : Et le ministre n'a pas pris d'autre moyen de s'assurer les terrains dans le cas où ces gens refuseraient de disposer de leur propriété. C'est-à-dire que ceux-ci peuvent à leur gré invoquer ou ne pas invoquer cette disposition de l'article 7.

M. OLIVER : J'ai expliqué que nous ne voulions pas nous faire attribuer le pouvoir d'expropriation tant que le Parlement n'aurait pas approuvé le principe du bill, ainsi que son application. Quand nous aurons obtenu cette approbation et que nous nous serons renseignés plus complètement quant aux exigences du cas, si nous jugeons nécessaire d'avoir des pouvoirs d'expropriation, nous demanderons au Parlement de nous les accorder. Mais nous ne croyons pas qu'il soit désirable de le faire pour le moment. Nous demandons actuellement des pouvoirs très étendus, et le Parlement ne serait peut-être pas disposé à nous accorder le pouvoir d'expropriation sans savoir dans quelle mesure ce pouvoir pourrait être exercé et où il pourrait nous conduire.

M. W. J. ROCHE : Alors, je comprends que les acquéreurs de ces terrains peuvent invoquer cet article, s'ils sont disposés à accepter des conditions raisonnables. Mais qu'advient-il d'une autre classe de colons, ceux qui n'ont pas de titre en règle et qui se sont établis sur des terres sans s'être fait accorder de titre ? Le Gouvernement se propose-t-il de les laisser sur ces terres ou de les faire déguerpir ?

M. OLIVER : Bien entendu, le programme du Gouvernement est exposé dans le bill. D'une manière générale ce programme vise à faire déguerpir de la réserve forestière, autant que possible, ses occupants de toute sorte. Quant à la ligne de conduite que suivra le Gouvernement, en ce qui regarde les occupants sans titre cela dépendra, comme j'ai déjà eu l'occasion d'en informer l'honorable député de Souris (M. Schaffner), de la nature des différents cas. Le colon sans titre n'a pas, il est vrai, la situation légale du concessionnaire de homesteads ; mais il se trouve des circonstances dans lesquelles les droits des occupants sans titre doivent, en équité, être considérés tout autant que ceux du concessionnaire de homestead et, à tout événement, il est d'assez mauvaise politique de ne point vouloir tenir compte des droits de l'occupant sans titre. Nous sommes disposés à considérer ces droits à leur juste mérite, quel qu'il soit. Nous ne sommes pas en position de dire à la Chambre que nous ne tiendrons pas compte des droits de l'occupant sans titre. D'autre part, nous pouvons bien dire que nous ne nous proposons pas de reconnaître à ce dernier plus de droits qu'il n'en a.

M. W. J. ROCHE : Je comprends que la règle posée par le ministre soit applicable dans le cas du "squatter" ordinaire, c'est-à-dire de celui qui est allé s'établir sans titre sur un quart de section. Mais il se trouve nombre de métis, disons une demi-douzaine de familles, qui se sont établies sur un quart de section. Ils n'y sont pas établis comme cultivateurs dans le sens ordinaire du mot. Ils ne cultivent pas pour la peine ; mais ils élèvent quelques bestiaux ; ils ne sont pas cultivateurs dans le sens strict du mot. Si ces townships où ils sont établis doivent être concédés en homesteads, ils sont désireux d'en être informés, afin de commencer à s'y construire des habitations ; d'autre part, si le Gouvernement décide de les faire déguerpir, ils ont intérêt à le savoir le plus tôt possible. Depuis quelques années, ils ont vécu dans un état d'incertitude.

M. OLIVER : Le but que poursuit le Gouvernement en priant la Chambre d'adopter le présent bill c'est précisément d'être à même de régler définitivement de tels cas. La difficulté c'est que le Gouvernement, tout désireux qu'il était d'établir des réserves forestières, au point de refuser de vendre ou de concéder, autant que possible, les sections à numéros pairs, n'avait pas cet appui du Parlement qui lui aurait été nécessaire en vue de prendre les mesures définitives et décisives pour faire déguerpir tous les occupants et assurer la conservation des forêts et du gibier.

(La proposition du ministre est adoptée.)

M. OLIVER: Je propose que les lignes suivantes soient ajoutées à l'annexe concernant l'Alberta :

21. La réserve forestière de Kootenay, province d'Alberta, formée du township 2, rang 29, à l'ouest du 4e méridien ; du township 1, moitié est et du quart sud-est du township 2, rang 30, à l'ouest du 4e méridien, contenant 34,560 acres, plus ou moins.

Cette étendue a été réservée depuis nombre d'années, mais elle n'était pas comprise dans la liste, et l'honorable député d'Alberta en a fait l'observation au ministère.

(La proposition est adoptée.)

M. OLIVER : Je propose que l'article relatif à la montagne du Porc-Epic soit modifié de la manière suivante :

La réserve forestière fédérale du Porc-épic n° 2, dans la province du Manitoba, formée des townships 41 et 42, rang 27, des townships, 40, 41 et 42, rang 28, des quatre rangées septentrionales de sections dans le township 39, et de la superficie entière des townships 40, 41 et 42, rang 29, tous à l'ouest du 1er méridien principal, formant une superficie de 322 milles carrés, plus ou moins.

Après nouvel examen des conditions, j'ai constaté que nous pourrions agrandir la réserve quelque peu, et en changeant les limites faire disparaître tout doute quant aux concessions forestières.

(La proposition est adoptée.)

M. OLIVER : Je propose que le paragraphe relatif à la réserve du Porc-Epic n° 2 soit modifié et rédigé dans les termes suivants :

La réserve forestière fédérale du Porc-épic n° 2, dans la province de Saskatchewan, formée des townships 38, 39, 40, 41 et 42, rang 31 et 32, tous à l'ouest du 1er méridien principal et comprenant une superficie de 360 milles carrés plus ou moins.

Cet amendement est inspiré par les mêmes raisons que le précédent. Les réserves n° 1 et n° 2 forment à elles deux la réserve du Porc-Epic. Elles sont distinguées l'une de l'autre parce que l'une se trouve située dans le Manitoba et l'autre dans la Saskatchewan.

(La proposition est adoptée.)

M. OLIVER : Je désire faire quelque modification au paragraphe concernant la réserve de la montagne du Canard. Je propose :

Que l'article 13 de l'annexe à l'acte concernant certaines réserves forestières fédérales soit modifié par l'insertion après les mots " rang 23 ", dans la ligne 3 dudit article, des mots suivants :
A l'exception de la rangée est de section.

(La proposition est adoptée.)

M. OLIVER : Je vois que la description donnée dans le bill imprimé ne correspond pas à celle que l'on trouve dans les archives du département et indiquée sur la carte. Je propose :

Que l'article 13 de l'annexe de l'acte concernant certaines réserves forestières du domaine fédéral soit modifié par la radiation des mots " quart nord-ouest " dans la 7e ligne dudit article, et l'insertion, à leur place, des mots suivants : " sections 19, 20, 29, 30, 31 et 32.

L'article, sous sa forme actuelle, parle du quart d'un township, tandis que les archives font voir qu'il ne s'y trouve que six sections au lieu de neuf.

(La proposition est adoptée.)

M. R. L. BORDEN : Vous proposez-vous d'imprimer le bill de nouveau ?

M. OLIVER : Oui.

DISCUSSION SUR LE BILL MODIFIANT LA LOI SUR LES INDIENS.

Le projet de loi (n° 194), déposé par M. Oliver, tendant à modifier la loi sur les Indiens, est lu pour la 2e fois et la Chambre se forme en comité pour l'examiner.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Ce bill ne comprend qu'un seul article et n'a qu'une seule fin : changer le montant de l'indemnité qu'il nous est permis de payer immédiatement et directement aux Indiens en vue d'obtenir d'eux l'abandon de leurs terres. Actuellement les Indiens qui font abandon de leurs terres n'ont droit de recevoir que 10 pour 100 du prix d'achat, soit en argent, soit autrement. Nous constatons qu'une aussi faible indemnité ne suffit pas pour les engager à se déposséder de leurs terres ; à cette condition nous avons beaucoup de difficulté à les induire à s'en déposséder. Il y a quelques semaines, pendant que nous délibérions le budget du département des Indiens, plusieurs députés, du Nord-Ouest pour la plus grande partie, déclarèrent qu'il serait urgent d'assurer l'utilisation des vastes étendues de terre détenues par les Indiens, et que ceux-ci n'utilisent aucunement, et cela au détriment des colons, de la prospérité et du progrès de la région. Plusieurs propositions furent avancées en vue de déterminer une solution de la difficulté, solution que la députation généralement semblait appeler de ses vœux ; et il m'a paru, à l'étude de la question, qu'il serait opportun à cet effet de nous faire autoriser à porter le chiffre de ce premier versement aux Indiens de 10 pour 100 à 50 pour 100 au besoin, suivant que le département le jugerait à propos, dans telle ou telle circonstance.

M. SAM. HUGHES : Quelle ligne de conduite le ministre se propose-t-il de suivre au sujet de ces réserves ? Va-t-il disposer de celles qui ne sont pas utilisées par les Indiens ?

M. OLIVER : C'est la proposition qui a été faite en cette Chambre, et c'est la ligne de conduite que le département se propose de suivre, comme j'aurai occasion de l'indiquer. Le comité sera peut-être curieux de savoir quelle est la superficie placée dans ces conditions. Voici quelques statistiques que j'ai fait préparer et qui indiquent que, dans la province du Manitoba, les Indiens sont au nombre de 6,870, et que la superficie réservée pour eux est de 326,013 acres. Les Indiens ont droit, aux termes du traité, à 160 acres pour chaque famille de cinq ; mais si l'on divise par le nombre actuel des Indiens dans cette province le chiffre de la su-

perficie réservée, on constate que cette superficie comprend 106,073 acres de plus que ce que ces Indiens peuvent réclamer en vertu du traité. Cela équivaut à un tiers de la superficie totale. Sans doute, ni le département des Indiens ni le Gouvernement n'ont le droit d'empiéter sur cette superficie, quand même elle excéderait celle fixée par le traité ; et la seule manière dont il serait possible d'en obtenir l'abandon de la part des Indiens, ce serait d'en faire l'achat, car ils en sont propriétaires dans toute l'acception du mot. Dans la Saskatchewan et l'Alberta, la population indienne est de 14,020, et la superficie de la réserve est de 2,619,154. Dans le Nord-Ouest, les Indiens, aux termes du traité, ont droit à 640 acres par famille de cinq personnes. Si l'on établit le rapport entre le chiffre de la population et cette superficie, on constate que les réserves indiennes de la Saskatchewan et de l'Alberta comprennent 824,954 acres de plus qu'il n'est fixé par le statut, au taux de 640 acres par famille indienne de cinq personnes. Si le traité conclu avec les Indiens dans le Nord-Ouest comportait la même superficie par famille que celui conclu avec les Indiens du Manitoba,—soit 160 acres par famille de cinq,—l'excédent serait de 2,171,114 acres. C'est-à-dire que les Indiens dans la Saskatchewan et l'Alberta détiennent aujourd'hui 2,171,114 acres au delà de la superficie à laquelle ils auraient droit au taux de 160 acres par famille de cinq personnes. Dans les circonstances présentes, où la terre est en grande demande, où il s'établit des villes dans bien des cas à proximité de ces réserves, c'est là une situation qui requiert notre attention, et c'est la fin que nous nous proposons en soumettant le présent bill. Nous avons récemment conclu certains arrangements avec les Indiens en vue de l'achat de leurs terres. Nous avons obtenu abandon de la réserve de Kamsack, à Kamsack, sur le chemin de fer Canadien-du-Nord, de la réserve de Stoney, près de Battleford et de la réserve de Pasqua au nord de Regina. C'est-à-dire que nous avons obtenu l'abandon de cette partie de la réserve de Pasqua excédant le superficie que les Indiens ont droit de détenir.

M. SAM. HUGHES : Ces terres ont-elles été revendues?

M. OLIVER : Les terres de la réserve de Stoney, à Battleford, ont été vendues aux enchères, il y a quelques jours. Nous n'avons pas encore reçu le rapport de cette vente.

M. SAM. HUGHES : Il en est de même, je crois, de la réserve de Kamsack.

M. OLIVER : On arpente la réserve actuellement et aussitôt ce travail fini, les terrains seront mis en vente.

M. LAKE : En terrains de quelles grandeurs ?

M. OLIVER : En quarts de section ordinaires. Nous avons d'autre part, entamé des négociations au sujet d'une partie, ou de la totalité, d'autres réserves. L'une de celle-ci est la réserve de Muscowpetung, une autre est celle des Sarcis, à Calgary, et une troisième, celle de Hobbema, le long du chemin de fer qui relie Calgary à Edmonton. Nous n'avons pas réussi à conclure de marché avec les Indiens au sujet de celle-ci ; mais il serait désirable d'y arriver, et nous espérons réussir, si le projet de loi actuel est adopté. Nous avons aussi à l'examen l'acquisition de la réserve du lac à la Pêche, sur le Canadien-du-Nord, un peu à l'ouest de Kamsack.

M. LAKE : A-t-il été pris quelque mesure relativement au lac Croche?

M. OLIVER : Pas encore. Mais la réserve de Pasqua, est, si je ne me trompe, dans la même agence.

M. LAKE : Non.

M. OLIVER : Dans l'agence voisine?

M. LAKE : Je ne le pense pas.

M. OLIVER : A tout événement nous avons entamé des négociations au sujet de la réserve du lac Croche ; mais elles n'ont pas abouti. Toutefois, en ce qui regarde cette réserve, comme en ce qui regarde quelques autres, nous espérons qu'une fois le présent bill adopté nous serons en mesure de mener à bonne fin les négociations avec les Indiens.

M. SAM. HUGHES : De quelle réserve voulez-vous parler à Battleford ? Est-ce celle située sur la rive sud ?

M. OLIVER : Oui.

M. SAM. HUGHES : En amont de la traversée?

M. OLIVER : Je le pense.

M. BOYCE : Comment le Gouvernement s'assure-t-il de la valeur des terres des Indiens qui sont vendues pour leur bénéfice? Les Indiens sont-ils consultés?

M. OLIVER : Je ne suis pas personnellement au courant de la manière dont les choses se passent dans les autres parties du pays; mais dans l'Ouest les Indiens, bien entendu, sont toujours consultés ; non seulement sont-ils consultés, mais il est nécessaire qu'ils donnent leur consentement formel avant que la réserve, ou la moindre partie d'icelle, puisse être vendue. Nous ne réclamons aucun droit quelconque sur les réserves en matière de vente ou d'aliénation; les Indiens en sont reconnus les propriétaires absolus. Si l'on croit désirable de disposer d'une partie de la réserve, on consulte les Indiens, en vue d'obtenir leur consentement. Ils sont informés des conditions de la vente ; et nous constatons qu'il est difficile d'obtenir leur consentement moyennant le versement entre leurs mains de 10

pour 100 seulement de la valeur des terres. S'ils consentent à faire l'abandon de la réserve, alors nous la faisons arpenter et évaluer ; chaque quart de section est évalué par l'arpenteur ; et une fois l'arpentage terminé et l'évaluation faite, la pratique a été, dans le cours de l'année dernière, d'annoncer la vente aux enchères des terres en question, l'estimation de l'arpenteur fournissant le chiffre de la mise à prix, et la somme quelconque obtenue de la vente de ces terres est mise au crédit des Indiens pour le bénéfice de ce groupement particuliers d'Indiens.

M. BOYCE : Si ce groupement d'Indiens s'y opposait, les terres ne seraient pas vendues?

M. OLIVER : Bien entendu, ces terres ne sauraient être aliénées, et ne sont pas aliénées, tant que le groupement d'Indiens n'a pas formellement consenti à la vente.

M. SAM. HUGHES : Et même si les Indiens y ont formellement consenti, les terres ne sauraient être vendues sans l'autorisation du Gouvernement ?

M. OLIVER : Non, certes.

M. BLAIN : Comment les Indiens sont-ils devenus possesseurs d'une étendue de terrain tellement plus grande que celle à laquelle ils avaient droit ?

M. OLIVER : Le traité conclu avec eux stipulait, entre autres choses, qu'ils recevraient, comme je l'ai dit, dans les provinces de Saskatchewan et d'Alberta, 640 acres par famille de cinq personnes. A cette époque, la terre avait très peu de valeur, on jugeait très désirable de conclure ce traité avec les Indiens. Il était impossible de s'assurer au juste du nombre des Indiens. On accepta beaucoup de choses sur parole ; on estima que le groupement comprenait tel nombre de personnes ; la réserve fut délimitée en conséquence ; et une fois la réserve délimitée, il importait peu de savoir quel était l'excédent de sa superfiie, le droit des Indiens à cette étendue fut toujours regardé comme sacré. Il s'est produit dans un assez grand nombre de cas, une fois les réserves délimitées, une diminution dans le nombre des Indiens, et l'effet a été d'augmenter l'écart entre le chiffre de la population et la superficie de la réserve.

M. LAKE : J'imagine que le produit de cette vente est porté à un compte particulier ?

M. OLIVER : Oui.

M. LAKE : Au crédit du groupement dont les terres ont été vendues ? J'ai cherché, l'autre jour, à m'assurer de la somme retirée de la vente des terres de deux réserves dans la montagne de l'Elan ; mais je n'ai pu relever les noms de ces réserves dans le rapport de l'auditeur général. Le ministre pourrait-il me renseigner à cet égard ? Les terres en question faisaient partie des réservers d'Ocean-Man et de Pheasant-Run ?

M. OLIVER : Il sera très facile de renseigner l'honorable député quant au produit de la vente de ces réserves. Bien entendu, je n'en connais rien personnellement, et je n'ai pas les chiffres ici ; mais si l'honorable député le désire, je pourrai lui donner ces renseignements plus tard.

M. LAKE : J'aimerais beaucoup que le ministre, en soumettant son budget, nous donnât des détails au sujet de la vente de cette réserve, de la superficie aliénée, de la date de la vente et du prix d'acquisition.

M. BOYCE : Que fait-on relativement à l'aliénation des concessions forestières des réserves indiennes lorsqu'elles sont mises à l'enchère et qu'il n'y a pas de concurrence ? Quelle est la coutume du département au sujet des réserves indiennes, principalement dans l'Ontario ?

M. OLIVER : Je ne connais pas aussi bien la situation dans l'Ontario que dans l'Ouest, mais je suis porté à croire que, dans cette province, le bois des réserves indiennes est vendu à l'enchère.

M. BOYCE : Pas toujours. Je parle surtout des terres boisées des réserves indiennes dans les régions septentrionales de l'Ontario.

M. OLIVER : Je crois qu'il est de règle de les vendre avec publicité et concurrence.

M. BOYCE : Le représentant d'Algoma (M. Dyment) pourrait peut-être éclairer la Chambre.

M. DYMENT : Les concessions forestières sont toujours vendues avec publicité et concurrence das l'Ontario, sauf lorsque quelqu'un s'établit sur une terre dans l'île Manitouline. Ainsi, un colon peut demander une terre boisée, la faire estimer et l'acheter de cette manière, sans demande de soumissions mais après que l'agent des terres en a fait une estimation spéciale.

M. BOYCE : Si un colon demande un emplacement, il peut acheter la terre et s'emparer du bois dans les réserves indiennes ?

M. DYMENT : Oui, si la terre n'est pas propre à la culture.

M. DUNCAN ROSS : Je voudrais apprendre du ministre si cette loi s'applique aux réserves de la Colombie-Anglaise.

M. OLIVER : Oui, je crois que, lors de la vente d'une réserve, les Indiens reçoivent 10 pour 100 du prix de vente et le reste est capitalisé, l'intérêt leur étant versé chaque année.

M. HENDERSON : Si je saisis bien la pensée du ministre, lorsque le Gouvernement décide de vendre une réserve, il en fait dresser le plan et la divise en parcelles

qui sont vendues à l'enchère. Dans ce cas, quel est le sort des Indiens qui habitent la réserve ? Les envoie-t-on sur d'autres reserves ?

M. OLIVER : La vente n'a pas lieu sans le consentement des Indiens ; cela va sans dire. Parfois, le groupement s'est dispersé de sorte que ceux qui restent ne veulent plus habiter la réserve mais désirent se rendre ailleurs auprès de leurs amis. Lorsque tous les Indiens veulent partir, on fait le cadastre de toute la réserve et on la met en vente. D'autres fois, nous vendons la partie que les Indiens n'occupent pas. Plusieurs ventes semblables ont eu lieu dernièrement.

M. SAM. HUGHES : Quelles réserves a-t-on vendues dernièrement ?

M. OLIVER : L'hiver dernier, on en a vendu une qui était située à peu de distance de Indian-Head—une partie de la réserve des Assiniboines.

M. SAM. HUGHES : Avec publicité et concurrence, sans doute ?

M. OLIVER : Oui.

M. HENDERSON : Tant que les terres ne deviendront pas très rares au Nord-Ouest, je crois qu'il serait de l'intérêt du fonds de la vente des Indiens de ne pas aliéner ces propriétés, mais de les laisser à la garde des fidéicommissaires en attendant qu'elles renchérissent. Les Indiens s'en trouveraient beaucoup mieux. Il me semble que ce n'est pas leur rendre justice que de vendre leurs réserves à présent lorsqu'en attendant vingt ou vingt-cinq ans, on pourrait obtenir le double ou le triple du prix actuel. Cela ne coûterait rien à l'Etat qui a assurément des terres en abondance pour répondre aux demandes des colons. Ne serait-il pas préférable de permettre aux Indiens d'occuper et de cultiver ces terres et d'en conserver la jouissance jusqu'à ce qu'on puisse en obtenir un prix beaucoup plus élevé ?

Ces Indiens, j'imagine, seront pendant longtemps une charge pour l'Etat et je crains qu'en vendant ces terres lorsqu'elles ont aussi peu de valeur, celui-ci soit obligé plus tard de faire face à ses obligations en entamant d'autres sources de revenu que les réserves indiennes. J'appréhende que l'intérêt de la rente ne suffise pas à leurs besoins ou ne compense pas les avantages que leur procurerait l'occupation de ces réserves. Il se peut, comme dit le ministre, qu'ils aillent dans d'autres réserves situées plus au nord, dans une partie du pays où ils trouveraient des chasses et des pêches plus abondantes, mais je me demande si ce serait le moyen de les réconcilier avec la civilisation. Nous devrions plutôt hâter le jour où les Indiens se fondront dans la population blanche et cesseront d'être un fardeau pour l'Etat. Mais nous n'atteindrons pas ce résultat en les envoyant dans des coins reculés du pays vivre dans la sauvagerie. Nous perpétuons des obligations auxquelles le Gouvernement devrait s'efforcer de mettre fin sous le plus bref délai possible. La vente de leurs réserves à présent ne me plaît pas. Les Indiens se sont dépossédés de tout l'Ouest dans l'intérêt des blancs. Leurs bisons ont été exterminés, leurs privilèges de chasse ont été supprimés en grande partie. Ne les persécutons pas en les chassant vers les solitudes du nord. Efforçons-nous de les civiliser, de les rapprocher de ceux qui habitent les parties du pays où la civilisation est répandue.

M. SAM. HUGHES : Si je comprends bien, chaque Indien qui habite la réserve obtient 640 acres de terre.

M. OLIVER : Non. Les groupements d'Indiens concluent avec l'Etat les arrangements qu'il leur plait. Les terres sont à eux ; elles n'appartiennent pas au Gouvernement. Ils peuvent les vendre en tout ou en partie, selon que bon leur semble. Ils peuvent en vendre assez pour qu'il ne reste pas 640 acres à chaque famille de cinq, ce qui est beaucoup plus qu'ils ne sauraient utiliser, d'après le témoignage de ceux qui les connaissent.

M. SAM. HUGHES : Selon moi, le plus tôt les Indiens groupés dans les réserves se disperseront parmi la population blanche, le mieux ce sera. De vastes étendues de terre dans tout le pays sont réservées aux Indiens qui n'utilisent pas un acre sur mille même comme pâturage, bien que les réserves indiennes renferment invariablement les terres les plus fertiles. Je suis certainement d'avis de les vendre à présent et de les livrer aux colons afin que quelqu'un les utilise. Je suis convaincu que le seul moyen de civiliser les Indiens c'est de les obliger à se choisir des fermes sur les réserves et de permettre aux blancs de se fixer dans le voisinage. Tous ceux qui connaissent les Indiens du Nord-Ouest savent que ceux qui demeurent dans les réserves ne sont bons à rien.

M. BOYCE : Quel est l'usage lorsque des compagnies de chemins de fer désirent exproprier les Indiens pour les besoins de leur entreprise ? Consulte-t-on aussi les Indiens ou comment fait-on pour obtenir leurs terres à un juste prix ? Sont-ils entendus avant l'expropriation ?

M. OLIVER : Non. La pratique est tout autre lors de l'expropriation pour les fins d'un chemin de fer. L'Etat, lorsqu'il entreprend de vendre les terres des Indiens, n'est que l'agent de ces derniers. Il en est autrement lors d'une expropriation qui implique nécessairement une prise de possession sans le consentement du propriétaire. On admet qu'il est d'utilité publique que les compagnies de chemins de fer puissent avoir re-

cours à l'expropriation. Elles ont ce droit à l'égard des Indiens comme à l'égard des blancs pour obtenir l'emplacement de leur voie. Des mesures ont été prises pour assurer une juste indemnité à tous les intéressés.

M. BOYCE : Le cas qui m'occupe est celui de l'expropriation de l'île du Poisson-Blanc, dans les eaux du lac Supérieur. Le ministre n'en connaît peut-être pas les détails, car il n'était pas encore à la tête du département à cette époque. Voici les circonstances. Trois compagnies de chemins de fer avaient déposé des plans pour s'emparer par voie d'expropriation de l'île du Poisson-Blanc qui est très rapprochée de l'île Sainte-Marie où des chutes d'eau fournissent à la ville du Sault Sainte-Marie la force motrice nécessaire à la production de l'énergie électrique. Ces compagnies voulaient obtenir toute l'île du Poisson-Blanc que des Indiens occupaient depuis plusieurs années. L'île ne leur appartient pas entièrement. Dans la partie septentrionale, des entrepreneurs, MM. Ryan et Haney, avaient fait des améliorations considérables pour utiliser les chutes d'eau. Les deux villes du voisinage s'étaient adressées depuis plusieurs années, tant aux autorités provinciales qu'au gouvernement fédéral, pour acheter ces chutes et ce dernier s'occupait de leurs demandes lorsque les plans relatifs à l'expropriation furent déposés. Moins de vingt-quatre heures après le dépôt de ces plans, le prédécesseur du ministre (M. Sifton) les approuva et aliéna ainsi l'île. Il céda toute la propriété des Indiens et ces chutes d'un grand prix, sans avertir personne et à la seule condition que le territoire enlevé aux Indiens ferait l'objet d'une estimation. Plus tard, des négociations furent entamées avec MM. Ryan et Haney afin de les indemniser. Je rappelle ce fait au ministre comme exemple d'un cas où on s'est emparé des terres des Indiens sans les avertir et où on a foulé aux pieds les droits des tiers relativement aux chutes d'eau de la rivière Sainte-Marie près de la réserve indienne. Je veux parler des municipalités qui auraient retiré de précieux avantages de l'utilisation de cette force motrice. Il existe à ce sujet beaucoup de mécontentement au sein de ces municipalités.

M. SAM. HUGHES : Qui a obtenu les chutes d'eau ?

M. BOYCE : Les chutes d'eau et l'île entière ont été cédées à trois chemins de fer, à savoir, l'Algoma Central, l'Ontario-baie-d'Hudson et le Pacifique-et-Atlantique. Le plus étrange de l'affaire c'est qu'il n'y avait qu'une seule compagnie au fond et que ces diverses demandes ont été faites dans le dessein d'enlever l'île entière aux Indiens et aux municipalités en question dont les intérêts seront profondément lésés si ce complot n'est pas déjoué. La compagnie du chemin de fer du Pacifique-et-Atlantique est celle qui est entrée en possesion de la partie méridionale de l'île, la plus rapprochée de la rive américaine. Cette compagnie fut constituée en corporation en 1886 par le gouvernement provincial de l'Ontario qui lui conféra des pouvoirs restreints. Au nombre des promoteurs de l'entreprise sont M. James Conmee, aujourd'hui membre de cette Chambre, et M. James B. Dobie, receveur de la poste, à Thessalon. Le gouvernement fédéral leur a permis de s'emparer de cette propriété au nom de cette compagnie de chemin de fer, sans s'enquérir de l'usage qu'elle voulait en faire, sans avertir ceux qui devaient profiter de ces chutes d'eau comprises dans l'expropriation, sans établir la juste valeur de l'une ni des autres ni se rendre compte du prix des privilèges accordés.

M. SAM. HUGHES : Le représentant d'Algoma pourrait peut-être nous renseigner au sujet de cette transaction.

M. OLIVER : Bien que je ne sois pas au courant de la question, je puis dire que l'honorable député ne s'adresse pas à bonnes enseignes.

On ne saurait rejeter la responsabilité sur le département des Affaires indiennes. Les compagnies de chemins de fer ont exercé des droits conférés par le Parlement, par leurs lois organiques et par la loi sur les chemins de fer et le département ne pouvait pas les en empêcher.

M. SAM. HUGHES : On me dit que ces compagnies n'ont pas exécuté de travaux sur l'île.

M. OLIVER : On ne peut pas blâmer le département des Affaires indiennes. Si le Parlement a conféré à ces compagnies le privilège de faire certaines expropriations au détriment des Indiens et des blancs, je soumets qu'il n'y a pas lieu de tenir le département responsable.

M. BOYCE : Je signalerai une légère différence. L'affaire a été bâclée grâce à une entente entre l'ex-ministre de l'Intérieur et ces compagnies de chemins de fer. Un décret en conseil a été rendu autorisant la cession de l'île à ces compagnies à raison d'une somme qui a été déterminée plus tard. Ce qui m'a paru tout d'abord le comble de l'imprévoyance et ce que le ministre a dû croire souverainement imprudent après ce qu'il nous a dit du principe fondamental de l'aliénation des terres des Indiens, c'est qu'on n'a pas averti ceux-ci d'avance. De fait, les Indiens ont envoyé un protêt au département au sujet de cette cession de leur propriété. De plus, le gouvernement de la province d'Ontario prétendait avoir des titres à une partie de la propriété mais il ne fut pas averti. MM. Ryan et Haney en réclamaient aussi une partie pour les fins de leur moulin à eau ; ils ne reçurent pas d'avis. Je dis donc, exprimant par là l'opinion de ceux qui espèrent profiter directement ou indirectement de la force motrice

que produiront les chutes d'eau, que ce fut un marché imprévoyant. Le ministre constatera que l'affaire fut bâclée en moins de vingt-quatre heures, en dépit du protêt des Indiens eux-mêmes et sans avertir aucun des intéressés. Plus tard il aura probablement l'occasion de s'enquérir des faits et la Chambre pourra remettre cette question à l'étude.

M. DYMENT : L'honorable député (M. Boyce) a peut-être raison de dire que les Indiens s'objectèrent au début. Mais, ensuite, ils consentirent à l'établissement du chemin de fer à la condition de recevoir des terres ailleurs.

M. BOYCE : L'affaire fut bâclée si rapidement que les protestations des Indiens n'eurent guère d'effet. Le département leur déclara que les arrangements étaient pris et qu'on leur donnerait des terres ailleurs. Ils ne pouvaient rien faire.

M. DYMENT : Ils consentirent à accepter des terres ailleurs.

M. BOYCE : Oui, parce que l'affaire était bâclée et que leur propriété dans l'île avait été cédée.

M. DYMENT : L'affaire ne pouvait pas se conclure sans leur consentement.

M. BOYCE : J'invite l'honorable député (M. Dyment) à consulter le dossier qui, j'en suis certain, prouve que la transaction était définitivement conclue et le décret en conseil rendu avant qu'on s'occupât des Indiens. Lorsque le département reçût leur protêt, on leur dit que l'affaire éait bâclée, que l'indemnité avait été fixée et payée et qu'ils recevraient des terres ailleurs. Ils ont dû accepter ces conditions-là.

M. LAKE : Je désire faire certains commentaires sur une question précédemment agitée, en ayant été empêché par l'introduction d'un sujet nouveau dans le débat. Je relèverai principalement les observations du député de Halton (M. Henderson). Son raisonnement peut s'appliquer aux régions les plus reculées du Nord-Ouest. Mais, dès qu'un district se peuple, il est du devoir du Gouvernement, selon moi, de déployer tous ses efforts—comme il les déploie, je crois—pour mettre les terres à la disposition du public. A l'heure qu'il est, le plus souvent les Indiens ne cultivent pas un vingtième du sol de leurs réserves. Dans une réserve que j'ai en l'idée, le Gouvernement pourrait conserver assez de terres pour y établir tous les Indiens et en vendre suffisamment pour leur procurer à perpétuité les choses dont ils ont besoin, abstraction faite de ce qu'ils pourraient récolter sur leurs fermes. Je crois que le Gouvernement pourrait à bon droit vendre les terres au sud des réserves de Sintoluta et de Pasqua. Dans les deux cas, ces terres ont renchéri grâce à l'établissement des colons dans le voisinage. Il n'est pas juste envers ceux-ci de laisser des étendues de terres qui ne sont pas sujettes au paiement des taxes tant qu'elles appartiennent à la couronne, qui sont un désavantage pour toute la communauté et où ne s'exécutent pas de travaux publics.

De plus, je crois qu'il y a lieu d'encourager les Indiens à s'établir sur des fermes moins étendues et parmi les blancs, autant que possible. De cette manière, ils subiraient davantage l'influence de la civilisation. On aura d'autant plus de difficulté à leur faire adopter les usages de la vie civilisée qu'ils seront isolés dans de vastes réserves dont ils ne cultiveront qu'une faible partie.

Il y a un point sur lequel j'insiste fortement. Lorsque les Indiens abandonnent des terres, celles-ci devraient être mises à l'enchère. On fixerait une mise à prix, ainsi que le ministre le suggère. Mais, l'important c'est de donner la plus grande publicité à la vente. Il faudrait établir des parcelles de terrain—par exemple, des quarts de section de 160 acres—et annoncer suffisamment leur vente pour attirer des enchérisseurs.

J'espère que le ministre ne cessera pas de persuader aux Indiens d'abandonner les terres dont il ne font pas usage, surtout dans les districts peuplés, et d'offrir ces terres au public afin qu'elles soient utilisées et cultivées.

M. R. L. BORDEN : Je demanderai au ministre de l'Intérieur de nous faire connaître plus tard la vérité au sujet de l'île du Poisson-Blanc. On peut difficilement exiger qu'il nous fournisse ces renseignements sur l'heure. Si on a eu recours à une expropriation ordinaire pour des fins de chemins de fer, la propriété doit servir aux besoins de la voie ferrée et il n'y a pas de spéculation à craindre. Mais, il en serait autrement, si elle avait été vendue grâce à une entente intervenue entre le Gouvernement et des tiers qui auraient été censés l'acquérir pour des fins de chemins de fer. L'île a pu être acquise sans conditions dans un but de spéculation plutôt que dans le dessein d'établir une voie ferrée. Nous désirons le savoir, vû les déclarations de mon honorable ami (M. Boyce).

Autre chose. Au sujet du projet de loi dont la Chambre est saisie, je demanderai au ministre ce que l'expérience lui a appris relativement à l'emploi que font les Indiens de la partie du prix de vente de leurs terres qu'on leur remet. Le ministre comprendra qu'il nous importe de le savoir, attendu qu'il se propose d'augmenter de 10 à 50 pour 100 la partie du prix de vente qu'on leur confiera. L'expérience démontre-t-elle qu'ils font un emploi sage et judicieux de cet argent ou qu'ils le gaspillent. S'ils le dissipaient follement la plupart du temps, il y aurait lieu de se demander s'il est sage de remettre à un groupe quelconque d'Indiens jusqu'à 50 pour 100 des fonds que le Gouvernement détient en fidéicommis, en définitive.

M. OLIVER : L'usage n'est pas de remettre l'argent aux Indiens mais de décider, après consultation avec eux, quelles sont les articles dont il ont le plus besoin, machines, chevaux ou quelque objet utile. Il s'agit d'une entente entre le groupement des Indiens et le département lors de la remise des fonds.

M. R. L. BORDEN : Je ne me rends peut-être pas compte de l'usage. J'ai posé cette question à cause du texte de la loi " à l'exception de toute somme n'excédant pas 50 pour 100 du produit de ces terres."

M. OLIVER : Cela signifie que nous ne sommes autorisés qu'à remettre 50 pour 100 du produit de ces terres. Nous ne faisons pas cette remise en espèces sonnantes mais sous forme de bâtiments, d'améliorations aux machines, de quelque chose qui contribuera à leur bien-être. Nous ne leur remettons pas l'argent pour qu'ils le dépensent à leur guise.

M. R. L. BORDEN : Autrement dit, la pratique du département n'est pas aussi libérale que la loi semble l'indiquer.

M. OLIVER : Assurément, et cette pratique sera maintenue à l'avenir.

M. R. L. BORDEN : Cela aplanit la difficulté que j'entrevoyais, je désirerais aussi savoir comment on annonce la vente de ces terres. Quelle est votre manière d'annoncer ?

M. OLIVER : Depuis que je suis à la tête du département—c'est de ce temps-là seulement que je parle—les ventes qui ont eu lieu ont été annoncées dans les journaux publiés dans la région où les terres étaient situées. Lorsqu'une partie de la réserve des Assiniboines a été mise en vente, des avis ont été publiés dans nombre de journaux de Battleford. Je crois même qu'ils ont aussi paru dans quelques feuilles de l'Ontario.

M. SAM. HUGHES : Ne serait-il pas avantageux d'insérer les annonces dans la " Gazette du Canada " et dans certains journaux des provinces de l'est ?

M. OLIVER : C'est une excellente idée.

M. LAKE : Je m'aperçois que ces fonds sont destinés aux écoles et aux maisons d'école. Dans quelques-unes de ces réserves il y a des Indiens des deux sexes très âgés et infirmes. Le Gouvernement pourrait, il me semble, employer une partie de l'argent à l'entretien d'établissements qui prendraient soin de ces invalides. Je me souviens d'une vieille Indienne qui mendie de porte en porte.

M. OLIVER : Notre intention est de faire le meilleur usage des fonds dont nous disposons. A l'heure qu'il est, nous devons demander au Parlement tout ce dont nous avons besoin pour améliorer la condition des Indiens de l'Ouest. Ils n'ont pas de ressources, mais ils occupent des terres d'une grande valeur. Il n'est que juste d'utiliser une partie de ces vastes étendues de terre afin de leur procurer quelques-uns des choses que l'honorable député a mentionnées. Je ne saurais dire quel usage le Gouvernement fera des fonds dans chaque cas, cela dépendra des arrangements qui seront conclus avec les Indiens. Tout ce que nous pouvons faire, c'est d'agir avec le plus grand discernement et de prendre soin d'employer les fonds pour le plus grand bien des Indiens. Nous ne voulons pas dépenser 50 pour 100 du prix d'achat à moins d'y être obligés pour obtenir leur consentement à la vente. Nous admettons qu'il vaut mieux augmenter le fonds de la rente et ne verser que l'intérêt chaque année. Cependant, lorsqu'il importe beaucoup, dans le voisinage d'une ville naissante par exemple, de se procurer des terres pour les livrer à la culture et d'en éloigner les Indiens, la décision du Gouvernement doit dépendre dans une certaine mesure des exigences de la situation.

M. LAKE : N'y aurait-il pas lieu d'ajouter un article dans ce sens-ci : Pour la construction de maisons d'école ou d'institutions charitables ?

M. OLIVER : Je propose d'ajouter les mots suivants :

Pour la construction et la réparation de maisons d'école et d'institutions charitables et pour contribuer au soutien des écoles.

(La motion est adoptée. Il est fait rapport du bill, ainsi modifié.)

M. FIELDING propose que la Chambre lève la séance.

M. R. L. BORDEN : Quelles affaires viendront en discussion, lundi ?

M. FIELDING : Quelques-uns des bills qui figurent encore au feuilleton et, lorsque la Chambre siégera en comité des subsides, le budget de l'Intérieur et celui de l'Agriculture.

(La motion est adoptée et la séance est levée à minuit moins dix minutes.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 18 juin 1906.

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

FONDS DE PILOTAGE — L'AFFAIRE McLEAN.

M. A. C. BOYCE (Algoma-ouest) : Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je tiens à appeler l'attention du Gouvernement sur l'état de choses révélé par la réponse apportée à l'ordre de

la Chambre, relativement à la gestion du fonds de pilotage, à Sydney, Cap-Breton. D'après les documents déposés sur le bureau, ainsi que d'après le décret du conseil, en date du 29 mars 1905, décret rendu sur la proposition présentée par le ministre de la Marine et des Pêcheries en date du 13 mars, il paraît, que Daniel McLean, un des commissaires de pilotage et secréaire-trésorier du conseil de pilotage pour le district de Sydney (N.-E.), a été démis de sa charge, ainsi qu'il est affirmé dans le rapport du ministre, parce qu'il se serait rendu coupable de malversation. Subséquemment, paraît-il, mais le 7 juillet seulement, ainsi que l'établit la correspondance, on fit enquête ou un semblant d'enquête, à la demande du sous-ministre de la Marine et des Pêcheries. Voici une dépêche adressée par le sous-ministre au capitaine Demers :

Ottawa, 7 juillet 1905.

Capiaine Demers (aux soins de J. Parson),
Halifax (N.-E.)

Rendez-vous à Sydney-nord, faites enquête sur la conduite de Daniel McLean, ancien secrétaire-trésorier du conseil de pilotage au port de Sydney, relativement à l'accusation de péculat. Référez-vous-en à Anthony Gannon, percepteur du conseil, Sydney-nord.

F. GOURDEAU,
Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries.

M. L. A. Demers adresse au colonel Gourdeau une dépêche ainsi conçue :

Sydney-nord, 12 juilet 1905.

Au colonel Gourdeau, département de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

J'ai vu McLean. Il convient de sa culpabilité. Consent à faire remboursement avec le temps. Offre des garanties, immeubles. Veuillez me renseigner sur les autres démarches à faire.

L. A. DEMERS.
Examinateur en chef.

A la même date, figure une dépêche adressée par le sous-ministre à M. F. Phelan, avocat, Sydney-nord et qui est ainsi conçue :

Ottawa, 12 juillet 1905.

A Monsieur T. A. Phelan, avocat,
Sydney-nord (N.-E.).

Le capitaine Demers vous verra au sujet de l'affaire McLean. Veuillez étudier la question.

F. GOURDEAU,
Sous-ministre.

Il existe aussi une dépêche adressée par le commandant Spain au capitaine Demers :

Ottawa, 12 juillet 1905.

Capitaine Demers, Sydney-nord (N.-E.).

Relativement à la dépêche adressée au sous-ministre au sujet de McLean, voyez M. Phelan, avocat, Sydney-nord, et s'il est satisfait de la garantie offerte par McLean, laissez-lui l'affaire en mains, pour le moment, et revenez à Ottawa.

O. G. V. SPAIN.

M. McLean était secrétaire-trésorier de la commission, et à ce titre, on lui avait confié les fonds affectés au soutien des veuves et des orphelins des pilotes décédées. Le montant de son déficit est de $4,500, et nulle partie de ce déficit n'a été comblée, soit par lui, soit par d'autres en son nom. Le fonds établi au bénéfice des veuves et des orphelins des pilotes décédés a baissé dans cette mesure-là même.

Le Gouvernement ne semble avoir pris aucune mesure pour assurer le remboursement de ces deniers, ou pour qu'il soit dirigé des poursuites contre M. McLean qui avoue avoir soustrait à son profit cette somme de $4,500. La correspondance s'étend jusqu'à fin de novembre, époque à laquelle le sous-ministre écrit à M. Phelan. M. Phelan, paraît-il, est un avocat—associé du premier ministre actuel de la province de la Nouvelle-Ecosse.

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : L'honorable député (M. Boyce) fait-il ces observations dans le but d'obtenir quelques renseignements au sujet de ces documents ?

M. BOYCE : Oui, je cherche à m'éclairer à cet égard. M. Phelan, paraît-il, était aussi l'associé de M. MacKenzie, aujourd'hui juge et qui était à cette époque député aux Communes. Je tiens à savoir du Gouvernement s'il a pris des mesures dans le but de diriger des poursuites contre M. McLean, qui se reconnaît coupable de malversation. Sinon, le Gouvernement, s'il n'a encore rien reçu, fera-t-il des démarches, pour obtenir une partie de cet argent ? En outre, le Gouvernement a-t-il l'intention de combler le déficit existant dans la caisse créée au bénéfice des orphelins et des veuves des pilotes décédés, par suite de la malversation de M. McLean?

Sir WILFRID LAURIER : Il est impossible de fournir à l'honorable député, en ce moment, le renseignement qu'il demande. Je prends note de ses questions et j'apporterai plus tard la réponse voulue.

M. R. L. BORDEN: Depuis quelques mois, et même depuis une année, cette question a été fort débattue dans la province de la Nouvelle-Ecosse, surtout au Cap-Breton. Les faits signalés à l'attention du Gouvernement par l'honorable député (M. Boyce) ont été discutés dans la presse, et j'ai même sous la main quelques-uns des articles qui ont paru à cet égard. Si cet individu est réellement coupable de la malversation dont on l'accuse, il est remarquable qu'on n'ait pas encore fait de démarches pour diriger des poursuites contre lui et qu'on n'ait encore rien fait pour combler le déficit existant dans la caisse créée au bénéfice des veuves et des orphelins, à même les profits réalisés par les pilotes.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Bien que je suive de fort près les affaires de ma province, je dois l'avouer, c'est la première fois que j'entends mentionner les faits en discussion. En l'absence du ministre de la Marine et des Pê-

cheries (M. Brodeur), il m'est impossible de donner aujourd'hui le renseignement demandé. Comme l'a fait observer le premier ministre (sir Wilfrid Laurier), il faudrait signaler la chose à l'attention du ministre et faire enquête sur les faits.

RUMEURS AU SUJET DE LA DEMISSION DU MINISTRE DE LA JUSTICE.

M. SAM. HUGHES (Victoria) : Monsieur l'Orateur, l' "Evening Journal", d'Ottawa, publie l'article que voici :

Il est rumeur, aujourd'hui, dans les cercles parlementaires, que M. Aylesworth remettra le portefeuille de la justice. Il a compris, dit-on, que sa situation n'est plus tenable, après la rebuffade qu'il a reçue de sir Wilfrid Laurier, dans l'affaire Cinq-Mars, ainsi que dans l'affaire Brothier, à l'égard de laquelle le premier ministre a déclaré que les documents seraient déposés sur le bureau de la Chambre au besoin. M. Aylesworth avait donné à entendre, auparavant, que le dépôt de ces documents n'aurait pas lieu.

En présence de cet article publié dans un journal fort influent, je désire savoir du premier ministre si les rumeurs qui circulent au sujet d'une crise ministérielle sont bien fondées, et s'il est vrai que le ministre de la Justice ait démissionné ou se propose de le faire ?

M. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : Quel est ce journal ?

M. SAM. HUGHES : L' "Evening Journal" d'Ottawa.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député est par trop crédule.

AFFAIRE CINQ-MARS—EXPLICATIONS SUR UN FAIT PERSONNEL.

L'honorable GEORGE E. FOSTER (Toronto-nord) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire apporter une rectification ou un éclaircissement ou plutôt une dénégation : c'est le mot qui rend le mieux ma pensée. Le gentleman qui était à la barre de la Chambre l'autre jour, dans le plaidoyer dont il nous a donné lecture, a fait une affirmation que je n'ai pas bien saisie, dans le moment, mais que je relève dans les procès-verbaux de la Chambre. Voici cette allégation :

Plus tard, l'honorable M. Foster conduisait la campagne électorale dans London, Ontario, et faisait appel aux électeurs en disant "qu'un vote donné à M. Hyman était un vote pour Laurier, Sbarretti et la hiérarchie".

Je désire déclarer que si j'avais saisi cette phrase, le jour où ont eu lieu ces délibérations, j'aurais déclaré ce que j'affirme maintenant : que ni à London, Ontario, ni ailleurs, je n'ai formulé pareille affirmation ni aucune autre observation similaire.

MOTION RELATIVE A LA DEMANDE EN DIVORCE DE DAME EILEEN-MARY MACKINTOSH.

M. W. B. NORTHRUP (Hastings-est) : Avant que la Chambre aborde l'étude des bills d'intérêt privé, je la prierais de me permettre de revenir, pour un instant, sur les motions. J'étais absent de la Chambre au moment où cet article est venu sur le tapis ; si j'eûsse été présent, j'aurais présenté la motion qui suit :

Que cette partie du rapport du comité des bills d'intérêt privé présenté à cette Chambre, vendredi dernier relativement au bill (n° 185) tendant à faire droit à Eileen Mary Mackintosh, soit renvoyé au comité, pour plus ample délibération.

Voici sur quelles raisons je m'appuie pour présenter cette motion : la Chambre, dans sa sagesse, a jugé bon de nommer 81 députés membres du comité des bills d'intérêt privé, et comme la session est à la veille d'expirer, lorsque la dernière réunion de ce comité a eu lieu vendredi dernier, six autres comités étaient en séance, de sorte que, sans qu'il y ait eu faute de la part des députés, le comité ne comptait que 31 membres présents lorsque le sort de ce bill a été décidé. Par un vote de 18 contre 13, le comité a décidé de faire un rapport concluant au rejet du bill. Je le sais, c'est une des règles en vogue ici que la Chambre accepte d'ordinaire la rapport d'un comité de cette Chambre et je n'y trouve rien à redire. Cependant on a toujours admis qu'il existe certaines dérogations à cette règle et dans le cas dont il s'agit, il est plusieurs circonstances qui nous autoriseraient à déroger à la règle ordinaire. D'abord, on en conviendra, il y a une certaine disparité entre un rapport d'un comité ordinaire de cette Chambre et un rapport du comité des bills d'intérêt privé, comité qui siège presque à titre de tribunal d'appel sur les actes du Sénat.

Ce projet de loi a été délibéré devant le comité du Sénat qui l'a adopté et a dressé son rapport, et c'est ce rapport qui nous a été présenté, après avoir été approuvé par le Sénat. En pareilles circonstances, il est parfaitement clair qu'il faudrait une majorité du comité des bills d'intérêt privé pour mettre de côté un rapport approuvé par la Chambre haute. Il est une autre considération qu'il importe de présenter ici. C'est devant le comité du Sénat que se fait l'audition des témoins en pareille matière. Je n'ai nullement l'intention de revenir sur les dépositions des témoins ; il serait inconvenant à cette heure et en cet endroit d'analyser ces dépositions, par le menu ; je me contente de faire observer que l'audition des témoins se fait devant un comité du Sénat qui est en mesure de voir et d'entendre les témoins, pendant qu'ils font leurs dépositions, et c'est après avoir entendu et examiné ces témoins que le comité, d'une voix unanime, ou au moins à une forte majorité, a décidé de faire rapport sur le bill.

Devant les tribunaux de justice, c'est une règle invariable de droit que lorsqu'un juge ou un jury entendent les témoins et sont en mesure de se former une opinion sur leur véracité—car, on le sait, il existe une grande différence entre la preuve orale d'une déposition et la preuve imprimée de ce témoignage—et la règle a toujours prévalu que les tribunaux refusent de renverser le verdict d'un juge ou d'un jury, rendu sur une question de fait.

Tout en admettant que le comité des bills d'intérêt privé ait le pouvoir de différer d'avis avec le Sénat, et de renverser le jugement porté par son comité, je suis d'avis qu'il faudrait exiger la présence d'un grand nombre de membres aux séances de ce comité des bills d'intérêt privé, afin d'avoir la certitude que ce comité a bien réellement exprimé son opinion avant que la Chambre consente à infirmer la décision de la Chambre haute. Il y a un autre fait auquel il faut attacher encore plus d'importance. Je le répète, la question a été décidée à une pluralité de 18 contre 13 voix ; et parmi les membres de la minorité figurait le ministre de la Justice, membre éminent du barreau, dont personne ici ne révoque en doute les grandes lumières, en matière de droit, et qui, grâce à sa vaste expérience dans le développement des questions de fait, après avoir entendu les témoins et prêté l'oreille aux arguments formulés de part et d'autre, n'a nullement hésité à voter avec la minorité. Indépendamment de toute autre considération, lorsqu'il s'agit de questions de ce genre, décidées à une majorité de cinq voix à peine, le ministre de la Justice lui-même, s'étant rangé avec la minorité, et en vue du fait que sur les 81 membres de ce comité, 31 seulement ont fait acte de présence, il serait légitime de demander que le bill soit renvoyé au comité, pour plus ample délibération. Les députés doivent se rappeler que les membres du comité du Sénat ont été en mesure d'entendre les témoignages. Après que ce comité a dressé son rapport sur le bill approuvé par le Sénat, ce serait manquer de respect envers la Chambre haute que de consentir à ce que le comité des bills d'intérêt privé infirme sa décision. M'appuyant sur ces différentes raisons, j'ai l'honneur de proposer la motion dont j'ai donné lecture.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln) : Sans vouloir me prononcer sur le fond même de ce projet de loi, vu que je n'ai pas étudié les dépositions des témoins, je tiens à protester contre le renvoi du bill et cela pour la simple raison que cette Chambre ayant autorisé un comité à délibérer cette question ainsi que toutes les questions connexes, notre comité ne trouve pas qu'il y ait lieu d'accorder le divoce à ces deux personnes. Renvoyer ce bill au comité reviendrait à lui signifier qu'il est tenu de dresser un nouveau rapport sur ce projet de loi. Si l'honorable député (M. Northrup) est en mesure de prouver que le comité a commis une in-

M. NORTHRUP.

justice, ou que le comité n'était pas au courant des faits et qu'il ne possédait pas les lumières que possède l'honorable député, alors, il y aurait lieu de recommencer l'instruction de la cause. A mon avis, le comité ne s'est pas trompé en s'abstenant de faire rapport sur ce bill. Le comité a parfaitement compris sa responsabilité et bien que je ne veuille pas faire d'allusion spéciale à l'affaire en discussion, je ferai observer, en passant, que cette Chambre fait droit à nombre de demandes de divorces, sans mûrement les étudier. Puisque le comité, obéissant à la voie du devoir, a passé au crible tous ces témoignages et a voulu dans sa sagesse infirmer la décision du Sénat, il faut reconnaître qu'il a fait son devoir envers le pays. L'honorable député affirme que le Sénat est une assemblée délibérante plus élevée que la nôtre. Nous avons tout autant de pouvoirs que le Sénat : nous sommes élus par le peuple et les sénateurs sont nommés, avec mission de s'acquitter de certains devoirs. Le Sénat a le droit de déclarer qu'il n'acquiesce pas à une loi adoptée par la Chambre des communes, et nous avons le droit d'exprimer un avis différent.

L'honorable député croit que, par respect pour le Sénat, nous sommes tenus de renvoyer ce bill à notre propre comité, simplement parce que ce comité a différé d'avis avec le Sénat ; mais, à mon avis, quand cette divergence a éclaté, entre le Sénat et le comité, c'est le comité qui a eu raison et le Sénat qui a eu tort. Je repousse cette motion, pour ne pas mettre le comité des bills d'intérêt privé en contradiction avec lui-même. N'étant pas membre de ce comité je suis en mesure de me prononcer avec impartialité à cet égard. Nous avons discuté nombre de questions devant le comité des chemins de fer qui n'avait pas alors le double de la besogne du comité des bills d'intérêt privé, et si nous ne comptions pas soixante-deux membres, il ne faudrait pas conclure que les membres de ce comité ne se sont pas bien acquittés de leurs devoirs. Que trente-un députés s'occupent convenablement de cette question ; qu'ils passent les témoignages au crible, et qu'en s'appuyant sur la justice, ils rejettent ce bill, c'est là tout ce qu'il faut ; peu importe les noms des intéressés. Il faut appuyer la décision du comité des bills d'intérêt privé, à moins qu'on allègue de plus puissantes raisons que celles apportées par l'honorable député en faveur du renvoi de ce bill. Je voterai donc le rejet de cette motion.

M. D. TISDALE (Norfolk) : Monsieur l'Orateur, l'honorable député (M. Northrup), auteur de cette motion, a formulé un argument fort probant. C'est au sujet du nombre de membres présents à la séance du comité et s'il n'eût présenté cette observation, l'argument du député de Lincoln, (M. Lancaster), aurait eu beaucoup plus de force, bien qu'il n'eût pas été victorieux. Ce n'est nulle-

ment la faute de la malheureuse femme intéressée dans cette question, malheureuse dis-je, d'avoir épousé cet homme dans les circonstances révélées au cours de l'enquête. Il n'est guère consolant d'apprendre que parce que près de la moitié des membres de ce comité se sont prononcés sur l'affaire, on refuse à cette femme le divorce qu'elle demande.

M. LANCASTER: Est-ce que le mari n'a pas ses droits ?

M. TISDALE : Le mari a le droit de demander qu'on lui prouve qu'il y a lieu de prononcer un jugement contre lui. Il n'a pas d'autre droit.

J'ai lu le texte des dépositions des témoins, comme je lis tous les rapports qui nous viennent du Sénat. Assurément, d'après la preuve établie, cette dame a droit d'obtenir le divorce. Mais, en outre, il y a un autre aspect de cette affaire qui doit la différencier de toutes les autres. Il est déplorable que l'instruction de ces affaires ne soit pas confiée aux tribunaux civils. Le blâme n'en retombe nullement sur ceux qui doivent s'adresser à ce tribunal-ci, mais bien sur le Parlement qui n'a pas voulu établir un tribunal de divorce pour prononcer en pareille matière. De la lecture attentive des dépositions il se dégage un enseignement : c'est qu'il faut établir la distinction entre l'affaire en discussion et toutes les autres.

Il faut, en outre, tenir compte du fait qu'à peine la moitié des membres du comité faisaient acte de présence, au cours des débats soulevés autour de cette affaire. Ce fait, mis en regard des circonstances toutes spéciales que j'ai mentionnées, mais dont je ne veux tenir personne responsable, doit convaincre la Chambre que la règle ne saurait s'appliquer strictement à une affaire de ce genre, car il n'y a pas d'autre tribunal auquel les intéressés puissent s'adresser, pour faire reconnaître leurs droits. Il est malheureux qu'en matière de pareille importance, le jugement ait été rendu par une si infime minorité du comité. C'est là une situation intolérable et à mon avis, il conviendrait de se demander s'il ne serait pas utile de statuer dans les règlements qu'en matière de divorce, le jugement doit être prononcé par la majorité du comité. J'ignore si mes collègues ont lu le texte de ces dépositions; pour mon propre compte, je me fais un devoir de lire ces rapports, car c'est bien nous qui, à titre de députés, constituons le tribunal à qui incombe la responsabilité de décider ces questions. S'il n'existe pas de tribunal ayant mission de prononcer sur ces affaires, le blâme en retombe sur ce Parlement, bien qu'on ait tenté maints efforts pour remédier à cet état de choses. Nombre de membres de la droite et de la gauche ont cherché à engager la Chambre à attribuer la connaissance de ces questions à un tribunal de justice qui aurait mission de faire l'enquête et de rendre jugement. Il faut bien, toutefois, se servir du tribunal existant aujourd'hui et ainsi, quelles que soient les opinions des députés sur la question d'un tribunal de divorce, le devoir leur incombe de remplir les fonctions de juges en pareille matière, bien qu'ils n'aient pas les lumières des juges, à titre d'interprètes de la preuve. Bien que j'abonde dans le sens des observations formulées par l'honorable député qui m'a précédé, tant à l'égard de notre responsabilité que sur l'obligation de tenir compte de la preuve en exprimant nos avis, je dois l'avouer, si la certitude n'existait pas dans mon esprit, je donnerais toujours le bénéfice du doute à la partie qui présente la demande de divorce.

Mais, à mon avis, il n'existe pas le moindre doute dans l'espèce. Les députés devraient se faire un devoir de lire les dépositions des témoins, avant d'exprimer leur avis en pareille matière. Ce serait une erreur et un malheur s'il arrivait que les deux circonstances en question dûssent militer contre la demande dont la Chambre est saisie. Une de ces deux circonstances est le petit nombre des membres du comité. Lorsqu'il s'agit de délibérer en pareille matière il devrait y avoir affluence de députés au comité, surtout lorsqu'il s'agit de discuter un bill de divorce. La chose est de haute importance, et comme la dame en question se trouve dans la malheureuse situation révélée par les témoignages, il importe, à mon avis, d'établir une distinction et de renvoyer ce bill au comité. A mon avis, le renvoi de ce bill au comité s'impose dans les circonstances. Notre attitude n'est nullement dérogatoire à l'honneur du comité ; mais il ne faut pas l'oublier, notre décision influera sur toute l'existence de cette dame ; elle a droit d'obtenir le divorce, et en pareille circonstance, le devoir qui nous incombe, eu égard à l'étude soigneuse que le comité du Sénat à faite de ce bill, c'est de le renvoyer au comité. Le comité du Sénat a fait une soigneuse enquête, et paraît-il, il ne s'est pas élevé d'objection contre ce projet de loi au sein de la Chambre haute. Les députés présents à l'audition des témoins ont tous été du même avis, à cet égard.

M. LANCASTER : Les membres du Sénat ne représentent pas le peuple plus que nous ne le faisons.

M. TISDALE : Je le sais ; mais je le répète, les députés qui ont entendu ces témoignages sont tous tombés d'accord et il ne faut pas appliquer de règle technique à une si grave question, quand rien n'autorise la chose, pour ne rien dire de l'argument formulé par l'honorable député.

M. G. O. ALCORN (I. P.-E.) : Je désire poser une question à l'honorable député (M. Tisdale) : il affirme que lorsqu'il s'agit d'un bill de divorce, le jugement doit être rendu par la majorité du comité ; or, je lui demande s'il pousse l'application de son principe

jusqu'au point d'obtenir le pétitionnaire à obtenir la majorité dans cette Chambre en faveur de tout projet de loi qui subit l'épreuve de la troisième délibération? Une autre question : l'honorable député peut-il nous donner la garantie que si cette motion l'emporte, il y aura une plus grande affluence de députés à la prochaine séance du comité ?

M. D. DERBYSHIRE (Brockville) : Le député de Hastings-est (M. Northrup), a prononcé un fort plaidoyer à l'appui du renvoi de ce bill au comité. S'il est une œuvre consciencieusement accomplie au pays, c'est bien l'œuvre du comité du Sénat, relativement aux affaires de divorce. A mon avis, ce comité a bien fait son œuvre et les conclusions de son rapport sont justes et convenables. A mon avis, il faut renvoyer ce bill au comité, afin de délivrer cette dame de la cohabitation avec un pareil homme. Facilitez-lui le recouvrement de sa liberté ; mettez-la en lieu d'unir son sort avec celui d'un homme qui saura apprécier une femme de premier ordre.

M. HENDERSON (Halton) : Je désire présenter une courte observation au sujet de la motion devant la Chambre. Je ne veux rien dire de dérogatoire à l'œuvre du comité ou au jugement qu'il a rendu.

Je l'avoue, après avoir attentivement lu les dispositions des témoins, je dois déclarer que si j'eûsse fait partie du comité, je ne me serais pas rallié à la majorité. L'impression dominante, c'est que le comité n'a pas rendu justice à la demanderesse, et cela peut-être à raison du nombre infime de députés présents à la séance en question. Quel inconvénient y aurait-il à renvoyer ce bill afin que le jugement du comité puisse être réformé par un plus grand nombre de membres, résultat qui ne saurait manquer de se produire, maintenant que la chose a été signalée à leur attention ? Je ne veux rien dire de dérogatoire à l'honneur du comité, mais il ne saurait résulter d'inconvénient de ce renvoi de la question au comité de façon à faire disparaître l'impression dominante au sujet de la perpétation de cette injustice.

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : J'éprouve quelque hésitation à me prononcer en pareille matière, vu que je figure au nombre de ceux qui ont voté avec la minorité. J'ai pensé que le devoir m'imcombait d'examiner la preuve ; j'ignorais à cette époque l'existence des deux intéressés ; je ne les ai jamais vus, ni l'un ni l'autre, bien que depuis, on m'ait renseigné à leur égard. Après avoir lu attentivement les dépositions des témoins et cherché à peser la preuve judiciairement, je constatai que jamais affaire plus simple et plus évidente ne s'est encore présentée à mon étude, et jusqu'à la séance du comité, j'avais supposé qu'il ne saurait s'élever de doute à cet égard. Lorsque le comité se réunit, nombre d'autres comités de cette Chambre tenaient leurs séances, et par conséquent, plusieurs membres du comité en question qui avaient pris part à la discussion et avaient dans une certaine mesure, manifesté leurs opinions, se trouvèrent dans l'impossibilité de faire acte de présence, au moment où l'on alla aux avis. C'est à peine si la moitié des membres du comité étaient présents. Mais il surgit ici un autre fait qui nous autoriserait à renvoyer ce bill au comité. Le comité avait discuté d'autres questions au cours de la matinée, et ce n'est que sur le coup de midi que ce bill vint sur le tapis. Le conseil du défendeur fit une longue défense orale ; le conseil des pétitionnaires lui succéda et après que les conseils eurent harangué le comité, l'heure de l'ajournement était si proche qu'il ne restait plus qu'un seul membre du comité ayant pris part au débat, et il se rallia à la majorité.

Lorsque les harangues furent terminées, plusieurs membres du comité demandèrent au président de mettre la question aux voix, et comment il était une heure de relevée, on alla aux avis, sans autre discussion. Eu égard à la divergence d'opinion qui apparemment, jusqu'à ce moment, s'était manifestée au sein du comité, j'avais l'intention d'exprimer mon avis sur la preuve si le temps l'eût permis ; mais il aurait fallu ajourner la question à un autre jour, chose qui ne semblait guère agréable au comité, ou bien il fallait mettre la question aux voix. Comme résultat de ce vote, 18 membres du comité, y compris le président, repoussèrent le préambule et 13 députés en votèrent l'adoption. Je me rallie pleinement à la doctrine qui veut que dans les circonstances ordinaires, la Chambre prête son appui à l'œuvre de ses comités. Autrement, l'expédition des affaires parlementaires deviendrait impossible ; mais, me semble-t-il, sans s'écarter du principe général, dont la légitimité est parfaitement admise, le comité peut fort bien se demander s'il n'importe pas de délibérer plus mûrement une si importante question. Il s'agit ici d'une question à l'égard de laquelle les membres du comité et les députés remplissent à la lettre les fonctions de juges. Il est toujours désagréable de faire allusion à des faits ou à des incidents qui seraient de nature à porter la moindre atteinte à l'exercice des fonctions judiciaires ; mais il faut le dire, tous les membres ont pu se convaincre que les parties intéressées, faisant acte de présence dans la salle du comité, discutaient avec les membres du comité, au cours des délibérations. Si la motion de l'honorable député (M. Northrup) l'emporte, il s'en suivra que le comité devra remettre le bill à l'étude ; et si cette motion est rejetée, force sera au pétitionnaire, soit de renoncer à sa demande, soit de la renouveler à une prochaine session de la législature. Les témoins appelés à déposer devant le comité ont dû traverser le continent pour se rendre

ici et les frais entraînés par cette procédure sont sans doute, très élevés. Si j'envisage la question au point de vue de la convenance, il semble injuste d'obliger la demanderesse à renouveler tous les frais effectués jusqu'ici pour se procurer la présence des témoins ou bien, comme unique alternative, de se voir obligée, pour le reste de sa vie, à subir une situation qui, au jugement de tous ceux qui ont lu la preuve, doit sembler parfaitement intolérable.

Plusieurs MEMBRES : Aux voix ! aux voix !

Sir WILFRID LAURIER : Adopté sur division.

M. LANCASTER : Adopté sur division.

(La motion de M. Northrup est adoptée sur division).

QUESTION RELATIVE A LA COMMISSION DES ASSURANCES.

M. R. L. BORDEN : Je tiens à savoir du premier ministre si le Gouvernement peut nous éclairer au sujet de la date à laquelle se terminera l'enquête instituée en matière d'assurances. Voici ce que je tiendrais surtout à savoir : est-il probable que le rapport de la commission sera présenté au Parlement, au commencement de la session prochaine ?

L'honorable (M. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : D'après les communications que j'ai échangées avec le conseil qui dirige l'enquête, je serais en lieu d'affirmer que le rapport sera prêt pour le commencement de la session prochaine.

L'honorable GEORGE E. FOSTER : Le premier ministre ou le ministre de la Justice pourrait-il nous dire si, au cours des délibérations qui se déroulent devant cette commission, la direction de l'enquête est laissée aux partis intéressées, sous l'autorité des instructions données aux commissaires et à M. Shepley qui est chargé de la direction de l'enquête, au nom du Gouvernement?

M. AYLESWORTH : Je ne sais trop à quels "intéressés," l'honorable député fait allusion. Si, par là, il entend les compagnies qui font l'objet de l'enquête, à coup sûr, ce n'est pas à ces compagnies qu'est abandonnée la direction des affaires, si je comprends bien la situation. En se conformant aux premières instructions de nature générale, le conseil a dirigé l'enquête, au mieux de son jugement, en ce qui concerne l'ordre de l'audition des témoins et toutes les autres questions connexes.

M. FOSTER : Ce que je tiens à savoir, c'est si ces instructions de nature générale données au début au conseil, sont les seules instructions qui existent ; ou bien si le Gouvernement ou quelque membre du cabinet a correspondu ou peut correspondre avec lui, de temps à autre, pour lui suggérer certaines méthodes de procédure à employer devant la commission.

M. AYLESWORTH : Ces instructions de nature générale sont, paraît-il, les seules qui existent.

ADOPTION DU BILL RELATIF A LA COMPAGNIE DU PONT ET DU CHEMIN DE FER TERMINAL DE FORT WILLIAM.

L'ordre du jour appelle la 3e lecture du projet de loi (n° 120), déposé par M. MacPherson, tendant à constituer en corporation la compagnie du pont et du chemin de fer terminal de Fort-William à Port-Arthur.

M. ARCHIBALD CAMPBELL (York-centre). Le titre a subi une modification ; il faudrait omettre les mots "Port Arthur" et le titre devrait être ainsi conçu : "tendant à ériger en corporation la compagnie du pont et du chemin de fer terminal de Fort-William."

M. R. L. BORDEN : Ces mots ont été supprimés dans l'article 1er et doivent l'être dans le titre.

M. CAMPBELL propose :

Que les mots "Port-Arthur" soient supprimés et que le titre soit "Un acte à l'effet d'ériger en corporation la compagnie du pont et du chemin de fer terminal de Fort-William".

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

RENVOI D'UN PROJET DE LOI.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion sur le projet de loi (n° 135), déposé par M. Worthington, relatif à la compagnie de fidéicommis l'Empire.

M. BERGERON : Je ne crois pas que mon honorable collègue (M. Worthington) revienne au Parlement à cette session, et si ce projet de loi doit être renvoyé pour cette seule raison, je propose qu'un autre député en prenne charge.

Sir WILFRID LAURIER : Un autre député pourrait défendre ce projet de loi, mais je crois savoir qu'une autre compagnie portant le même nom s'objecte à son adoption.

M. R. L. BORDEN : Il avait été soumis à la décision du ministre des Finances (M. Fielding).

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable ministre des Finances (M. Fielding) me dit qu'il est renvoyé parce qu'il y a déjà une compagnie qui porte ce nom.

(L'ajournement est ordonné).

ADOPTION DU BILL RELATIF A M. JOHN ALBERT PEER.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur le projet de loi (n° 169), déposé par

M. Campbell, tendant à faire droit au sieur John Albert Peer.

Sur le préambule.

M. LANCASTER : Je désire, avant l'adoption du préambule, dire quelques mots sur ce genre de législation que la Chambre semble sanctionner comme simple affaire de routine. J'ai protesté à la dernière session contre la facilité avec laquelle le Parlement accorde les divorces, et je veux encore aujourd'hui, malgré que je paraisse être irrémédiablement en minorité, enregistrer mon protêt, au nom de ceux que je représente, et contre la manière imprévoyante et dangereuse avec laquelle les deux Chambres du Parlement du Canada rompent les liens du mariage. Le cas qui nous est soumis aurait été renvoyé par une cour de justice. Le préambule déclare établi un allégué qui n'est pas prouvé. Le comité du Sénat qui a fait rapport du bill, et très probablement aussi le comité de la Chambre des communes, n'ont pas remarqué ce fait, grâce à leur défaut d'attention. Autrement je ne pourrais pas croire qu'ils auraient adopté le bill. La proposition concernant l'autre mesure contre laquelle j'ai protesté ayant été adoptée, il m'en coûte peu de réclamer à la Chambre le renvoi de ce projet de loi, quoique le comité des bills d'intérêt privé en ait fait rapport, car la Chambre semble être presque unanime à croire qu'un rapport du comité sur le divorce ne doit compter pour rien devant nous, si nous ne décidons pas d'annuler tous les mariages.

Il s'agit ici d'un homme et d'une femme mariés pendant 20 ans et plus. Ils ont vécu heureux ensemble pendant 20 ans. Ils ont 4 enfants, dont le plus jeune est âgé de 13 ans et l'aîné, de 20 ans. Je n'ennuierai pas la Chambre des détails, mais je dirai que les époux furent mariés en 1884 et qu'ils ont 4 enfants. Ils eurent, après plus de 20 ans de ménage, une dispute à propos d'argent et l'épouse déserta le toit conjugal en compagnie du cousin de son mari. C'est toute la preuve qu'on a recueillie contre la femme. Il était facile, n'est-ce pas, de prouver l'offense prévue par la loi si elle avait été commise, car la femme est supposée habiter London avec cet homme. Une personne manquant de charité conclut immédiatement qu'elle vit dans l'adultère avec cet homme, mais devant une cour de justice, on vous demanderait tout simplement d'établir la preuve de cette accusation. Il faudrait en effet établir cette preuve, afin de pouvoir obtenir un décret. Si l'accusation n'était pas prouvée, le tribunal dirait qu'il était facile de la prouver si elle était fondée, et, naturellement la conclusion serait que l'accusation est sans fondement et que la loi ne pouvait intervenir. J'ai décidé de protester tous les ans, tant que je siégerai au Parlement, contre des mesures de ce caractère et c'est ce que je fais présentement.

Dans le cas qui nous est soumis, le mari demande à divorcer d'avec sa femme, qu'il a épousée il y a plus de 20 ans passés. Elle est trop pauvre pour payer ses frais de voyage à Ottawa, mais elle a envoyé au Sénat un affidavit attestant qu'elle n'a pas les moyens d'entreprendre ce voyage. Le Sénat a refusé de lui fournir les moyens de venir déposer et a accordé la requête du mari, sans entendre la défense de l'épouse.

Il a ainsi brisé les liens d'un mariage qui durait depuis 20 ans et privé l'épouse de la maternité de ses 4 enfants. Il a ruiné son existence, il l'a perdue dans l'estime de la société et de ses 4 enfants, qui ne pourront plus l'appeler du doux nom de mère. Nous ne pouvons jamais être trop prudents avant d'accorder le divorce. J'aurais cru qu'en toute justice le Sénat aurait fourni à cette femme les moyens de venir se disculper à Ottawa. Nous devrions avoir sa version de la cause avant d'annuler ce mariage.

M. PATERSON : Nie-t-elle qu'elle s'est mal comportée ?

M. LANCASTER : Le Sénat ne lui a pas donné la possibilité de s'expliquer. Elle a produit une déclaration assermentée à l'effet qu'elle s'oppose à la procédure en divorce. Elle n'admet ni sa culpabilité ni ne plaide son innocence dans ce document, mais il faut se rappeler qu'elle ne connait pas beaucoup la nature de l'accusation qui pèse sur elle. Il est vrai que la pétition allègue l'adultère, mais en admettant qu'elle en ait reçu avis, pouvait-elle préparer sa défense sans avoir pris connaissance des particularités ? L'épouse ne pouvait pas donner un affidavit intelligent, repoussant les accusations portées contre elle, à moins d'être mise au courant de ces accusations. Elle déclare qu'elle ne peut pas venir à Ottawa pour repousser les accusations de son mari, parce qu'elle est trop pauvre. Elle ne possède rien que le produit de son travail journalier. "Je n'ai pas d'argent, dit-elle, pour aller à Ottawa ou engager un avocat." Cet affidavit a été soumis au comité du Sénat par un avocat qui la représentait et qui a demandé les moyens de la faire venir à Ottawa pour déposer et assigner des témoins. Dans les circonstances, quelles que soient les preuves assermentées contre cette femme, le projet de loi ne devrait pas être adopté. Même si une demi douzaine de témoins respectables juraient de la culpabilité de la femme, nous ne devrions pas accorder le divorce sans au moins permettre à celle-ci de venir se défendre. Elle pourrait peut-être prouver que toute l'affaire a été arrangée d'avance. Il appert qu'à la suite d'une chicane au sujet d'argent, la femme quitta le toit conjugal dans le mois de mai 1904, en compagnie du cousin de son mari. Un détective du service professionnel à London a déclaré qu'il croyait que la femme habitait London avec son cousin et que les deux vivaient maritalement dans une maison de pension. Supposons qu'à la suite de cette dispute, la fem-

me dût quitter la maison pour aller rester ailleurs et que le cousin du mari l'emmena avec lui dans une maison de pension où ils vivaient comme frère et sœur, n'est-il pas juste que le Parlement exige d'autres preuves, qu'il fournisse à la femme les moyens de venir donner sa version de l'affaire, et qu'il pèse la preuve pour et contre avant de rendre jugement ? La cause qui nous est soumise est la plus faible que j'aie jamais vue devant le Parlement. Le comité n'a pas essayé de prouver l'adultère à London. Le mari engagea un détective pour tâcher d'obtenir des preuves à l'appui de sa requête en divorce, mais le détective n'a pas dit que la femme vivait maritalement avec le cousin de son mari. Nous n'avons que des soupçons pour nous guider, et pour cette seule raison, nous devrions renvoyer le projet de loi.

Je vais envisager la question à un autre point de vue. J'appelle l'attention du Gouvernement sur le nombre grandissant des divorces.

Prenons le dernier annuaire statistique au chapitre des divorces. Je ne crois pas que la population est dix fois plus immorale qu'il y a dix ou quinze ans; cependant nous accordons dix fois plus de divorces. Nous avons annulé moins d'un mariage par année, entre 1874 et 1884, soient neuf seulement pendant ces dix ans. Mais passons dix ans et prenons de 1894 à 1904. pendant cette période, nous avons accordé 21 divorces dans l'Ontario, 5 dans la province de Québec, 3 dans le Manitoba et 3 dans les Territoires du Nord-Ouest, un total de 32 divorces ou une moyenne de 3 par année. Nous avons autorisé l'année dernière 10 divorces et le Sénat en a autorisé 20 à la présente session. L'on s'excuse en disant que c'est la preuve qui fait tout. Je n'admets pas ce raisonnement. Nous devons envisager la question au point de vue du bien public. Nous devrions nous efforcer de décourager autant que possible les procédures en divorce. Les époux doivent se rappeler qu'ils sont unis pour la vie et qu'ils doivent se pardonner mutuellement leurs égarement. Je n'excuse pas l'infraction à la loi, mais je prétends que neuf fois sur dix si les parents se mêlaient de ce qui les regarde, s'ils ne s'immisçaient pas dans les affaires domestiques, le mari et la femme s'entendraient beaucoup mieux et nous ne serions pas appelés si souvent à rompre les liens du mariage. Je vais répéter encore ce que j'ai dit l'année dernière, et que je trouve dans le hansard, afin de bien définir ma position. Je prétends que nous devons sanctionner le divorce dans l'intérêt de la société mais non dans l'intérêt des particuliers. Je ne connais pas les parties dans cette cause, ni ne veux les connaître. Je sais seulement qu'elles sont sujets canadiens et que nous sommes ici pour travailler dans l'intérêt du public. Sa Majesté par et du consentement du Sénat et des Communes décrète que les liens du mariage entre deux personnes soient brisés. Nous conseillons à Sa Majesté de statuer en ce sens, parce que nous croyons que c'est pour le bien public. C'est pourquoi nous devons, avant de conseiller Sa Majesté, être absolument certains que la mesure est dans l'intérêt commun, et que si le divorce n'était pas accordé, l'exemple aurait un effet démoralisant sur la population.

Quatre enfants sont nés du mariage qui nous occupe ici. Le plus jeune a 13 ans et l'aîné, 20 ans—de jeunes Canadiens, vivant au milieu de nous et qui dans le cours ordinaire appelleraient cette femme leur mère et cet homme, leur père. Le proverbe dit qu'il n'y a pas de plus sot qu'un vieux sot, et m'est avis que ce bonhomme est en train de s'afficher afin de se débarrasser de la femme qu'il aimait si fort il y a vingt ans. Il a sans doute l'intention d'épouser une autre femme, plus jeune, peut-être, tout au moins plus attrayante que celle qu'il abandonne. Le Parlement devrait lui signifier que la plus belle institution canadienne est le mariage, qui reste inviolable et tant que vivent les époux. Je répète que la seule justification pour le Parlement d'accorder le divorce est lorsque le contraire causerait un scandale ou serait un affront pour le public. Nous ne devrions pas l'accorder pour aucune autre considération. Accorder le divorce à John Albert Peer est un acte démoralisant pour la population. J'ai consigné l'année dernière au hansard l'opinion de personnes autorisées sur le divorce et je vais en rappeler quelques-unes.

Gemmil dit dans son ouvrage sur le divorce :

> Les bills de divorce ne prennent naissance qu'au Sénat, et ceux qui veulent en obtenir, demandent une faveur, un avantage d'un individu sur un autre, une exemption de remplir des obligations qui sont imposées à la société en général, et les pétitionnaires sont obligés de se soumettre aux règlements que la Chambre dans sa sagesse croit devoir établir.

Je vais maintenant citer lord Pensaince :

> Il me semble, cependant, que nous devons prendre de la question, ce que l'on a appelé une vue générale. Dans un certain sens, le public est intéressé dans toute controverse judiciaire entre des membres de la société individuellement ; ainsi, par exemple, si un témoin se parjure dans un procès particulier, il est responsable devant les tribunaux criminels, car il a commis une faute contre le public. Dans un ordre différent, le public est intéressé dans l'union par le mariage des membres de la société, la famille constitue la base non seulement de l'ordre social, mais de la société elle-même, et sans elle il n'y aurait pas de population légitime pour soutenir l'état dans l'avenir. Conséquemment, bien que rien n'oblige les gens à se marier, ceux qui ont contracté ces liens du mariage ne peuvent plus les rompre de consentement mutuel, ainsi que l'on rompt un contrat ordinaire, et lorsqu'il se fait une tentative devant les cours de faire dissoudre un mariage le public devient intéressé. Il n'est pas strictement obligé à refuser le divor-

ce, mais il doit veiller à ce qu'il ne soit pas accordé sans de justes et valables raisons ; car, pour me servir des paroles d'un savant juge anglais : " La société est intéressée dans le maintien des liens du mariage que la collusion ou la négligence des parties ne peuvent pas rompre.

Maintenant, voici une citation qui nous concerne plus intimement; voici les paroles de M. le sénateur Gowan :

Plus que cela, le Parlement ne doit pas seulement considérer la question au point de vue de sa portée sur les parties directement intéressées, mais aussi de ses effets sur la morale et le bon ordre, et de l'influence que l'adoption d'une loi aura sur le bien du pays. Le Parlement étant le pouvoir suprême, a des devoirs et des responsabilités, et ne peut pas mettre en danger la moralité et le bien public.

En 1887, M. le sénateur Scott déclara devant le Sénat :

C'est le devoir du Parlement d'être bien jaloux de son pouvoir de dissoudre les mariages. Le Canada se trouvera bien mieux dans l'avenir si nous maintenons avec fermeté et sagesse ce principe, et j'espère que l'on ne cherchera plus à faire prévaloir dans cette Chambre les doctrines dangereuses d'autres pays concernant le divorce, car ces doctrines choquent les meilleurs sentiments de notre population, et je sais qu'une bonne moitié des habitants du Canada, dont les croyances méritent d'être respectées, ont ces doctrines en horreur. Je sais aussi que les meilleurs esprits dans certaines églises protestantes, surtout l'église épiscopalienne, voient avec terreur les ravages que cause dans la république voisine la grande facilité avec laquelle on peut obtenir le divorce.

Quand j'aurai donné une autre citation, j'aurai fini de citer les autres et de dire à peu près tout ce que j'avais à dire moi-même sur ce sujet. M. Gladstone en parlant du mariage a dit :

Ni les instincts naturels ni les mesures de prudence ne peuvent le soustraire à ses ennemis s'il n'a la sanction de l'autorité comme un commandement de Dieu.

Que faisons-nous en ce moment, que faisons-nous dans le cas que nous délibérons et qui, comme tous les autres divorces, est un mauvais exemple de plus aux yeux de ceux qui sont encore dans le célibat. Les enfants de 12 ans qui lisent les journaux commencent déjà à demander des renseignements sur ces choses. Voici par exemple les questions qu'ils posent aux parents : Quelle est cette affaire dont le Parlement a été saisi ? Que signifie-t-elle ? Les parties n'étaient-elles pas mariées ? Comment ont-elles pu se faire démarier ? Comment ont-elles pu en sortir ? Et les parents doivent répondre. Et si nous continuons à divorcer au taux de vingt par année, avec une population tant soit peu plus élevée qu'il y a vingt ans, si nous continuons à augmenter le nombre de divorces de 15 à 20 fois à mesure que notre population augmentera de 15 à 20 fois, ne soyons pas surpris si un jour les jeunes gens se font tout bonnement cette réflexion : Qu'est-ce que le mariage, après

tout ? Si je ne suis pas satisfait au lendemain de mon mariage, tout ce que j'ai à faire est de fabriquer un semblant de cause, et j'obtiendrai mon divorce. Un autre, qui entendra ce raisonnement dira : Non, vous devez avoir de justes et valables raisons. Mais il lui sera répondu : Je ne crois pas ; on accorde le divorce à un grand nombre chaque année, sans qu'il paraisse y avoir de très graves raisons. Donc, nous devons nous rappeler que le public veut apprendre et qu'il apprendra.

Si nous accordons le divorce contre cette femme sur la preuve qui nous est soumise, je ne sais pas comment vous allez pouvoir refuser le divorce à toute personne qui, après une chicane domestique, ira demeurer chez un parent, n'ayant pas d'autre place où aller, et où elle n'est pas plus sensée commettre l'adultère que si elle vivait avec un frère ou une sœur. Allons-nous dissoudre le mariage pour de si faibles motifs? Nous ne pouvons certainement pas le faire, si nous considérons l'effet qu'il doit avoir sur les enfants. On parle beaucoup des droits de l'épouse dans les procès en divorce et l'on dit qu'elle n'obtient pas justice. Elle a eu justice si elle a trouvé le mari qu'elle s'attendait d'avoir et il a eu justice s'il a obtenu la femme qu'il s'attendait d'obtenir —si elle n'était pas déjà mariée ou autrement inhabile à contracter. Il n'y a pas d'empêchements de ce genre ici. Je ne vois pas que nous récoltions autre chose que la tempête si nous continuons à semer la division et la discorde, comme dans le cas de John Albert Peer.

Je n'ennuierai pas plus longtemps la Chambre ni ne veux perdre inutilement son temps. Mais j'ai cru que c'était mon devoir, en présence de cette demande de divorce, d'attirer l'attention de la Chambre et du Gouvernement sur le respect des principes qui doivent nous guider en annulant le mariage. Je demande au Parlement de réfléchir et de considérer si ce n'est pas faire injure au public, lui donner un mauvais exemple et créer un regrettable état de choses que de dissoudre le mariage dans un cas comme celui-ci ? Voici un homme et une femme qui sont mariés, qui ont quatre enfants, qui ont vécu pendant vingt ans dans les meilleures relations possibles. L'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) dit que l'épouse à quitté le toît conjugal en 1903. La preuve montre qu'elle a vécu avec son mari jusqu'en 1904, et allègue apparemment l'existence d'un enfant qui n'appartient pas au mari. Toutefois, en analysant la preuve, l'enfant peut fort bien lui appartenir, étant né vers l'époque où la mère a déserté le toît conjugal en 1904. Ces faits démontrent avec quelle insouciance, oui, je répète le mot, car il est juste, avec quelle insouciance le Sénat accorde les divorces.

Le Sénat semble croire qu'il n'a qu'à accorder la pétition dès que le mari ou la

femme, selon le cas, a réussi à faire valoir un semblant de preuve. J'ai entendu dire que le Sénat adoptait tous ces bills, parce que les Communes sont censées les discuter. Si, comme il a été dit à propos d'un autre cas, il y a une heure, les Communes doivent adopter ces mesures simplement parce qu'elles nous sont envoyées par le Sénat, avant longtemps nous aurons à faire face à l'opinion publique révoltée. Le public est sous l'impression que ces projets de loi nous sont envoyés du Sénat parce que nous sommes la Chambre la plus directement responsable, étant élus par le peuple, et que nous devons les étudier et les rejeter s'il y a lieu. Ainsi donc, le public s'attend à ce que nous rejetions cette mesure et que nous refusions de dissoudre ce mariage, que les parties ont contracté il y a 20 ans et auquel elles devraient rester fidèles.

M. AYLESWORTH : Je n'assistais pas à la séance du comité, lorsque le projet de loi y fut discuté, mais j'avais lu la preuve. Bien qu'il n'y ait pas, comme l'honorable député (M. Lancaster) le dit, de preuves directes d'adultère, les preuves de circonstances sont très fortes. Je ne crois pas que nous ayons à nous occuper de la question que l'honorable député a soulevée, à savoir pourqui le comité du Sénat n'a pas forcé le mari à payer les frais de voyage de sa femme, pour lui permettre de venir rendre son témoignage. Ce détail est à la discrétion du tribunal qui entend la preuve. La femme a été représentée par un avocat pendant toute la durée de l'audition, et cet avocat a exercé librement son privilège de contre-interroger les témoins en faveur de sa cliente. Le premier témoin a été le pétitionnaire, le mari. Il a juré que jusqu'au jour où sa femme a déserté le toit conjugal, ils avaient vécu ensemble en assez bons termes, quoiqu'elle lui eût déclaré, à ce qu'il dit, qu'elle ne l'avait jamais aimé, mais qu'elle l'avait épousé pour se créer un chez soi. Jusque-là cultivateurs, ils vinrent habiter Toronto dans le mois de janvier 1904. Comme on l'a fait remarquer, il semble y avoir une faute de copiste dans le préambule, quant à la date de la séparation, qui a eu lieu en 1904 au lieu de 1903. Pendant les premiers six mois de leur séjour à Toronto, en 1904, le mis en cause, un cousin du mari, devint un visiteur si assidu de la maison que le mari s'objecta à ces visites et que ses soupçons furent éveillés. Finalement, un soir, arrivant chez lui lorsque sa famille était couchée, il trouva cet homme endormi, pas dans un lit, mais sur un canapé ou sofa dans une des chambres, à une heure avancée de la nuit. Il protesta énergiquement et mit l'individu à la porte, lui défendant en même temps de jamais revenir chez lui. Cette défense n'eut aucun effet et les visites continuèrent jusqu'au 1er mai 1904, lorsque le cousin et la femme désertèrent Toronto et allèrent habiter Hamilton. La femme écrivit d'Hamilton à ses filles des lettres que le mari a lues au comité et dans lesquelles elle tâchait de persuader ses filles d'abandonner leur père pour venir demeurer avec elle et leur cousin, disant que celui-ci gagnait $45 par mois, et qu'avant peu il serait bien plus riche que leur père. Au bout de quelques semaines, le couple alla habiter à London.

Dans le mois de juillet, 1904, à London, la femme mit au monde un fils qui vécut très peu de temps et dont la naissance fut inscrite au registre de l'état civil comme étant l'enfant de Wm Henry Peer, le mis en cause, et d'Ellen Lilian Hughes. De plus l'état civil fait foi que le père est employé au service de l'eau pour le Grand-Tronc, ce qui est l'occupation du mis en cause. Depuis lors le couple a vécu maritalement, au dire de tous les voisins de London, l'endroit qui est désigné dans le certificat comme le lieu de naissance de l'enfant. Il est inexact que la seule preuve soit le témoignage d'un détective privé. Deux témoins ont déposé à ce sujet. L'un d'eux a dit qu'il est sergent de ville à London, mais son témoignage n'est pas celui d'un détective qu'on emploie ordinairement dans ces cas pour obtenir des preuves. Son témoignage est celui d'une personne qui parle avec connaissance de cause, car il habite la deuxième porte de la maison où logent les amants depuis qu'ils sont à London. Les deux familles restent dans la même maison, leurs appartements n'étant séparés que par une cloison. Ils ne sont pas en pension, mais ils ont feu et lieu dans un logis dont une moitié est occupée par une autre famille. Le sergent de ville ou détective, comme mon honorable ami l'appelle, dit qu'il est deuxième voisin de ces locataires—il les désigne ainsi—dont il se rappelle les noms : M. et Mme Peer. Il a immédiatement reconnu leur photographie. On lui a demandé comment vivaient, à London, l'homme et la femme dont on lui montrait le portrait, et il a répondu :

Maritalement.

Q. Avez-vous appris cela de la femme ?—R. Oui.

Il a ajouté qu'elle vint le trouver pour savoir où elle pourrait louer un logis. Elle a désigné l'homme qui l'accompagnait comme étant son mari. Le témoin s'est souvenu de la naissance et de la mort de l'enfant. Un témoin du nom de Ward a corroboré ce témoignage. Ward est couvreur, de son métier, et âgé de 45 ans. Son frère occupe l'autre logis dans la maison qu'habitent les Peers. Il a déclaré avoir rencontré ces gens en allant chez son frère et que M. et Mme Peer, comme il les appelle :

. . . occupent la pièce de devant et une autre petite pièce, destinée tout probablement à une chambre à coucher au rez-de-chaussée. Ils ont deux chambres à coucher auxquelles on arrive par un escalier à palier situé dans le centre de l'appartement. Mon frère occupe l'autre partie du logis.

Q. Comment considère-t-on ces gens, à London ?—R. Comme le mari et la femme.

Puis le témoin raconte les détails d'un incident qui s'est produit un jour qu'il était en visite chez son frère. Il les entendit monter. Elle parlait de lui comme de son mari qui retournait au logis. Voici ses paroles :

Elle dit qu'elle avait besoin de monter ; elle voulait sortir puis revenir avant que son mari n'arrivât dans la soirée. Je lui ai demandé : " Qu'est-ce qu'il fait votre mari ? " à quoi elle a répondu : " Il travaille pour le chemin de fer ".

Le témoin déclare qu'il les a entendus plus tard, la cloison étant très mince, parler ensemble comme s'ils étaient en train de faire leur toilette de nuit.

M. LANCASTER : Que pense l'honorable ministre de la Justice de faire venir cette pauvre femme de London, qui n'est qu'à une demi journée d'Ottawa, pour lui permettre d'expliquer ces circonstances avant de disposer de ce projet de loi ? Ne serait-ce pas dans l'intérêt public et un acte de justice pour cette femme ? Personne ne souffrira du renvoi de cette proposition de loi à une prochaine session. Est-ce dans l'intérêt des enfants de presser l'adoption de ce projet de loi à cette session ? L'honorable ministre de la Justice pense que le Sénat a basé sa décision sur des circonstances très compromettantes. S'il eût été au Sénat, est-il sûr qu'il serait encore de la même opinion? Qui n'entend qu'une cloche n'entend qu'un son. Il est toujours préférable d'entendre les deux versions d'une histoire. La chose se produit chaque fois que nous discutons une proposition quelconque à la Chambre ; nous ne pouvons nous former une juste opinion tant que nous n'avons pas entendu émettre l'opinion des autres. Je demande à l'honorable ministre de la Justice si nous ne devrions pas faire ce que le Sénat aurait dû faire, c'est-à-dire renvoyer cette pétition en divorce jusqu'à ce que nous ayons entendu les explications de la femme sur cette circonstance qui semble avoir convaincu le minisde la Justice, bien qu'elle ne me paraissse pas encore avoir établi la culpabilité de la femme. Quand nous aurons entendu sa version, il se peut que je la reconnaisse coupable et que le ministre de la Justice la croie innocente. Je ne serai convaincu qu'après l'avoir entendue. Nous ne devrions pas accorder ce divorce tant que nous n'aurons pas entendu la version de la femme.

M. AYLESWORTH : Comme je l'ai déjà dit, il me semble que cette question est surtout du ressort du tribunal qui l'a décidée. Il est toujours laissé à la discrétion du juge, principalement si la motion est faite par le défendeur, de restreindre la preuve, s'il le juge à propos, dans une action soumise à sa décision. Comme l'honorable député (M. Lancaster) le sait, jamais la cour d'appel n'intervient dans ces décisions. Je n'ai pas jugé à propos de parler tout à l'heure du prétendu affidavit produit par la femme et demandant à ce qu'on lui payât ses frais de voyage à Ottawa. Cette déclaration a la puissance d'un affidavit, mais elle n'est pas faite sous serment. C'est une déclaration solennelle en vertu de la loi. Mais, il me paraît étrange que cet affidavit ne comporte aucune dénégation des faits allégués. Cette déclaration a été faite devant un commissaire pour recevoir les affidavits, un avocat bien connu de London, et porte la date du 25 avril dernier.

Les procédures avaient été instituées longtemps avant cela et la pétition du requérant, ses procédures préliminaires et l'avis portaient tous distinctement la nature de l'accusation, nommément la vie adultère de la femme avec son cousin. Elle n'a pas fait ce qu'un plaideur bien avisé a coutume de faire en donnant son affidavit ; elle n'a pas donné ce que les avocats appellent un affidavit sur le mérite. Elle ne dit pas qu'elle a une bonne défense ni qu'elle croit avoir une bonne défense en réponse au plaidoyer du pétitionnaire. Elle n'engage pas du tout la sanction de sa déclaration à la dénégation des particularités, mais elle se borne à dire qu'elle est d'opinion que son mari est assez riche pour lui payer ses frais de voyage de London à Ottawa. Pour ces raisons mais surtout à cause de l'inscription de la naissance de l'enfant à l'état civil, déclaration qui, de nécessité, est faite par le père ou la mère, je ne crois pas que personne prétende que le Sénat n'aurait pas dû accorder la pétition.

M. LANCASTER : Je ne puis laisser sans réponse ce que vient de dire l'honorable ministre de la Justice. Il prétend que cette question est entièrement de la juridiction du tribunal qui a entendu la preuve. Je ne partage pas cette opinion. S'il en était ainsi, la constitution serait changée et le Sénat seul sanctionnerait les lois de divorce.

M. AYLESWORTH : J'ai dit que la procédure est à la discréion du tribunal qui reçoit la preuve.

M. LANCASTER : Je reste encore dans le vrai, malgré cette explication. Si la procédure est défectueuse et que le Sénat nous recommande d'adopter une loi que, dans notre opinion, nous ne devons pas adopter, nous ne sommes pas liés parce que le Sénat a adopté la procédure. Il a commis une faute et a mal agi. Quelles seraient les conséquences, s'il fallait qu'il se mette à accorder le divorce sur des procédures qui, dans mon opinion, sont mauvaises? Nous accorderions le divorce parce que le Sénat s'est trompé dans la procédure. Si la procédure du Sénat est défectueuse, ce n'est pas une raison pour que nous adoptions nécessairement le projet de loi. Si la procédure est parfaite, ce n'est pas une bonne raison pour que nous l'adoptions. Nous avons à juger des mérites mê-

mes de la mesure. Je dis qu'avec l'affidavit de la femme devant lui, le Sénat n'a pas agi sagement en recommandant ce divorce ; je dis de plus qu'en ne facilitant pas à la femme les moyens de venir à Ottawa, pour se soumettre au contre-interrogatoire des avocats de son mari, non seulement le Sénat ne lui a pas rendu justice, mais il a commis une imprudence au point de vue de la société. Nous ne devrions pas, tout simplement parce que le Sénat, dans l'exercice illégitime de sa discrétion, a refusé d'entendre cette femme et nous propose d'accorder ce divorce, acquiescer à sa décision, car je crois qu'il n'a pas été juste envers elle et ses enfants en n'entendant pas sa déposition avant de faire rapport du projet de loi et qu'il n'a pas agi avec prudence au point de vue de la société, particulièrement de la jeunesse qui se prépare à entrer un jour dans l'état du mariage. Je ne crois pas que le ministre de la Justice devrait essayer de faire passer ce projet de loi quand même, en disant que c'est matière à la discrétion du Sénat. Puis, l'honorable ministre doit savoir, lui, avocat, pratiquant dans la province d'Ontario que souvent les tribunaux qui revisent les décisions des tribunaux de première instance ordonnent de nouveaux procès à cause de la restriction préjudiciable de la preuve, à cause du refus injuste de recevoir toute la preuve ou a cause de quelque contre-temps à l'audition qui a empêché le tribunal de s'enquérir de tous les faits. L'honorable ministre a parlé aussi de la déclaration produite par la femme. Si nous sommes obligés de reviser la procédure du Sénat et que nous nous apercevions que le Sénat n'a pas pris les moyens à sa disposition pour se mieux renseigner sur la cause, nous devrions, pour cette raison, recommencer l'audition, et je ne crains pas d'être censuré par ceux qui en ont l'autorité en disant que le Sénat n'a pas agi conformément à la justice en accordant ce divorce. Si je suis bon juge du tempérament des Canadiens, je crois que la population est passablement dégoutée de la manière insouciante avec laquelle le Sénat dissout les mariages. L'honorable ministre a admis comme fait accompli une supposition qu'il n'a pas le droit de faire contre cette pauvre femme au sujet de l'inscription de la naissance de l'enfant. Sait-il qui a fait inscrire cette naissance ? Est-il sûr que le mari, qui employait des détectives pour obtenir des preuves contre sa femme, n'a pas suscité quelqu'un pour remplir cette formalité ?

Qui a attesté cette déclaration ? Parce qu'une naissance a été déclarée, faut-il conclure à la culpabilité de la femme, et dire que c'est elle qui a fait cette déclaration ? Si le mari emploie des policiers pour obtenir des preuves contre sa femme et ne trouve rien de plus, on peut bien supposer qu'il a pu aussi faire faire cette déclaration par un autre dans les registres de London pour faire planer des soupçons sur elle. Tout cela fait voir que le Sénat a eu tort de juger cette affaire en l'absence de la femme et de ses quatre enfants, après vingt ans de cohabitation avec son mari.

M. FOWLER : Je ne suis pas de l'avis de l'honorable ministre de la Justice, quand il dit que nous n'avons pas le droit de reviser le jugement du Sénat. Nous avons ce droit tout autant que celui d'entendre la cause. Mais la demande de l'avocat de la femme est défectueuse parce qu'elle n'allègue pas que cette femme a une excellente défense à offrir. En l'absence de cette déclaration le Sénat a bien fait d'ignorer l'affidavit. Il ressort des témoignages entendus, qu'il y a lieu d'accorder le divorce. La femme a abandonné son mari pour aller vivre maritalement avec un autre ; l'enfant, à sa naissance, a été déclaré comme celui de cette femme et de son amant et il serait absurde de supposer, comme le voudrait l'honorable député (M. Lancaster), que le mari a fait une fausse déclaration pour se ménager des griefs contre sa femme.

M. LANCASTER : Cet enfant est né deux mois après le départ de la mère du domicile conjugal. La présomption légale est que le mari en est le père.

M. FOWLER : Son cas n'en est que plus mauvais, puisque du temps qu'elle vivait avec son mari, elle était déjà adultère. La présomption résultant de la conception de l'enfant pendant la cohabitation des époux est détruite par la déclaration de l'amant qui s'en avoue le père.

M. R. L. BORDEN : J'aurais quelques remarques à faire sur la question générale de la procédure à suivre en matière de divorce. L'honorable ministre de la Justice a raison de dire qu'elle est de nature judiciaire et doit être considérée comme telle. On avouera cependant qu'il n'en est pas toujours ainsi parmi les intéressés et même parmi les membres du tribunal. La cabale et les sollicitations sont déplacées à l'égard de toute loi, mais elles sont particulièrement admises à l'égard des bills de divorce. Il y a aussi une autre difficulté qui s'est présentée récemment ; le comité des divorces du Sénat, qui s'occupe spécialement de ces affaires déclare que le cas est prouvé, et le comité des bills d'intérêt local de la Chambre des communes dit qu'il ne l'est pas. Ces décisions contraires créent une situation étrange.

Si c'est le Parlement qui doit continuer à juger les affaires de divorce—et je ne vois pas d'autre solution possible—il vaudrait mieux les confier à un comité mixte des deux Chambres qui instruirait l'affaire et ferait un rapport sur lequel le Sénat et la Chambre de communes auraient à se prononcer.

La procédure suivie devant le comité du Sénat peut être défectueuse, sous certains rapports, mais il possède des règles très

étendues et je considère qu'il faut tenir compte de ses efforts pour conformer son mode de procédure à celui des tribunaux. Je n'ai qu'une seule observation à faire: dans les causes non contestées on devrait faire comme dans les cours de divorce dans les pays de langue anglaise et avoir ce qu'on appelle le procureur du roi qui est chargé de voir à ce qu'il n'y ait aucune collusion possible. Dans les cours de divorce en Angleterre, dans la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick, le procureur du roi intervient toujours dans les causes par défaut et ses honoraires sont payés par le pétitionnaire. Il fait subir un contre-interrogatoire aux témoins et, s'il le croit nécessaire dans l'intérêt public, il assigne de nouveaux témoins pour contredire les dépositions du pétitionnaire, pour empêcher, autant que possible, toute collusion entre les parties. Si nous prenions une semblable précaution et si au lieu de deux comités nous n'en avions qu'un seul pour entendre les dépositions, pour juger de l'attitude des témoins, pour faire un rapport aux deux Chambres nous aurions un tribunal plus vraiment judiciaire que celui que nous avons actuellement.

M. AYLESWORTH : Dans cette cause l'intimée était représentée par un avocat qui a fait subir un contre-interrogatoire aux témoins.

M. R. L. BORDEN : Je le sais et sans les doutes que l'honorable député (M. Lancaster a exprimés avec beaucoup de force, je considérerais que le cas est clairement prouvé.

(Le préambule est adopté).

Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois.

M. LANCASTER : Je désire qu'il soit constaté que la 3e lecture est votée à la majorité des voix.

(La 3e lecture est adoptée à la majorité des voix.)

DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF AUX EMBRANCHEMENTS DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 75), déposé par M. Crawford, tendant à autoriser la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique.

Sur le préambule.

M. LANCASTER: Ce projet de loi est très important et nous ménagerions du temps en n'entreprenant pas de le discuter cet après-midi. Il a été discuté longuement dans le comité des chemins de fer et la forme dans laquelle il en a été fait rapport à la Chambre n'est pas celle que voudrait lui donner un certain nombre de membres de cette Chambre. Plusieurs députés, qui sont absents aujourd'hui, mais qui seront ici demain, partagent ma manière de voir sur un certain nombre d'articles et je crois qu'on épargnerait du temps si l'on nous donnait l'occasion de l'étudier tel qu'il a été adopté au comité. Il n'a été réimprimé que samedi et il comporte plusieurs amendements adoptés par le comité et dont quelques-uns sont un compromis entre les prétentions des deux parties. Si ceux qui ne sont pas satisfaits des amendements pouvaient avoir 24 heures pour les étudier, on pourrait reprendre la discussion demain et arriver à un résultat beaucoup plus vite qu'en procédant immédiatement pour recommencer la discussion un autre jour. J'ai donné l'avis de certains amendements que je proposerai en comité ou lors de la 3e lecture, si c'est nécessaire ; ces avis d'amendement sont inscrits au procès-verbal et ils donneront lieu à de longs débats si le bill est mis en discussion à présent. Pour ma part, je suis prêt, mais je sais que certains députés qui ne sont pas présents, et qui seront ici demain, désirent prendre part à ce débat et voter. Après m'être entendu avec eux, je réussirais peut-être à abréger considérablement la discussion. L'adoption du préambule touche aussi à des questions de grande importance. Si la Chambre admet le bien fondé de ma proposition, je n'ai pas besoin d'en dire davantage.

M. MONK : J'appuie la proposition de mon honorable ami (M. Lancaster). Le bill a été longuement discuté devant le comité et je me rappelle que les embranchements devant partir de Montréal ont donné lieu à un échange de vues contradictoires entre les représentants de Montréal et ceux des circonscriptions voisines. Les représentants de Montréal tiennent à être entendus sur cette question et les séances du lundi ne sont pas, ordinairement, très fréquentées, et je crois que l'honorable premier ministre rendrait service aux absents en ajournant la discussion de ce bill.

Sir WILFRID LAURIER : Je sais que l'amendement relatif à un certain embranchement, celui de Joliette, qui a été adopté par le comité, a donné lieu à un débat animé et qu'il provoquera encore des discussions, mais nous pouvons toujours discuter les autres articles, même si le bill ne peut pas être adopté ce soir.

M. BERGERON : Pourquoi ne pas le renvoyer à mercredi soir, alors qu'il n'y a qu'une heure consacrée aux bills d'intérêt local ?

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député (M. Lancaster) dit que le préambule doit donner lieu à une longue discussion. Même mercredi, nous ne pourrions pas l'avancer beaucoup, avant d'avoir adopté le préambule, et pourquoi ne pas le discuter dès ce soir ? Je ne crois pas que nous puissions en finir aujourd'hui, car cette question des embranchements sur Montréal doit être

discutée longuement, mais la discussion générale peut parfaitement se faire ce soir.

M. MONK : Alors, il est entendu que la partie du bill relatif à Montréal ne sera pas décidée ce soir ?

Sir WILFRID LAURIER : C'est entendu.

M. LANCASTER : Je préférerais remettre la discussion à un autre jour, mais puisque le Gouvernement insiste pour faire adopter la préambule, je ferai de mon mieux pour le discuter au point de vue des intérêts du pays, comme je les comprends.

Dans toutes les discussions qui ont eu lieu devant le comité des chemins de fer je n'ai pas entendu une seule bonne raison pour autoriser cette compagnie. Nous avons passé avec le Grand-Tronc-Pacifique une convention très longue, très compliquée et très complète, dans laquelle l'ancienne compagnie du Grand-Tronc est plus au moins concernée. En vertu de cette convention le Grand-Tronc-Pacifique devait construire des embranchements, et quand nous avons adopté le bill et ratifié la convention, et quand le pays s'est engagé à construire le Transcontinental national, il était entendu que le Gouvernement faisait, une fois pour toutes, avec la compagnie du Grand-Tronc Pacifique, et nulle autre, ce qu'on devait attendre de nous en matière de chemin de fer à travers le continent. Moi et plusieurs de mes amis avons demandé à plusieurs reprises au comité quelle nécessité il y a d'autoriser cette troisième compagnie, après celle du Grand-Tronc et celle du Grand-Tronc-Pacifique. Pourquoi les embranchements du Grand-Tronc-Pacifique ne seraient-ils pas construits par le Grand-Tronc-Pacifique ? La seule raison qu'en ait donnée le ministre de la Justice est que cela permettra à la compagnie d'obtenir plus facilement les fonds nécessaires pour exécuter ses travaux, si on en fait une institution distincte de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. On n'a pas prétendu que cela était préférable dans l'intérêt du pays. Je considère que ma mission ici est de protéger autant que possible les intérêts du peuple que je représente, et bien qu'il arrive souvent que je ne sois pas à la hauteur de cette mission, je puis, au moins, me rendre le témoignage de m'y consacrer au meilleur de mes connaissances, et en apprenant les exigences de cette compagnie, je me suis demandé pourquoi le Grand-Tronc-Pacifique ne pourrait-il pas se procurer aussi facilement les capitaux nécessaires, si le Parlement lui accordait la même aide que l'on se propose de donner à cette troisième compagnie. Je me suis demandé aussi, si le but de cette troisième compagnie n'était pas de permettre à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de se soustraire à certaines obligations qu'elle a contractées envers le pays et auxquelles elle serait tenue si elle construisait elle-même ces embranchements.

Je répète que, malgré notre insistance, la seule réponse que nous avons pu obtenir du ministre des Finances qui semblait s'être chargé du bill, c'est que l'autorisation d'une troisième compagnie faciliterait l'obtention des capitaux nécessaires à l'exécution des travaux ; et cette réponse du ministre était donnée avec une certaine impatience. Tout cela est parfait au point de vue de la compagnie ; si je demandais l'autorisation de cette compagnie ; si j'étais chargé de défendre ses intérêts, c'est aussi ce que je demanderais. Mais le peuple est aussi intéressé dans l'affaire et le Parlement doit s'occuper aussi de ses intérêts de temps à autre. Il ne suffit pas de savoir ce qui fera mieux l'affaire de la compagnie ; il faut aussi se demander ce qui fera mieux l'affaire du pays. L'Etat a fait un contrat couvrant plusieurs pages et qui entraîne de lourdes obligations pour les deux partis.

On ne peut pas nier que ces embranchements font partie du réseau et ont été une des considérations du contrat, et si l'on permet à une troisième compagnie, qui ne sera pas liée par ces obligations, de construire ces embranchements, et s'il arrive que cette partie de l'entreprise donne des bénéfices, on enlève à la compagnie débitrice de l'Etat une partie de ses recettes et peut-être la possibilité de faire face aux obligations contractées envers le pays en vertu de la convention de 1903-1904.

Si le préambule du bill est adopté, sans une entente spéciale à cet effet, nous ne pourrons plus revenir sur une foule de questions qui pourront surgir de la discussion des articles et qui, cependant, auraient besoin d'être longuement débattues. J'ai donné au comité des chemins de fer un aperçu d'un des amendements dont j'ai donné avis. Je ne comprends pas encore que le comité ait pu adopter ce bill, qu'il ait même consenti à s'en occuper. Je n'ai pas réussi à convaincre le comité que cette compagnie ne doit pas être autorisée, mais j'espère être plus heureux devant la Chambre. Je ne suis pas un expert en matière de chemin de fer, et je ne voudrais jamais entreprendre d'en construire, mais des hommes du métier me disent que les principaux bénéfices sont surtout réalisés par les embranchements ; que, en règle générale, la voie principale ne donne pas de bénéfices et que l'on compte sur les embranchements pour alimenter le trafic et augmenter les recettes.

La compagnie qu'on nous demande d'autoriser n'a d'autre but que de construire des embranchements qui alimenteront le Grand-Tronc-Pacifique. Pourquoi ces embranchements ne seraient-ils pas construits directement par le Grand-Tronc-Pacifique ? La seule raison que je vois, c'est que dans ce cas, les bénéfices réalisés par ces embranchements tomberaient sous l'application de la convention passée entre le Gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique en 1903 et 1904. En vertu de cette convention tous les embranchements devaient faire partie du Grand-Tronc-Pacifique. Cette convention

impose au pays de lourdes obligations, pendant nombre d'années, et toute addition à ce chemin, tout embranchement destiné à alimenter la ligne principale devraient être autant de garanties additionnelles que la compagnie remplira ses obligations envers l'Etat. Il est naturel de demander que la même compagnie exécute tous les travaux visés dans la convention et nous ne devons pas, sans de très fortes raisons, autoriser une autre compagnie pour construire et exploiter les embranchements qui doivent appartenir au Grand-Tronc-Pacifique et sur lesquels il doit compter pour réaliser des profits.

Il n'y a pas de doute que cette troisième compagnie pourra plus facilement se procurer les capitaux nécessaires, mais à qui cela profitera-t-il? Ce n'est pas au pays, puisque ces embranchements ne serviront pas à répondre de l'exécution des obligations contractées par le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique, envers l'Etat, par la convention de 1903-1904. On a cherché à résoudre cette objection en modifiant un des articles et l'honorable ministre de la Justice dit que cet amendement est tout ce que nous pouvons espérer obtenir.

Il a proposé d'ajouter l'article 32, qui décrète que les stipulations du contrat avec le Grand-Tronc-Pacifique relatif à la déviation du trafic vers des ports étrangers, s'appliqueront à cette nouvelle compagnie. Mais ce n'est là qu'une faible partie des droits du public, résultant de ce contrat, et en lui assurant l'exécution de cette faible partie de ses droits, on lui retranche tous les autres. C'est pourquoi cet amendement ne fait disparaître qu'une faible partie des objections que présente l'autorisation de cette troisième compagnie.

Cette garantie que le trafic de ces embranchements ne sera pas détourné des ports canadiens a certainement son importance, mais il ne donne au public aucun droit sur ces embranchements aux termes du contrat fait avec le Grand-Tronc-Pacifique. Je répète qu'il faudrait de très fortes raisons pour justifier l'autorisation de cette compagnie. Nous ne devrions pas être obligés de demander pourquoi on veut faire autoriser cette compagnie. Nous ne devrions pas être dans l'obligation d'en trouver et d'en exposer les raisons. C'est le contraire qui devrait avoir lieu. Tout cela regarde les promoteurs du bill ; c'est à eux qu'il appartient de démontrer l'absolue nécessité de cette troisième compagnie. Le prétexte qu'on pourra plus facilement se procurer des capitaux en confiant ces travaux à une troisième compagnie n'est pas suffisant pour décharger le Grand-Tronc-Pacifique de cette obligation.

Puisque la compagnie ne peut pas nous donner d'autres raisons que son propre avantage, notre devoir est de repousser sa demande. Devant le comité des chemins de fer j'ai fait une supposition dont on a ri, mais je persiste à dire qu'elle n'a rien d'impossible. Il est vrai que toutes ces personnes

sont à l'emploi du Grand-Tronc-Pacifique, mais rien ne m'assure qu'elles y seront encore la semaine prochaine. MM. Charles M. Hays, Frank W. Morse, Wm Wainwright, W. H. Biggar et D'Arcy Tate sont tous des fonctionnaires grassement payés du Grand-Tronc-Pacifique et on a souri quand j'ai dit qu'ils pourraient peut-être construire et exploiter ces embranchements dans d'autres intérêts que ceux du Grand-Tronc-Pacifique. Cependant qu'est-ce qui les empêche de se séparer du Grand-Tronc-Pacifique demain et de se mettre au service d'une autre institution ? Je ne dis pas que c'est ce qui aura lieu ; je fais simplement remarquer que la chose est possible.

Doute-t-on que ces messieurs refuseraient d'entrer au service d'une compagnie américaine, si elle leur offrait des conditions plus avantageuses. Cependant ils conserveraient l'autorisation de construire ces embranchements et cela leur permettrait, en réalité de construire un autre chemin de fer transcontinental.

Il est vrai que d'après certaines dispositions du bill ils sont tenus, plus ou moins, d'exercer ces pouvoirs dans l'intérêt du Grand-Tronc-Pacifique, mais on ne nous a pas expliqué d'une manière satisfaisante pourquoi ces mêmes pouvoirs ne seraient pas conférés directement et ouvertement au Grand-Tronc-Pacifique. En l'absence de toute raison, nous devons en conclure que la nouvelle compagnie n'est pas sincère en demandant à se faire autoriser, ou qu'elle cherche à se soustraire aux obligations imposées au Grand-Tronc-Pacifique par son contrat avec le Gouvernement.

Si quelqu'un veut nous expliquer pourquoi la même compagnie qui a fait une convention avec l'Etat en 1903-1904, ne devrait pas être tenue de construire ces embranchements, et en quoi le pays pourrait en souffrir si la construction de ces embranchements était laissée au Grand-Tronc-Pacifique, j'écouterai ces raisons avec plaisir.

Mais quand je pose cette question, personne ne répond, si ce n'est qu'on me dit qu'on pourra plus facilement obtenir des capitaux.

Si la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne peut pas négocier les obligations en son propre nom, il vaut mieux ne plus avoir rien à faire avec cette compagnie, et s'adresser à d'autres. Si, en dépit de toute l'aide que nous lui donnons, en dépit de toutes les obligations que nous prenons, en dépit du fait que le Canada se porte, pour ainsi dire, garant de la compagnie, cette dernière ne peut pas construire ces embranchements en son propre nom, c'est une preuve qu'il vaudrait mieux cesser tout rapport avec ces gens pour s'adresser à d'autres plus habiles et plus en état d'accomplir ce que nous attendons du Grand-Tronc-Pacifique.

Je ne conçois pas que le Grand-Tronc-Pacifique soit incapable de construire ces embranchements et puisqu'on refuse de me donner d'autre raison que celle-là, je suis

en droit de supposer que la formation de cette troisième compagnie est un moyen qu'on a imaginé pour se dérober à certaines obligations imposées par le contrat de 1903-1904. Si ce n'est pas ce que l'on veut, qu'on retire ce bill et que le Grand-Tronc-Pacifique soit lui-même autorisé à construire ces embranchements.

Je n'ose pas l'affirmer, mais je crois que la loi de 1903 n'accorde pas au Grand-Tronc-Pacifique le droit, sans réserve, de construire des embranchements sans s'adresser au Parlement ; il vaudrait mieux étendre ses pouvoirs sous ce rapport et permettre à la compagnie de construire tous ces embranchements. Le pays s'est engagé pour des millions dans la construction du Grand-Tronc-Pacifique et nous ne devons pas l'exposer a être le créancier d'une compagnie qui ne sera pas en état de remplir ses obligations. Supposons le cas d'un homme qui fait un marché avec quelqu'un et se charge de grandes responsabilités en comptant, pour se garantir, sur les bénéfices que doit donner l'entreprise ; voudra-t-il, immédiatement après, faire un autre arrangement par lequel un frère du premier pourra s'approprier une grande part des bénéfices de l'entreprise, sans être tenu aux mêmes obligations que le premier, pour assurer le succès de toute l'entreprise? C'est exactement ce qui a lieu ici. C'est comme si l'on disait : pile, la compagnie gagne, face, le Canada perd. Si cette compagnie réalise des bénéfices, le Grand-Tronc-Pacifique en profite ; si les embranchements ne donnent pas de profits, c'est le Canada qui en souffrira.

Le bill demande pour cette compagnie d'embranchements des pouvoirs très étendus. Elle pourra construire des chemins de fer d'une longueur considérable, ainsi que des lignes télégraphiques, etc. Dans le bill tel qu'il a été présenté au comité, la longueur de chaque embranchement était indiquée, mais pour une raison quelconque ce détail est éliminé du bill tel que réimprimé, qui est maintenant devant la Chambre. Le premier embranchement partait de la ligne principale, sur la section Est, à ou près de Edmunston et allait à la Rivière-du-Loup. C'est une distance d'environ 81 milles ; il y en a un autre de 200 milles partant de Montréal et passant par Joliette ; les autres devaient avoir 20, 60, 20, 720, 625, 220, 100, 45, 350, 300, 300 et 900 milles. C'est donc une longueur totale de 3,500 milles de chemin de fer que cette compagnie veut être autorisée à construire.

Il y a d'abord ceci à considérer que ce bill autorise la construction de cinq fois plus de chemin de fer qu'il n'en faut. Quant à l'embranchement sur Dawson, la compagnie a admis franchement devant le comité que son intention n'était pas de construire jusqu'à Dawson. Il y a ensuite l'embranchement sur Churchill ; il n'a pas sa raison d'être puisqu'une autre compagnie a déjà commencé à construire un chemin de fer à cet endroit; ou du moins, les travaux ont été concédés. Je ne vois pas la nécessité d'accorder des pouvoirs que les promoteurs du bill ne réclament pas. Ce bill a été discuté comme si tous les chemins qui y sont mentionnés devaient être construits. Or, s'ils ne sont pas construits dans les délais fixés la compagnie devra revenir devant le Parlement pour faire renouveler sa charte ; mais en attendant tout ce territoire est gardé en réserve pour cette compagnie pendant quatre ou cinq ans, qu'elle construise ou non.

Ce seul fait qu'un territoire aussi considérable sera immobilisé par cette charte, est suffisant pour nous engager à être très prudents avant d'autoriser cette troisième compagnie et c'est une raison de plus pour que le Grand-Tronc-Pacifique nous explique pourquoi il ne construit pas lui-même ces embranchements.

J'ignore quel sera l'effet de la convention de 1903-1904 sur la subvention à accorder à ces embranchements. Le contrat est très long et demanderait une étude attentive. Je m'imagine que la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, comme institution distincte, aurait un droit *prima facie* à toutes les subventions accordées, en plus de tout ce à quoi le Grand-Tronc-Pacifique pourrait avoir droit, et je comprends que c'est peut-être une des raisons qu'on ne donne pas mais sur laquelle on compte pour plus tard. Quels sont les membres de cette compagnie? MM. Hays, Morse, Wainwright, Biggar et Tait, ces deux derniers avocats et les trois premiers hauts fonctionnaires du Grand-Tronc. Puisque ces personnes sont, en réalité, celles qui composent le Grand-Tronc aujourd'hui, celles qu'on pourrait même appeler la compagnie du Grand-TroncPacifique, il n'est que juste, si elles veulent obtenir ces privilèges, qu'elles soient mises dans la même situation que le Grand-Tronc-Pacifique à l'égard des obligations imposées par la convention de 1903-1904.

Je veux qu'on nous dise et qu'on consigne dans les "Débats," pour l'information des électeurs, pourquoi le Gouvernement considère qu'il est utile, qu'il est nécessaire, qu'il est de bonne politique de donner l'autorisation à cette troisième compagnie. On nous a souvent répété que cette compagnie pourra plus facilement se procurer les capitaux nécessaires à la construction de ces embranchements, mais s'il existe d'autres raisons pour que ces lignes ne soient pas construites par le Grand-Tronc-Pacifique lui-même, nous voulons les connaître.

M. EMMERSON : Ce bill n'invoque aucun principe nouveau et ne s'écarte en rien de la coutume ordinairement suivie par le Parlement. Le Grand-Tronc-Pacifique est une artère principale avec de nombreuses ramifications. Tous les jours, dans le comité des chemins de fer, nous autorisons des

compagnies que nous savons avoir des relations avec le chemin de fer canadien du Pacifique ; nous leur accordons des privilèges, sachant qu'ils seront exercés dans l'intérêt du Pacifique-Canadien, mais ces bills portent un titre différent. Depuis des années, ce système a été suivi par le Parlement et nous l'avons pratiqué plus d'une fois, même durant la présente session. Je suis certain que, sous ce rapport, on ne peut s'opposer à l'adoption du bill que nous discutons en ce moment; on ne peut pas s'y opposer en invoquant les obligations que le Grand-Tronc-Pacifique a contractées envers le Gouvernement. Chaque fois qu'on a soulevé ces objections, il a été décidé que les articles 32, 33 et 34 réglaient définitivement la question. Alors, puisque le comité a fait un rapport favorable sur ce bill, il ne peut pas donner lieu à de longues discussons.

M. PRINGLE : Le bill a certainement été longuement débattu devant le comité des chemins de fer et je ne veux pas infliger un long discours à la Chambre, mais j'ai quelques remarques à faire relatives aux tracés qui devront être adoptés pour ces embranchements.

Ce bill est intimement lié à celui de 1903 qui autorise la première compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et lorsque ce dernier a été discuté devant le comité des chemins de fer on a adopté le principe que tout embranchemnt construit dans les prairies du Nord-Ouest devrait être, autant que possible, à une distance d'au moins 30 milles de toute autre ligne principale allant dans la même direction.

Quand cette question fut soulevée dans la Chambre, l'honorable premier ministre fut invité à faire connaître la politique du Gouvernement sur ce point et il expliqua, de manière à ne laisser subsister aucun doute, que ces embranchements devraient être établis à au moins 30 milles des voies déjà construites ou autorisées. Je puis citer les paroles même de l'honorable premier ministre. On les trouvera à la page 10679 du hansard de 1903.

Les voici :

Je me permettrai de faire observer que lorsque la compagnie fut constituée en corporation, la Chambre lui imposa une condition que nous sommes maintenant tenus de respecter ; c'est que le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique quel qu'en puisse être le tracé, devra être construit, excepté toutefois en ce qui concerne les têtes de ligne, à une distance d'au moins 30 milles de tous les chemins de fer déjà construits ou de toute ligne dont le tracé a déjà été établi.

La même règle fut posée par l'honorable ministre des Finances, l'honorable ministre des Douanes et autres membres du Gouvernement. Nous nous attendions à cette déclaration, car l'honorable premier ministre en déposant le projet du Transcontinental national avait expliqué qu'il arriverait à la colonisation de nouvelles régions non seulement dans la province de Québec, le Nouveau Brunswick et Ontario, mais aussi dans les territoires du Nord-Ouest.

Mais d'un autre côté la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique qui demande à être autorisée par ce bill, et qui veut pouvoir construire 4,000 milles de chemin de fer, n'est pas satisfaite des pouvoirs de construire des embranchements accordés par la loi de 1903. Dans cette dernière loi, l'autorisation est donnée au Grand-Tronc-Pacifique de construire des embranchements entre la ligne principale et toutes les villes importates, telles que Montréal, Winnipeg, Regina, Calgary, Brandon, etc. Mais aujourd'hui une nouvelle compagnie demande à construire ce qu'on pourrait appeler des raccordements d'embranchements. Il y a, par exemple, l'embranchement sur Brandon, puis un autre de Brandon à Regina qui sera parallèle à la voie du Pacifique-Canadien et à 9 milles ½ de distance, sur un parcours de 224 milles. J'ignore quelle est l'attitude actuelle du Gouvernement sur cette question, mais pour ma part, je considère qu'il n'est pas dans l'intérêt bien entendu du pays de construire ces lignes aussi rapprochées l'une de l'autre. Il y a de vastes régions qui attendent des chemins de fer, de vastes régions qui seraient promptement colonisées et peuplées si l'on y construisait des voies ferrées. On se rappelle que lorsqu'il fut question d'entreprendre la construction du Grand-Tronc-Pacifique la volonté du pays, en garantissant les obligations de cette compagnie, était de donner des communications par chemin de fer à cette partie des territoires du Nord-Ouest, qui en était dépourvue. L'exposé des motifs de la convention passée entre le Gouvernement et la compagnie, dit :

Attendu que si l'on considère l'accroissement de la population et le développement rapide de la production et du commerce du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest, ainsi que la grande étendue de terres fertiles et productives, restée jusqu'aujourd'hui, sans moyens de communication par chemin de fer, de même que l'expansion rapide du commerce et des échanges du Canada, il est de l'intérêt dudit pays, qu'il soit construit et mis en service une ligne de chemin de fer, comme une grande artère de communication par voie ferrée, à travers le Canada, d'un océan à l'autre, et sise en totalité en territoire canadien.

Ainsi, ce chemin de fer était destiné à ouvrir et à développer la partie septentrionale du pays ; mais nous constatons aujourd'hui que le Gouvernement entend permettre au Grand-Tronc-Pacifique d'établir 450 milles de sa voie à quelque neuf ou dix milles de celle du Pacifique-Canadien, et qu'au lieu d'ouvrir et de développer le nord du pays, le nouveau chemin de fer alimentera son trafic dans une région déjà développée par d'autres lignes.

M. EMMERSON : Mon honorable ami prétend-il que sur un parcours de 450 milles

cette ligne passera à neuf milles de celle du Pacifique-Canadien ?

M. PRINGLE : Je répondrai à l'honorable ministre des Chemins de fer que de Winnipeg à Portage-la-Prairie, distance de cinquante-sept milles et demi, cette ligne passe à quatre ou cinq milles de celle du Pacifique-Canadien.

M. EMMERSON : Accordé.

M. PRINGLE : Que si le projet de loi est voté, l'embranchement de 224 milles entre Brandon et Regina passera à une distance moyenne de neuf milles et demi de la ligne principale du Pacifique-Canadien. On voulait aussi établir une autre ligne parallèle à celle-ci de Regina à Calgary. Le comité des chemins de fer s'est à bon droit opposé au projet, et la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique dut l'abandonner. Grâce à cet embranchement, le réseau du Grand-Tronc-Pacifique aurait longé celui du Pacifique-Canadien jusqu'à Calgary.

Je le répète, sur un parcours de 415 milles, le réseau du Grand-Tronc-Pacifique longera celui du Pacifique-Canadien à une distance de neuf ou dix milles, et même moindre en certains endroits. Le ministre des Chemins de fer étant de ceux qui prirent part à la discussion lorsqu'il s'est agi pour la première fois de constituer en corporation la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, je lui rappellerai que l'on déclara au comité et que le premier ministre lui-même affirma ici que le nouveau chemin de fer devait, abstraction faite des têtes de ligne, passer à une distance d'au moins trente milles de l'Intercolonial, et que cette règle devait s'étendre au réseau entier du Grand-Tronc-Pacifique. C'est dans ces termes que parla le premier ministre, ainsi qu'on peut le constater en se reportant aux "Débats" de 1903 :

L'Intercolonial et le nouveau chemin de fer devront être séparés par une distance de trente milles, bien que les deux lignes puissent avoir les mêmes points de départ et d'arrivée.

Tel est le principe que posa le premier ministre par rapport à la distance à observer à l'égard des lignes déjà établies. Ouvrons encore les "Débats" de 1903; on y verra, page 8796, que le ministre des Finances a tenu le langage suivant :

Apès avoir atteint Winnipeg dans l'ouest, il traversera encore une fois des pays nouveaux et il continuera ainsi jusqu'au bout, reliant d'abord les grands centres sur sa route, mais ouvrant toujours de nouveaux territoires.

C'est précisément ce qui n'a pas été fait. Le chemin atteint Winnipeg, mais au lieu de pénétrer ensuite dans un nouveau territoire, comme le disait le ministre des Finances, il traverse une région déjà desservie par d'autres lignes.

Et le ministre des Finances ajoutait :

Un autre argument qu'on a apporté pour combattre cette partie du chemin, c'est qu'il longe l'Intercolonial. Nous nions cela ; toutefois supposons pour les fins de la discussion, qu'il en soit ainsi. Cela serait-il une raison concluante contre la construction du chemin ? Refuse-t-on d'autoriser la construction de deux lignes parallèles dans ce pays ? N'avons-nous pas accordé des chartes et des subventions à des lignes parallèles dans toutes les parties du Canada au cours de la présente session ? Le comité des chemins de fer n'a-t-il pas consacré le principe qu'on peut accorder une charte à un chemin de fer qui en longe un autre, pourvu qu'une distance de trente milles sépare les deux lignes.

Tel est le sens qu'attribuèrent à la charte du Grand-Tronc-Pacifique le comité des chemins de fer et la Chambre. On m'a dit au comité des chemins de fer que ces embranchements ne font pas partie du réseau du Grand-Tronc-Pacifique, mais la loi décrète ce qui suit :

Et ladite ligne-mère de chemin de fer et les embranchements, y compris tous les autres embranchements de ladite ligne-mère que la compagnie pourra ci-après construire ou acquérir, constitueront la ligne de chemin de fer qui sera désignée sous le nom du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

Ainsi, la ligne-mère et les embranchements dont la construction fut autorisée par la première loi, et tous les autres embranchements que nous pourrons autoriser devront faire partie du Grand-Tronc-Pacifique et, aux termes mêmes de la loi, devront constituer le chemin de fer qui sera désigné sous le nom de chemin de fer du "Grand-Tronc-Pacifique". Ce principe fut posé par le Gouvernement en 1903, et je ne vois pas pour quelle raison cette compagnie d'embranchements cherche à s'y soustraire.

Voici ce que disait le ministre de la Justice au sujet du Transcontinental :

La construction de ce chemin de fer aura pour effet d'ouvrir à la colonisation des territoires immenses dans le Nouveau-Brunswick, dans les provinces de Québec, d'Ontario et du Manitoba, ainsi que dans le Nord-Ouest.

Sir William Mulock disait dans la même circonstance :

Il y a un certain côté de notre projet qui doit se recommander à l'attention de tous les gens sérieux. D'un bout à l'autre de ce chemin de fer, c'est-à-dire depuis Moncton, à travers le Nouveau-Brunswick, Québec, Ontario, le Manitoba, les territoires du Nord-Ouest et la Colombie-Anglaise ; d'un océan à l'autre, et outre son caractère de grande route transcontinentale, ce chemin de fer sera un chemin de colonisation servant à développer des millions d'acres de terres fertiles qui, à l'heure actuelle, ne représentent aucune valeur pour la population du Canada.

Je le demande aujourd'hui au Gouvernement ; les 300 milles du Grand-Tronc-Pacifique allant de Winnipeg vers l'Ouest et qui longent d'autres lignes à une distance qui n'excède parfois pas deux ou trois milles,

constituent-ils un chemin de fer de colonisation ? Est-ce dans le but d'établir un chemin de colonisation que la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique sollicite actuellement l'autorisation de construire une ligne allant de Brandon à Regina?

Traitant la question du transcontinental, le ministre des Douanes (M. Paterson), s'exprimait à son tour dans les termes suivants:

L'adoption de notre projet favorisera le développement et la colonisation de 3,000 milles de territoire.

Ces diverses déclarations font voir que le Gouvernement favorisait l'établissement de ce chemin de fer dans le but d'ouvrir à la colonisation et de développer de nouveaux territoires dans les différentes provinces. Le ministre des Douanes ajoutait encore :

Je demanderai d'abord ce que le pays paiera, et ensuite ce qu'il recevra... Ce chemin de fer ouvrira à la colonisation et développera la partie septentrionale des provinces de Québec et d'Ontario, le vaste territoire qui se trouve au nord du tracé du chemin de fer canadien du Pacifique, les terres du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest.

Le ministre disait que le Grand-Tronc-Pacifique devait passer au nord du tracé du chemin de fer canadien du Pacifique dans le Manitoba et des territoires du Nord-Ouest, mais on demande aujourd'hui l'autorisation de construire une voie ferrée au sud du Pacifique-Canadien, de Brandon à Regina, et cela en dépit des promesses formelles données par le ministre des Douanes et par ses collègues.

Jusqu'à présent, nul ne nous a nettement exposé les raisons d'être de cette compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique. En dépit des explications données au comité des chemins de fer, je suis sûr que si l'on se fondait sur l'article de la loi sur les chemins de fer portant que les compagnies de chemins de fer peuvent conclure avec le Grand-Tronc-Pacifique des arrangements relatifs au trafic, on constaterait que leur établissement est préjudiciable aux intérêts du pays et contraire à l'esprit du traité intervenu entre l'Etat et la compagnie.

J'ai saisi le comité d'une proposition qui me paraissait très raisonnable. On me fit observer que le Gouvernement n'avait jamais voulu que ces chemins de fer fussent séparés par une distance de trente milles, excepté aux têtes de ligne et en certains endroits déterminés ; aussi tous les membres ministériels du comité reçurent-ils l'ordre de voter contre ma motion, que j'avais rédigée dans les termes suivants :

Mais avant qu'il soit construit aucun desdits embranchements dans les provinces de la Saskatchewan et d'Alberta, le tracé en devra être assujetti à l'approbation du Gouverneur général en conseil, et lorsque cette approbation sera donnée il devra être tenu compte du principe portant que ces embranchements devront, excepté lorsqu'il y aura lieu d'atteindre certains points communs, et autant que faire se pourra, être construits à une distance générale d'au moins vingt milles de toute autre ligne de chemin de fer suivant la même direction et déjà construite ou dont le tracé est établi sur des plans approuvés par le conseil des chemins de fer du Canada, selon que le Gouverneur en conseil jugera raisonnable.

Cette proposition me paraissait favoriser autant les intérêts du Gouvernement que ceux du pays en général, car si on l'avait adoptée, le Gouvernement se fût trouvé en mesure de décréter, lorsque la chose aurait pu se faire, que ces embranchements devront être construits à vingt milles de distance des lignes déjà existantes, et servir, par là, à ouvrir à la colonisation et à développer de nouveaux territoires. J'ai le regret de dire que ma motion fut rejetée. Je n'y reviendrai pas, puisque le Gouvernement renonce au principe qu'il posait en 1903 en permettant à cette compagnie d'établir ses lignes où bon lui semblera, de leur faire longer les lignes déjà construites ou dont le tracé est déterminé.

M. EMMERSON : Je ne crois pas que le Gouvernement se soit jamais départi du principe posé par le préambule de la loi constituant en corporation la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Le comité des chemins de fer ayant délibéré le présent projet de loi en mon absence, je ne suis guère au fait de l'attitude qu'il a prise quant à cet aspect de la question ; mais ce que je sais fort bien, c'est que s'il eût été avantageux pour le Canada de faire l'application du principe posé par mon honorable ami, c'est-à-dire de faire en sorte que les chemins de fer fussent séparés par une distance déterminée, il serait quand même impossible d'adapter ce principe à la pratique dans l'Ouest, parce que le Parlement a déjà décrété, il y a des années de cela, que les compagnies de chemins de fer ont droit de construire des embranchements dans toutes les directions, sans égard à la distance qui les sépare des autres lignes de chemins fer, sans égard à leur longueur ; en un mot, ce droit ne comporte aucune restriction. En conformité des lois rendues par le Parlement du Canada, il se construit de nos jours dans l'Ouest des chemins de fer qui longent des lignes établies en vertu d'une autorisation spéciale du Parlement ; on construit même le long du tracé du Grand-Tronc-Pacifique d'autres lignes dont l'établissement n'est autorisé que par une loi générale et non par une loi spéciale.

M. PRINGLE : Mon honorable ami fait sans doute allusion à la loi autorisant le Pacifique-Canadien.

M. EMMERSON : Oui.

M. PRINGLE : Cette loi confère-t-elle le droit que donne le projet de loi, de construire des embranchements partant de certains embranchements ?

M. EMMERSON : Je le crois, et je pense qu'on s'en est prévalu.

Des VOIX : Non.

M. EMMERSON : Je crois qu'on s'en est prévalu à l'égard d'un embranchement allant de Calgary à Edmonton. Les embranchements sur les collines du Faisan et sur Wetaskiwin sont construits en vertu des pouvoirs conférés par la loi générale, et mon honorable ami n'est pas sans savoir qu'un différend a surgi entre le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique parce que leurs lignes suivaient la même direction et desservaient le même territoire. Dans le cas même où il serait à désirer que ces lignes ne fussent pas ainsi construites, il serait impossible, eu égard à l'attitude maintes fois prise par le Parlement, d'appliquer un tel principe à la pratique.

M. FOSTER : L'embranchement sur Wetaskiwin n'est pas dans le même cas que celui qui va de Calgary à Edmonton ; ce dernier ne fait pas partie de la ligne-mère du Pacifique-Canadien, et lorsque la compagnie voulut construire l'embranchement de Wetaskiwin, elle dut venir solliciter l'autorisation du comité des chemins de fer et du Parlement.

M. EMMERSON : C'est possible, mais cela ne change rien ; la compagnie peut le faire, et en certains cas...

M. COCHRANE : Cela ne fait aucune différence. Si l'on a mal fait, est-ce une raison pour que nous le permettions ?

M. EMMERSON : Cela ne change rien. Je ne me prononce pas contre le fait, mais je prétends que dans le cas même où il serait dans l'intérêt du Canada d'interdire la construction de lignes parallèles, d'exiger qu'il y ait une certaine distance entre chacune, cette loi-là nous empêcherait aujourd'hui d'agir de la sorte à l'égard de l'Ouest, où les conditions se transforment pour ainsi dire d'heure en heure. Aussi, pour ma part, j'estime que l'on ne doit pas entraver la construction de voies ferrées susceptibles de pourvoir aux besoins de l'Ouest. Le Parlement devrait, à mon sens, conférer les pouvoirs les plus étendus à toute compagnie qui se trouve en mesure de construire une ligne de chemin de fer favorisant les intérêts de la population de cette partie-là du pays et devant servir à transporter vers les marchés le volume prodigieux des produits de l'Ouest canadien—et ceux qui habitent le long des lignes principales ne devraient pas être seuls à bénéficier de tous les avantages.

Je tiens pour être établi qu'une même ligne de chemin de fer suffit à desservir avantageusement la population habitant dans un rayon d'environ huit milles de chaque côté de la voie.

M. COCHRANE : C'est-à-dire que vous pensez avoir résolu la question en mettant à dix milles la distance qui doit séparer les chemins de fer.

M. EMMERSON : Voici ce que j'allais dire, monsieur le président : ceux qui ont étudié la question, ceux qui sont versés dans l'étude des questions économiques de cette nature affirment qu'un chemin de fer peut desservir avantageusement, tant au point de vue de ses recettes qu'à celui de l'accommodation du public, la population comprise dans une étendue de six milles de chaque côté de la voie, qu'une ferme située à plus de six milles d'un chemin de fer se trouve dans une situation beaucoup moins avantageuse que celle qui n'en est éloignée que de six milles ou moins, et que si la région est fertile, il suffit d'un territoire de six milles de chaque côté du chemin de fer pour que celui-ci y trouve un trafic suffisant. Il va sans dire que les conditions varient ; la situation géographique n'est pas étrangère aux résultats à obtenir.

Il y a quelques années, le Parlement autorisait le Pacifique-Canadien à construire une ligne courte entre Montréal et Ottawa. Une autre ligne de chemin de fer reliait déjà ces deux villes. Il n'y a que cinq milles de différence dans la longueur de ces deux lignes du Pacifique-Canadien et du Canada-Atlantique, qui sont à peu près parallèlees et se touchent effectivement sur un assez long parcours. Je ne vois pas d'inconvénient à cela; je note le fait pour marquer qu'il est parfois nécessaire qu'il en soit ainsi.

Mon honorable ami sait fort bien qu'en sortant de Winnipeg, le Grand-Tronc-Pacifique ne pouvait aller bien loin sans avoir à obliquer soit à gauche, soit à droite; à droite, il se heurtait au Canadian-Northern, tandis qu'à gauche, il empiétait sur le territoire du Pacifique-Canadien.

M. PRINGLE : Que mon honorable ami me permette de lui poser ici une question. Pourquoi ne veut-il pas que, abstraction faite des têtes de ligne, les voies soient, autant que possible, séparées par une distance de vingt milles ? A l'époque où le bill relatif au Grand-Tronc-Pacifique fut mis en discussion, l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) fut seul à nous indiquer la direction que la ligne devait suivre. Voici ce qu'il disait alors :

> Chacun conviendra, je crois, qu'en pareille occurence le Gouvernement ne doit pas marcher à l'aveugle. Ce n'est pas ce que nous faisons. Au contraire, notre programme est celui exposé par la chambre de commerce d'Halifax et les hommes d'affaires que représente mon honorable ami, c'est-à-dire que nous suivons ici le parcours que proposent ces hommes d'affaires, parcours que mon honorable ami (M. Borden), dans l'ignorance où il était que le Gouvernement eût l'intention de déposer ce projet au cours de la présente session, a lui-même appuyé en cette Chambre il y a quelques années.

C'est-à-dire que le chemin devait passer au nord, sans se rapprocher jamais de la ligne

du Pacifique-Canadien. Parlant ensuite de cette dernière, il ajoutait :

Dans les prairies, la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique passe aussi, par les endroits les moins avantageux des territoires. Il n'était pas possible de choisir un plus mauvais tracé, à moins de passer le long de la frontière internationale.

La ligne du Grand-Tronc-Pacifique, au contraire, depuis Winnipeg jusqu'aux montagnes Rocheuses, passera à travers un territoire dont chaque mille est d'une étonnante fertilité.

Ainsi, au dire de l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton), en suivant le tracé du Pacifique-Canadien, la nouvelle ligne devra passer à travers la partie la moins avantageuse du pays. Il savait assurément à quoi s'en tenir quant à la fertilité de cette région, et lorsqu'il prît la parole pour appuyer le bill, il donna à entendre que la nouvelle ligne de chemin de fer passerait au nord, à travers les régions fertiles du Nord-Ouest et non dans le territoire moins avantageux que traverse le chemin de fer canadien du Pacifique.

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

Reprise de la Séance.

M. le PRESIDENT : Le préambule est-il adopté ?

M. EMMERSON : Adopté.

M. LANCASTER : Non pas; je tiens à avoir de plus amples explications au sujet de ce préambule. . .

M. DERBYSHIRE : Adopté, adopté !

M. LANCASTER : Si l'honorable député de Brockville (M. Derbyshire) tient à ce que le projet de loi soit adopté, il ferait bien de cesser ses sottes interruptions. S'il ne veut pas que l'on protège les intérêts des gens, il n'a qu'à sortir d'ici. Il ne lui sert de rien de crier : "Adopté !"

M. DERBYSHIRE : L'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) ne ferait pas mal de prendre quelques leçons de bon sens.

M. LANCASTER : Si l'honorable député de Brockville daignait aller conseiller aux électeurs de Lincoln de se choisir un représentant doué de plus de bon sens que moi, je suis certain qu'après l'avoir entendu ils m'éliraient à une majorité deux fois plus considérable que celle qu'il m'ont donnée. L'honorable député jugeait bon de réclamer l'adoption du bill avant d'avoir entendu. . .

M. DERBYSHIRE : Il a été délibéré en comité pendant quatre jours.

M. LANCASTER : Et tout ce temps-là, l'honorable député n'a trouvé rien de mieux à faire que d'interrompre la discussion en criant: "Accordez-leur ce qu'ils demandent" —"Adoptons le bill"—"Adopté". Si cela suffit à Brockville, il n'en est pas de même à Lincoln, non plus que dans les autres parties du pays qui s'intéressent aux questions de cette nature.

Peu importe l'opinion de mon honorable ami; je dois faire observer au ministre des Chemins de fer que je pourrais peut-être signaler d'autres raisons que celles qu'il a invoquées en faveur de l'établissement de cette troisième compagnie. S'il existe d'autres raisons que celles qu'il a exposées, je ne conçois pas qu'il ne les ait pas fait connaître. Le ministre a peut-être quelque raison qu'il juge à propos de ne pas dévoiler; c'est pourtant le lieu et le moment où il convient de l'exposer. Si le Grand-Tronc-Pacifique a quelque raison de ne pas construire lui-même ces embranchements, ce ne doit pas être celle que l'on a invoquée cette après-midi, car elle ne répond pas aux objections qui ont été soulevées. Cette raison, c'est que l'on a permis au Pacifique-Canadien d'ajouter des embranchements à sa ligne principale. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique fut constituée en corporation. . .

M. EMMERSON : Que l'honorable député me pardonne de l'interrompre. Depuis qu'elle a été constituée en corporation, la compagnie du Pacifique-Canadien s'est à maintes reprises adressée au Parlement, sous divers noms corporatifs, et en a obtenu l'autorisation de construire des embranchements qui font partie de son réseau, à l'égard desquels elle a obtenu le droit d'émettre des actions et des obligations et demandé au Gouvernement et au Parlement de lui octroyer des subventions.

M. LANCASTER : Mais je ne conçois pas que cela puisse constituer une raison pour qu'on ne s'en tienne pas absolument au traité de 1903-04.

M. EMMERSON : Nous ne nous en départissons pas.

M. LANCASTER : Dans ce cas, n'exigerions-nous pas du Grand-Tronc-Pacifique qu'il construisît ces embranchements ?

M. EMMERSON : Non.

M. LANCASTER : Nulle stipulation du contrat ne pourvoit à l'établissement d'une troisième compagnie ayant mission d'exécuter une partie quelconque de l'entreprise. En traitant avec A, on n'a pas l'intention de traiter avec B pour le même objet ; si on le fait dans la suite, c'est violer le premier contrat. Voilà pourquoi je me permets de dire au ministre des Chemins de fer que nous nous départissons du premier traité pour instituer une autre compagnie dont l'établissement n'était pas prévu au contrat, et qui devra exécuter une partie de l'entreprise assignée à la compagnie mère.

La Compagnie du Pacifique Canadien fut la première à être instituée dans le but d'ouvrir à la colonisation les régions situées à

l'ouest de Winnipeg. Il y a vingt-cinq ans de cela. Il y a deux ou trois ans, nous avons fait un traité spécial. Ce traité, c'est le pays, c'est le Gouvernement actuel qui l'a conclu. Aussi, je voudrais savoir pour quelle raison le Gouvernement approuve l'établissement d'une compagnie contrairement aux stipulations du contrat, d'une compagnie ayant pour mission d'exécuter une partie de l'entreprise que le Grand-Tronc-Pacifique est tenu d'exécuter lui-même en vertu de son contrat. En chargeant une autre compagnie de l'exécution de la partie la plus avantageuse de l'entreprise, de la construction des embranchements, on viole le traité d'une façon désastreuse pour les intérêts du pays.

Comme je le disais cette après-midi, les spécialistes dont nous avons pris l'avis en la matière affirment—la chose est tellement sensée qu'il faut bien y ajouter foi—que ce sont les embranchements qui constituent l'exploitation la plus avantageuse d'un réseau de chemin de fer, et non pas la ligne principale ; ce sont les embranchements qui fournissent le trafic à la ligne principale. Lorsque l'exploitation du réseau est avantageuse, cela est dû aux embranchements.

On veut priver le peuple des avantages pouvant résulter des stipulations du traité. Ces avantages ne sont pas nombreux et le pays a assumé de lourdes charges. Ces avantages résident dans les profits que le Grand-Tronc-Pacifique tirera de l'entreprise. En enlevant à ce dernier l'exploitation de la partie la plus avantageuse du réseau pour la confier à une autre compagnie qui n'est pas assujettie aux mêmes obligations que le Grand-Tronc-Pacifique, on viole certainement d'une manière désastreuse pour les intérêts du public le traité conclu en 1903 et 1904. Si le Grand-Tronc-Pacifique était en faillite, je comprendrais que l'on pût agir de la sorte ; mais il n'en est rien : nous avons tout lieu de penser qu'il est et sera en mesure de remplir ses obligations envers le pays. Cela étant, je ne conçois pas le but que l'on peut avoir en assignant à une autre compagnie l'exécution de la partie la plus avantageuse de l'entreprise.

Peu importe le nom que l'on donne à la nouvelle institution : elle n'est pas assujettie aux mêmes obligations que le Grand-Tronc-Pacifique, et on lui confie l'exécution de la partie la plus avantageuse de l'entreprise assignée au Grand-Tronc-Pacifique qui, lui, est en mesure de faire face aux obligations et aux charges qu'il a contractées envers le pays. Prétexter qu'on a déjà fait la même chose à l'égard du Pacifique-Canadien, c'est alléguer une raison qui n'en est pas une en réalité. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique fut instituée dans des circonstances essentiellement différentes sans qu'il fût pour cela jugé à propos de faire des arrangements similaires à ceux de 1903 et 1904.

Afin d'induire le peuple à donner son assentiment à l'affaire du Grand-Tronc-Pacifique, on prétendit que le nouveau chemin de fer était destiné à favoriser la colonisation, à développer de nouveaux territoires et à suppléer à l'insuffisance du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc dans le transport des produits vers l'est. Nul ne s'oppose à ce que le Grand-Tronc-Pacifique soit doté des embranchements dont il peut avoir besoin ; nous voulons tous que l'entreprise réussisse et que la compagnie soit en mesure de rencontrer ses obligations, obligations garanties par l'Etat. Mais nous n'entendons pas conférer le même avantage à cette compagnie nouvelle et absolument distincte, et qui n'est en aucune façon responsable des obligations que nous avons garanties. Quel que soit le nom que l'on donne à cette compagnie nouvelle, allons-nous lui donner l'avantage d'exécuter la meilleure partie de l'entreprise ? Je le répète, si le Gouvernement n'a pas d'autre raison à faire valoir que celle qui a été invoquée, nous ne devrions pas adopter le préambule du projet de loi, parce que le Parlement peut investir le Grand-Tronc-Pacifique de tous les pouvoirs que le bill tend à conférer. Cela fait, la compagnie autorisée à construire les embranchements sera responsable au peuple canadien de toutes les obligations contractées il y a trois ans, tandis que la compagnie dont on demande l'institution civile n'est pas responsable au même degré.

A moins d'être motivé par l'intérêt public —il ne doit pas être question de celui de la compagnie—le bill ne devrait pas être adopté, parce que nous pourrions assurer la construction de ces embranchements en traitant directement avec le Grand-Tronc-Pacifique. De cette façon, le pays serait admis à jouir de tous les avantages pouvant dériver du projet de loi. Mais pour que nous permettions à la seule compagnie responsable de se soustraire aux obligations qu'elle a contractées en 1903 et 1904, pour qu'une autre compagnie bénéficie de l'exploitation de la partie la plus avantageuse du réseau, il faudra faire valoir des raisons plus sérieuses que celles qu'on a invoquées.

M. EMMERSON : Je ne doute pas que tous les membres du comité envisagent la question au point de vue de l'intérêt public dont nul n'a plus qu'un autre le droit de se dire le représentant particulier. Il y a donc lieu de se demander si le projet de loi qui nous occupe rompt avec les usages établis. Pour moi, je ne le crois pas. La question soulevée par mon honorable ami de Cornwall (M. Pringle) n'est pas dépourvue d'à-propos ; elle comporte malheureusement un principe qu'on ne saurait appliquer d'une manière générale et rigoureuse. Il faut s'en départir parfois, et c'est ce qui a été fait. On s'en est départi à l'égard du chemin de fer South-Ontario-Pacific qui longe la ligne du Grand-Tronc entre Toronto, Hamilton et les chutes du Niagara. Les circonstances

exigeaient qu'il en fût ainsi. La ligne qui va de Toronto à Brantford, Woodstock et autres endroits, suit à une très faible distance la même direction que celle du Grand-Tronc. Ces lignes appartiennent au Pacifique-Canadien. Pourquoi cette compagnie n'a-t-elle pas fait construire ce chemin de fer en son propre nom ? Cela la regardait; le Parlement n'y pouvait trouver rien à redire et, de fait, n'y a vu aucun inconvénient.

M. LANCASTER : Parce qu'il n'avait pas été conclu de traité particulier avec la compagnie.

M. EMMERSON : Le projet de loi ne vise aucun traité particulier. Un contrat spécial nous lie au Pacifique-Canadien.

M. LANCASTER : Il ne ressemble pas à celui du Grand-Tronc.

M. EMMERSON : Oui, et il est encore plus onéreux pour le pays en ce qu'il impose de plus lourdes obligations à la compagnie. La ligne de la baie Georgienne, qui s'étend de Midland à Peterborough et à Lindsay, longe la voie du Grand-Tronc qu'elle traverse quatre fois, si je ne me trompe, sur un parcours de huit milles. Cette ligne n'est pas au nom du Pacifique-Canadien, mais c'est cette compagnie qui l'exploite et l'on sait qu'elle fait partie de son réseau.

Or, puisque l'on a jugé bon de permettre l'établissement de lignes parallèles dans l'est, le même principe doit nécessairement prévaloir dans l'ouest lorsque les circonstances l'exigent. A l'heure qu'il est, l'ouest est desservi par deux importants réseaux de chemins de fer : celui du Pacifique-Canadien le premier établi, et, plus au nord, celui du Canadian-Northern, qui dessert un autre territoire. Compris entre ces deux réseaux qui se dirigent vers les montagnes Rocheuses, se trouve un immense territoire dépourvu de moyens de communications par chemin de fer. Dans la pensée du législateur, le Grand-Tronc-Pacifique est destiné à desservir ce territoire-là, à en favoriser le développement, à répondre aux besoins des centaines de milliers d'immigrants qui vont s'y établir chaque année, et à servir de débouché à leurs produits. Voilà pourquoi le Gouvernement a conclu avec le Grand-Tronc-Pacifique un traité dans le but de doter ce territoire de moyens de transport. Voilà un aspect de la question ; en voici un autre.

Une compagnie nouvelle entre en scène. Pour les fins de la discussion, il est assez indifférent que les lignes qu'elle entend construire soient indépendantes ou doivent faire partie de la ligne principale du Grand-Tronc-Pacifique. Cette compagnie projette de construire un certain nombre de lignes de chemins de fer dont chacune devra alimenter la ligne principale, dont chacune sera tenue, par une convention spéciale, d'acheminer le trafic, autant que faire se pourra, vers les chemins de fer entièrement construits en territoire canadien et vers nos ports nationaux. Toutes ces lignes seront assujetties à cette obligation autant que la loi est susceptible de les y assujetir. Elles alimenteront la ligne principale et fourniront du trafic aux voies canadiennes.

Au cours de la session actuelle, il est arrivé une couple de fois à ma connaissance que des compagnies indépendantes du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique, sont venues demander au comité des chemins de l'autorisation de pénétrer dans le territoire assigné au Grand-Tronc-Pacifique, de relier leurs voies à celle du Grand-Tronc-Pacifique, si l'on veut, et même de la croiser. Il n'y a pas d'exagération à dire que le comité des chemins de fer est à chaque instant saisi de demandes semblables.

Nous ne soulevons pas d'objection ; au contraire nous admettons que plus nous pourrons avoir de chemins de fer dans l'Ouest le mieux ce sera pour le pays et pour le commerce du Canada. Il ne peut pas y avoir d'objections sérieuses à ce bill. Il est possible qu'il y ait de la rivalité entre ces compagnies. Je sais qu'il y en a et je sais que toutes les compagnies de chemins de fer, même celle dont nous nous occupons dans le moment, sont égoïstes à l'extrême. Elles sont toutes comme cela. Elles ne cherchent que leurs interêts et leurs intérêts seuls. Il est vrai qu'elles admettront que leurs intérêts sont identiques à ceux du pays. Elles ne prospéreront qu'en raison du développement du pays, mais le pays ne peut pas se développer sans chemins de fer et nous reconnaissons ce fait en accordant ces chartes. Notre devoir est de ne pas favoriser plus une compagnie qu'une autre, et de dire à toutes : Nous allons vous accorder votre charte ; vous aurez une certaine région du pays à desservir, et en faisant cela vous ne faites pas nécessairement de tort à votre concurrente. J'ai dit avant la suspension que si la prétention des spécialistes en chemin de fer qu'une largeur de 12 milles de pays dans l'ouest peut fournir suffisamment de trafic à un chemin de fer, il n'y a pas de raison d'exiger qu'il y ait trente milles de distance entre chaque ligne de chemin de fer. Je ne veux pas revenir sur les discussions d'il y a trois ou quatre ans. Je ne veux pas faire d'enquête post mortem dans le " hansard " afin de découvrir ce qu'un honorable député ou un autre aurait dit il y a trois ou quatre ans ; je m'occupe seulement des conditions actuelles du pays, et je crois que l'octroi de ces privilèges protégés comme ils l'ont été, est dans l'intérêt de l'est comme de l'ouest, et c'est surtout une nécessité impérieuse que l'ouest ait les moyens de faire transporter ses abondantes récoltes.

M. LANCASTER : Je ne veux pas disputer au sujet de ce que l'honorable ministre des Chemins de fer vient de nous dire, mais il n'a pas répondu à ma question. Il ne nous

a pas dit, d'abord, la raison pour laquelle la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne construisait pas elle-même ces embranchements. Il n'a fait que nous énumérer les bonnes raisons qu'il y avait d'accorder une charte à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, il y a trois ou quatre ans, et il nous a parlé du marché avantageux que le public a fait avec cette compagnie.

Je veux bien, tout autant que le ministre, donner à l'ouest tous les chemins de fer dont il a besoin, mais ce que je ne puis pas comprendre, et ce que l'honorable ministre ne nous a pas dit, c'est la raison pour laquelle tout cela n'est pas fait par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, avec laquelle nous avons un contrat. Pourquoi donner ces privilèges à une autre compagnie et lui permettre de retirer les avantages du trafic profitable qui va se développer, parce que personne, je crois, ne supposera que s'il s'élève des disputes entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et la compagnie à laquelle nous accordons cette charte, au sujet de la part du lion dans le trafic, la commission des chemins de fer ne l'accordera pas plutôt à la compagnie des embranchements qu'à l'autre compagnie ? C'est la compagnie qui aura le plus d'avantage devant la commission des chemins de fer, tandis que je voudrais que ce fut la compagnie avec laquelle le pays a fait un contrat et dont il se porte le garant, qui obtienne ces avantages. Le pays s'est porté garant dans une grande mesure du succès de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ; conséquemment je dis que nous devrions lui accorder ces pouvoirs au lieu de les accorder à l'autre compagnie. Je suis bien prêt à aider à la construction d'embranchements par la compagnie Grand-Tronc-Pacifique. Je veux donner au pays toutes les communications possibles ; je le désire tout autant que le ministre des Chemins de fer et des Canaux, et je veux répudier l'accusation que je représentais une autre compagnie ou que je reconnaîtrais que c'était une lutte entre les compagnies de chemins de fer. Je dirais la même chose, s'il s'agissait du chemin de fer canadien du Pacifique ou du Canadian-Northern. Si nous avions un contrat avec une de ces compagnies, et s'il nous fallait construire des embranchements à la ligne principale, j'insisterais tout autant pour que cette compagnie ait la maîtrise de ces embranchements afin de les faire servir à son avantage pour qu'elle soit de plus en état de remplir les engagements qu'elle a pris envers le pays, et que nous soyons moins exposés à ce qu'on nous fasse payer les intérêts sur les obligations que le Canada a garanties. Le ministre des Chemins de fer semble vouloir, je ne dis pas avec intention, mais innocemment—éviter de répondre à la question que je lui pose. Je ne prétends, et je n'ai jamais prétendu, que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique devrait être gênée en aucune manière dans la construction de ces embranchements. Je répète—parce que le ministre des Chemins de fer rend cette répétition nécessaire par le raisonnement qu'il fait et qu'il croit être une réponse à l'objection que j'ai soulevée contre l'adoption du préambule—que je suis tout autant en faveur que lui de donner toutes les facilités désirables à la compagnie pour construire ces embranchements.

Plus que cela je serais très heureux de donner à la compagnie tous les moyens d'acquérir le plus de commerce possible, parce qu'elle travaille pour nous. C'est avec cette compagnie que le pays a fait une convention en 1903 et en 1904. Mais nous n'en avons fait aucune avec la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique. Cette compagnie, si ce bill est adopté, recevra la majeure partie des bénéfices de l'institution connue sous le nom de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. Cela ne tend en aucune façon à rendre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique capable de remplir les engagements qu'elle a pris envers le pays. Et cela non plus ne diminuera en aucune façon la responsabilité que le Canada a prise en garantissant les obligations du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. Je ne vois réellement aucune raison pour laquelle nous devrions autoriser cette compagnie à construire des embranchements au lieu d'en laisser le soin à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

M. EMMERSON : Si je n'ai pas répondu à mon honorable ami (M. Lancaster) c'est parce que je n'avais pas compris exactement ce qu'il désirait savoir. Il a demandé pourquoi la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne construisait pas elle-même ces embranchements. Je ne vois pas particulièrement quelle différence cela peut faire...

M. LANCASTER : Vous avez un marché avec cette compagnie ?

M. EMMERSON : Oui nous avons un marché par lequel cette compagnie s'engage à construire une certaine ligne de chemin de fer. Mais elle ne s'est jamais engagée à construire les embranchements qui sont mentionnés dans ce bill, et je ne vois aucune objection à accorder les pouvoirs que demande la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique. Tous les jours nous votons des bills de même genre. Si vous me demandez pourquoi la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique au lieu de venir demander au Parlement le pouvoir nécessaire pour construire un embranchement quelconque à sa ligne principale, demande ce pouvoir au nom d'une autre corporation, je suppose que c'est parce que sa charte limite son pouvoir d'émettre des obligations.

Je comprends aussi que bien qu'une seconde hypothèque sur les embranchements de chemin de fer puisse être aussi bonne qu'une première hypothèque sur un embranchement et même sur une ligne principale, les prê-

teurs ne la considèrent pas cependant d'autant de valeur qu'une première hypothèque. Mais tout cela n'est réellement que le moyen d'arriver à notre but. Je ne suis pas ici l'avocat de cette compagnie, je n'ai pas à faire connaître ce que la compagnie a en vue, mais je puis très bien dire ce qu'elle demande, et je puis très bien voir que lorsqu'elle demande le pouvoir de louer ces embranchements à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique elle peut avoir en vue l'émission d'obligations pour lui fournir le moyen de construire le chemin, qu'elle pourra très bien, une fois construit, et dans les intérêts du pays louer à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. C'est ce que la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern et la compagnie du Pacifique-Canadien font tous les jours et ce qui est juste. Le pays est tout autant intéressé au succès de la compagnie Canadian-Northern, dont nous avons garanti les obligations, qu'il l'est à celui de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Lorsqu'une compagnie sous un nom différent mais qui est en réalité la compagnie Canadian-Northern vient demander à ce Parlement le pouvoir de construire un embranchement d'un point quelconque de son chemin de fer en allant vers le nord ou vers le sud, personne ne s'y oppose.

M. R. L. BORDEN : Il y a longtemps que nous discutons sur le préambule. Il faudra que le Gouvernement prenne la responsabilité de ce bill. Je désire avoir d'abord certains renseignements, et peut-être qu'ensuite nous pourrons discuter quelques-uns des articles du bill. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est un fait accompli. Elle a été constituée en 1903, sa charte a été amendée en 1904 et le pays a approuvé l'action du Gouvernement dans les élections générales suivantes. Personne n'attaque la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Nous avons fait la lutte en faveur de meilleures conditions et d'une autre manière de le construire, mais le Gouvernement n'a pas accepté nos propositions. Le pays est intéressé au succès de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et nous voulons savoir pourquoi une corporation autre qu'elle propose de construire ces embranchements qui sont sans doute très nécessaires dans l'Ouest. Jusqu'à présent je n'ai pas pu comprendre les raisons que l'on a données. Il est possible, ainsi que le ministre l'a dit, qu'il y ait des considérations financières, mais j'aimerais bien à les comprendre.

D'après la charte de 1903 du Grand-Tronc-Pacifique, les embranchements qui dépassent 10 milles en longueur sont exempts de la première hypothèque. A ce point de vue, conséquemment, cela ne fait aucune différence que ce soit la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui construise les embranchements ou que ce soit la compagnie qui nous demande ce bill. Il est possible qu'il y ait des raisons qu'un spécialiste en finances de chemin de fer connaît bien, mais que je ne puis pas comprendre, et tout ce que je demande au ministre, c'est de nous les dire, et si elles sont raisonnables, je n'aurais pas un mot de plus à dire sur le préambule du bill. Le pays est sans aucun doute intéressé à sauvegarder les intérêts de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et bien que quelques-uns des promoteurs de cette dernière soient aussi des promoteurs de la nouvelle compagnie, il y a là néanmoins deux compagnies différentes. C'est un bonheur pour la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique que le Canada ait des intérêts dans son succès en vertu des lois de 1903-1904. Je veux seulement m'assurer que la loi qui nous est dans le moment présentée, n'enlèvera pas à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique dans l'avenir aucun commerce, aucun revenu qu'elle a droit raisonnablement d'attendre et qu'il y a de bonnes et solides raisons financières ou autres, qui rendent désirables, non seulement dans l'intérêt des personnes qui forment la compagnie du Grand-Tronc Pacifique, mais aussi dans l'intérêt de la compagnie même et du Canada en général, d'adopter cette manière particulière d'atteindre le but désiré. C'est tout ce que je veux savoir pour ma part et le ministre peut dans une demi-douzaine de phrases nous spécifier clairement ce qui en est ; nous pourrions adopter le préambule du bill et ensuite en discuter les articles.

M. EMMERSON : Tout ce que vient de dire mon honorable ami (M. R. L. Borden) a beaucoup de bon sens. Le pays a de grands intérêts financiers et autres dans la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Je comprends parfaitement que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pourrait construire des embranchements qu'elle est autorisée à construire et à émettre des obligations, mais dans ce cas ces obligations devront être marquées obligations de l'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique de Calgary, ou un autre embranchement, et ainsi de suite avec différentes classifications, et ces obligations ne seraient considérées sur le marché que comme des obligations d'un embranchement particulier.

M. R. L. BORDEN : Vous voulez dire par là que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique serait obligée de diviser ses obligations en une demi-douzaine de catégories ?

M. EMMERSON : Précisément, et dans le monde financier elles n'auraient pas la même valeur que les obligations de la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique garanties par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique elle-même. C'est absolument la même chose que lorsque vous allez à une banque pour négocier un emprunt sur votre nom seul, vous n'êtes pas accueilli aussi favorablement que lorsque vous lui offrez un deuxième nom ; et à tort

ou à raison les financiers considèrent cela dans les prêts et les obligations d'une compagnie garanties par une autre compagnie valent beaucoup plus sur le marché. Je comprends donc qu'il est prudent de la part de ceux qui sont à la tête du Grand-Tronc-Pacifique d'adopter cette méthode. Nous admettons que les personnes dont les noms paraissent dans le bill des embranchements sont les memes personnes que celles qui composent la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, mais cela ne fait guère de différence. Ainsi que mon honorable ami l'a dit, demain les noms peuvent être tous changés, mais ce bill dit que toutes les actions de la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique seront garanties par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

M. R.L. BORDEN : A tout jamais ?

M. L. G. McCARTHY : Aussi longtemps que les garanties du Gouvernement existeront.

M. EMMERSON : Aussi longtemps que le Gouvernement sera responsable des obligations, et sans doute qu'après cette période le Gouvernement n'aura pas beaucoup d'intérêts dans l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique.

M. R. L. BORDEN : Nous discuterons ce point un peu plus tard.

M. EMMERSON : Mais ce sera la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui possédera toutes les actions ordinaires de cette compagnie des embranchements, et c'est là, je crois, une protection des intérêts du pays et une facilité que nous accordons à cette compagnie de prélever l'argent dont elle a besoin pour exécuter ces grandes entreprises.

M. R. L. BORDEN : Je ne crois pas qu'il me soit possible d'apprécier à toute sa valeur la démonstration financière que l'honorable ministre (M. Emmerson) vient de faire, mais c'est une question dont le Gouvernement doit prendre la responsabilité. Je suppose que toutes ces considérations ont été soumises au Gouvernement, que le ministre des Finances les a pesées et si le Gouvernement croit qu'elles sont suffisantes pour en venir à cette conclusion au lieu d'adopter ce que l'on croirait être la ligne de conduite normale et ordinaire, c'est lui qui en portera les responsabilités et en subira les conséquences. Dans ces circonstances je crois que l'on peut adopter le préambule et commencer à étudier les articles.

Sur l'article 10 (émission d'actions libérées).

M. FOSTER : Cet article confère un pouvoir très étendu. Il permet aux directeurs d'émettre et délivrer " en paiement de terrains, d'outillage, matériel roulant, docks, élévateurs, quais, entrepôts, bateaux ou navires, matériaux de tout genre ou en considération de droits, pouvoirs, garanties et privilèges acquis ou des services rendus, autres que les services de promoteurs, et aussi les créances *bona fide* des entrepreneurs et des ingénieurs " telle quantité d'actions ordinaires qu'ils jugeront juste et de valeur réelle en paiement des matériaux obtenus ou services rendus. Qui sera juge de savoir si cette valeur est juste et réelle ?

M. EMMERSON : Je n'étais pas au comité des chemins de fer lorsque ce bill y a été discuté. Je vois par l'article 34 que toutes les actions émises vont à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et conséquemment je ne vois pas comment les directeurs pourraient avoir le droit en vertu de l'article 10 de délivrer ces actions à d'autres personnes.

M. W. F. MACLEAN : Rayez-le alors.

M. EMMERSON : Non, je crois qu'il vaut mieux réserver l'article.

Sur l'article 11 (lignes de chemins de fer décrites).

M. EMMERSON : Le premier ministre a déclaré au sujet d'une subdivision particulière, celle entre Montréal par voie de Joliette que cette partie devrait être réservée.

M. R. L. BORDEN : Il vaut mieux réserver tout l'article.

M. CARVELL : Je veux proposer un amendement à cet article. S'il est entendu que tout l'article sera réservé je n'y ai pas d'objection, mais si l'on ne réserve que le paragraphe concernant l'embranchement entre Montréal alors je proposerai mon amendement.

M. FOSTER : Si nous réservons un paragraphe, nous réserverons l'article en entier.

M. CARVELL : J'ai cru que telle était l'entente devant le comité des chemins de fer, mais il me semblait que je m'étais trompé.

M. R. L. BORDEN : Il vaut mieux que vous donniez avis de votre amendement.

M. CARVELL : Je donne avis que lorsque cet article sera discuté de nouveau je proposerai les amendements suivants :

Paragraphe 17. Depuis Moncton jusqu'à Halifax ou tel autre port de la côte de l'Atlantique que la compagnie pourra juger plus accessibles et plus propres aux fins de la compagnie.

Paragraphe 18. Depuis un point sur la division transcontinentale du Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à Saint-Jean ou tel autre port de la baie de Fundy que la compagnie pourra juger plus accessible ou plus propre aux fins de la compagnie.

M. AMES : A-t-on aussi donné avis du changement concernant l'embranchement à Montréal ?

M. CAMPBELL : Oui, l'avis a été donné.

L'article 12 (sur l'émission des obligations, est réservé).

Sur l'article 13 :

La compagnie peut, pour les besoins de ses opérations, construire, acheter, prendre à loyer ou autrement acquérir, affréter, posséder, contrôler et exploiter des bâtiments ou bateaux à vapeur et autres pour le transport des voyageurs, des dépêches et des marchandises, sur tous lacs, rivières ou autres eaux navigables du territoire du Canada, ou entre des ports au Canada, ou entre des ports du Canada et des ports hors Canada, suivant qu'elle le jugera à propos ; et elle peut faire des traités avec les propriétaires de ces bâtiments ou bateaux pour l'une ou plusieurs de ces fins, et elle peut acheter du grain et autres marchandises pour en faire des chargements et les vendre ou aliéner ainsi que lesdits bâtiments ou bateaux ; et elle peut exercer généralement l'industrie d'armateur et d'entrepreneur de transports par eau concurremment avec son entreprise ; et elle peut acquérir et posséder, soit en son nom, soit au nom de quelqu'un à titre de fidéicommis pour elle, et aliéner des actions de toute compagnie érigée en corporation dont l'un des objets est l'exercice de quelqu'une des attributions par le présent article conférées à la compagnie.

M. FOSTER : Que veulent dire ces mots "pour les besoins de ses opérations"? Est-ce que cela oblige une compagnie de steamer sur un lac ou sur une rivière à avoir un point de jonction avec l'un des embranchements ?

M. EMMERSON : C'est l'interprétation générale.

M. FOSTER : Quelles sont ces opérations ?

M. EMMERSON : Tout ce qui est nécessaire à la compagnie pour atteindre son but.

M. FOSTER : Pourriez-vous en vertu de cet article dire à la compagnie : Votre embranchement ne se rend pas à un certain point sur le lac, conséquement vous ne pouvez pas avoir un steamer et deux steamers entre ce point et un autre point.

M. EMMERSON : Il faut qu'il y ait raccordement entre le chemin de fer et la ligne de steamer et il faut qu'il soit établi que la ligne de steamer est exploitée par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

M. FOSTER : La compagnie pourrait faire une convention avec une autre compagnie qu'une compagnie de chemins de fer.

M. EMMERSON : Si la compagnie a le pouvoir de faire une convention avec d'autres compagnies, cela serait compris dans les mots "pour les besoins de ses opérations".

M. R. L. BORDEN : La dernière partie de l'article me semble donner un pouvoir un peu trop étendu. La compagnie peut acquérir des actions de toutes corporations dont l'un des objets serait l'exercice des pouvoirs conférés par le présent article.

M. EMMERSON : Je ne vois pas de mal là dedans. Il peut être dans l'intérêt de cette compagnie d'acheter des actions d'une autre compagnie, qui pourra lui fournir du traffic.

M. R. L. BORDEN : Supposons que l'on forme une compagnie qui aurait comme pouvoir incident, le droit de construire et d'exploiter un chemin de fer, mais dont l'entreprise principale serait toute différente, la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique pourrait apparemment acquérir toutes les actions de cette compagnie.

M. EMMERSON : Cela serait l'une de ses opérations. Il est possible que ce soit une compagnie de chemin de fer et de navigation tout à la fois.

M. R. L. BORDEN : Ce peut être une compagnie d'huile ?

M. EMMERSON : Je ne vois pas comment cela se pourrait faire en vertu de cet article ?

M. R. L. BORDEN : Ce pourrait être une compagnie qui ferait le commerce de grain.

M. EMMERSON : Oui, une compagnie peut être une compagnie de chemin de fer et de navigation et en même temps acheter du grain.

M. R. L. BORDEN : On pourrait aussi donner à une grande compagnie de salaisons le pouvoir d'acheter et de vendre du grain, et d'après moi, en vertu de cet article, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pourrait acheter les actions d'une grande compagnie de viande et faire le commerce de conserves.

M. EMMERSON : Je ne verrais pas plus d'objections à cela qu'à l'achat du grain.

M. R. L. BORDEN : Si l'on concède tout cela, je n'ai pas la moindre objection à cet article. Je ne contredis plus, mais je n'admets pas.

Sur l'article 17 (télégraphes et téléphones).

M. R. L. BORDEN : Est-ce là l'article qui est inséré généralement dans les chartes de chemins de fer ?

M. EMMERSON : Oui.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi lui donnez-vous alors une charte séparée pour le télégraphe ?

M. EMMERSON : Cela est pour les besoins de ses opérations. Lorsque vous voulez faire de la télégraphie commerciale, il faut que les pouvoirs soient plus étendus que ceux qui sont accordés ici.

M. R. L. BORDEN : Est-ce que cet article ne donne pas à la compagnie le pouvoir de faire de la télégraphie commerciale ?

M. EMMERSON : C'est possible.

M. LANCASTER : Je ne vois pas pourquoi je ne soulèverais pas la même objection que j'ai soulevée devant le comité des chemins de fer. Nous avons accordé une

charte pendant la présente session, je crois que le bill est dans le moment devant le Sénat—à la compagnie de télégraphe du Grand-Tronc-Pacifique. On l'a accordée parce que l'honorable député a prétendu qu'il était nécessaire à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique d'avoir un service télégraphique dans tout le pays. Et aujourd'hui on nous demande d'accorder une autre charte qui plus ou moins vient en conflit avec les intérêts de la compagnie de télégraphe et téléphone du Grand-Tronc-Pacifique. L'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) a déclaré devant le comité des chemins de fer, apparemment sans y avoir réfléchi, qu'il n'y avait pas de mal à accorder ces deux chartes. Je n'ai pas la prétention de pouvoir décider cette question avec le même sang-froid et la même irréflexion que le ministre de la Justice. Je crois que nous devrions être un peu prudents lorsque nous accordons des chartes à deux compagnies pour les autoriser à construire des lignes de télégraphe et téléphone en rapport avec le même chemin de fer.

M. EMMERSON : Si l'honorable député (M. Lancaster) veut bien lire les deux premières lignes de l'article il verra que les pouvoirs de la compagnie sont restreints aux lignes de télégraphe ou de téléphone sur le parcours desdits embranchements.

M. LANCASTER : Cette compagnie pourrait atteindre le même but en vertu de l'autre charte.

M. EMMERSON : C'est vrai. Mais pour les besoins du chemin de fer il est désirable que cette compagnie ait ce pouvoir. On a accordé à l'autre compagnie le pouvoir de construire des lignes de télégraphe et de téléphone partout et en dehors du parcours de son chemin de fer. C'est une chose toute différente. Elle pourra faire des conventions avec ces différents embranchements mais il ne serait pas dans l'intérêt des chemins de fer eux-mêmes de se départir du pouvoir de construire des lignes de télégraphe pour le besoin de leurs opérations.

Sur l'article 20 (hypothèques pour garantir les obligations).

M. EMMERSON : C'est l'article que nous insérons ordinairement dans ces bills. La compagnie peut donner un mortgage ou hypothèque sur les recettes et revenu en dehors des propriétés mêmes du chemin de fer. Naturellement surgit la question d'en établir la valeur. Ceux qui acceptent les hypothèques ont bien soin de rechercher la valeur qu'elles ont.

M. R. L. BORDEN : Dans le bill de la compagnie de télégraphe du Grand-Tronc-Pacifique, le premier ministre et le ministre de la Justice ont consenti, vu que cette compagnie semble être virtuellement la même que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, à insérer un article limitant le pouvoir d'émission d'obligations, subordonné à l'approbation du Gouverneur en conseil. A-t-on pris la même précaution dans ce cas-ci ?

M. EMMERSON : Non, et ce n'est pas l'usage à l'égard des compagnies de chemins de fer.

M. R. L. BORDEN : Je sais que ce n'est pas l'usage à l'égard des compagnies de chemins de fer ordinaires, parce qu'il n'y a pas de raison d'en agir ainsi, mais la difficulté qui surgit lorsque nous accordons des chartes à des compagnies différentes qui sont virtuellement une seule et même compagnie, comme dans ce cas-ci, c'est que si vous donnez des pouvoirs de ce genre et si vous leur permettez de faire des conventions entre elles, ainsi que ce bill pourvoit, vous donnez le pouvoir d'émettre des obligations ayant beaucoup moins de valeur, peut-être qu'une simple valeur nominale. De cette manière vous pouvez inonder le marché financier avec des obligations qui peuvent tomber entre les mains d'acheteurs de bonne foi et cela aura un effet sur les taux. Tel est l'argument que nous avons apporté au sujet de l'autre bill, et qui a été considéré assez fort par le ministre de la Justice pour lui faire accepter un amendement que probablement les promoteurs de ce bill ne refuseront pas d'accepter.

M. EMMERSON : Si vous le désirez nous pouvons réserver cet article. Je me rappelle qu'il a été fait mention de quelque chose comme cela, mais je n'ai eu rien à faire dans les pourparlers. Je crois que le ministre de la Justice est celui qui a réglé la question. J'étais absent à l'époque où cela a été fait.

M. R. L. BORDEN : Je vais rédiger l'amendement et je le soumettrai.

Sur l'article 30, paragraphe 2 :

2. Les dispositions de l'article 117 de l'Acte des chemins de fer, 1903, ne s'appliquent point à un pont construit dans ces conditions.

3. La compagnie peut s'unir à une ou des autres compagnies, corporations ou personnes ou traiter avec elles pour la construction ou l'entretien de tout tel pont et de ses abords, à titre d'œuvre commune ou pour l'exploitation, le contrôle, l'administration et l'usage en commun de ce pont.

M. EMMERSON : L'article 117 est la loi des chemins de fer qui se lit comme suit :

Si, dans les deux ans qui suivent l'entrée en vigueur de l'acte qui a autorisé la construction d'un chemin de fer, cette construction n'est pas commencée; et s'il n'y a pas été dépensé quinze pour cent du montant du capital-actions, ou s'il s'écoule cinq ans avant le parachèvement ou la mise en exploitation du chemin de fer, alors les pouvoirs conférés par ledit acte ou le présent acte, seront caducs, nuls et de nul effet à l'égard de toute partie du chemin de fer qui restera alors inexécutée.

M. FOSTER : Pourquoi cet article ?

M. EMMERSON : Dans les commencements de la construction du chemin la com-

pagnie ne croirait peut-être pas utile de construire un pont qui servirait au chemin de fer et à la circulation générale des voitures et des piétons.

M. FOSTER : Alors elle pourrait construire un pont de chemin de fer seulement.

M. EMMERSON : Oui elle construirait probablement un simple pont de chemin de fer temporaire. Mais plus tard il pourrait arriver qu'elle aurait besoin de remplacer ce pont par un pont de chemin de fer et de circulation générale. Je crois qu'il vaut mieux lui accorder ce pouvoir.

M. FOSTER : Alors vous ne parlez que de la première construction. Supposons que la compagnie se propose de construire un pont double, vous lui accordez tous les pouvoirs par cet article de la loi des chemins de fer au sujet de la construction. Pourquoi faire cela ? Une fois que le pont aura été construit, cet article n'aura plus de valeur.

M. EMMERSON : Il est facile de comprendre que dans ce pays où il ne serait peut-être pas désirable de construire un pont pour chemin de fer et pour le trafic général tout d'abord, et la compagnie ayant construit un pont de chemin de fer n'aurait pas au bout de deux ans le droit d'en construire un autre comme elle l'aura en vertu de cet article.

M. FOSTER : Pourquoi pas ?

M. EMMERSON : Il lui faudrait revenir devant le Parlement pour en obtenir l'autorication.

M. FOSTER : Prétendez-vous dire que si la compagnie construit d'abord un simple pont de chemin de fer et s'en sert pendant deux ans et qu'après cela elle veuille y ajouter un pont pour les voitures et les piétons, il lui faudra revenir devant le Parlement ?

M. EMMERSON : Oui, il lui faudra revenir devant le Parlement pour en obtenir l'autorisation.

Sur l'article 31 :

La compagnie peut, pour son avantage et pour son compte, vendre et céder tous terrains ou autres biens non nécessaires à ses opérations, et elle peut, du consentement et avec l'approbation du ou des fidéicommis porteurs d'une hypothèque grevant lesdits terrains ou autres biens appliquer le produit de telle vente de la façon qu'elle juge à propos ; et les terrains ou autres biens ainsi vendus deviennent, sur paiement iuntégral à la compagnie du prix de vente et sur remise du titre dûment consenti par la compagnie, la propriété de l'acquéreur de ces biens franche et quitte de toutes hypothèques ou charges de quelque naature que ce soit crées par l'opération de la présente loi ou par la compagnie.

M. R. L. BORDEN : Ceci me semble un article extraordinaire.

M. EMMERSON : Non, c'est un article ordinaire.

M. R.L. BORDEN : Cet article ne permettrait-il pas à la compagnie de vendre les terres qu'elle aurait expropriées pour le besoin du chemin de fer ? Ce serait un pouvoir bien extraordinaire à lui confier. Elle pourrait se servir du pouvoir d'expropriation dans un but de spéculation.

M. EMMERSON : La loi des chemins de fer ne le lui donne pas.

M. R. L. BORDEN : Je sais que la loi des chemins de fer le défend, mais je crains que cet article ne lui donne un pouvoir que ne donne pas la loi générale. Supposons que la compagnie exproprie une grande partie de terrains.

M. EMMERSON : Elle ne peut pas exproprier plus de terrains que ceux dont elle a besoin.

M. R. L. BORDEN : Mais plus tard elle pourrait dire qu'elle n'en a pas besoin et les revendre. Ne serait-il pas bon d'y songer à deux fois ? Le pouvoir d'expropriation est nécessaire dans l'intérêt public. Si cet article ne veut pas dire plus que le ministre prétend je veux le laisser adopter mais il semble dire davantage que nous devrions donner un peu plus d'étude.

M. EMMERSON : Et il peut y avoir aussi ceci : Que la compagnie pourrait recevoir les subventions des provinces sous forme de terres.

M. R. L. BORDEN : Oui, c'est une autre considération.

(L'article est réservé.)

Sur l'article 32 :

Les dispositions des paragraphes 39,42,43 et 44 du contrat intervenu entre le Gouvernement et la compagnie, qui forment l'annexe du chapitre 71 des statuts de 1903, et cette partie du paragraphe 45 dudit contrat qui dit que la compagnie ne détournera pas vers des ports étrangers le transport des marchandises, s'appliquera à la compagnie de la même manière et avec le même effet que si les embranchements avaient été construits par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique elle-même.

M. R. L. BORDEN : Je désire que le ministre porte une attention toute spéciale aux termes de cet article, surtout aux derniers mots parce qu'ils ne me semblent pas rendre l'idée que l'on a eu en vue.

M. LANCASTER : Je propose l'amendement dont j'ai donné avis, savoir d'ajouter après les mots "Canada" dans la cinquième ligne de l'article, les mots "Et toutes les autres obligations de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique envers le Gouvernement du Canada". Je propose cet amendement pour les mêmes raisons qui m'ont porté à m'opposer au préambule. Mais si le préambule est adopté il le sera avec l'entente que cela

ne fait aucune différence pour le pays—bien que je crois qu'il y en ait une—qu'il n'en résultera aucun dommage d'accorder cette charte à une institution autre que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

Ce bill, lorsqu'il fut présenté au comité des chemins de fer, ne renfermait aucune disposition de la nature de celle de l'article 32. Il nous a fallu discuter très longuement avant de nous assurer, au sein de ce comité, assez d'adhérents pour convaincre le ministre de la Justice, qui représentait là le Gouvernement, qu'il pouvait être nécessaire de sauvegarder les droits du pays de la manière que le fait actuellement cet article 32 du bill. Cet article fut inséré à la suite d'une longue discussion au comité des chemins de fer, et comme garantie de protection pour le public, bien que nous accordions cette charte à une compagnie autre que le Grand-Tronc ou que le Grand-Tronc-Pacifique. Lorsque son adoption fut proposée devant le comité des chemins de fer et avant qu'il eût été réimprimé et mis sous sa forme actuelle, n'ayant pas le texte sous nos yeux, nous avons été portés à croire par ses auteurs qu'il sauvegarderait pleinement les droits du peuple canadien. Mais je suis d'opinion que cet article ne va pas plus loin que ce que j'ai indiqué à l'égard du préambule, c'est-à-dire qu'il sauvegarde l'intérêt du peuple canadien en ce qui concerne simplement son marché avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et non pas en ce qui concerne ses embranchements, qui doivent être construits par la compagnie "Grand Trunk Pacific Branch Lines." L'amendement que je propose a pour fin de sauvegarder l'intérêt du peuple relativement à toute les obligations de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, y compris la construction de ces embranchements. Il remet carrément sur le tapis la question soulevée à propos du préambule de ce projet de loi. Si ce projet de loi est adopté il ne faut pas qu'il restreigne les droits du peuple ; ceux-ci devraient rester tout aussi étendus que si le Grand-Tronc-Pacifique se chargeait de la construction de ces embranchements au lieu de cette compagnie nouvelle et entièrement différente. L'article, une fois modifié, serait dans les termes suivants :

Les dispositions des articles 39, 42, 43 et 44 de la convention qui forment l'annexe au chapitre 71 des statuts de 1903, et cette partie de l'article 45 de ladite convention qui interdit tout détournement du trafic vers des ports autres que ceux du Canada, et toutes autres obligations contractées par la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique envers le Gouvernement du Canada s'appliqueront à la compagnie de la même manière et dans la même mesure que si les lignes de chemins de fer autorisées par le présent acte avaient été construites par la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique.

Telle serait, monsieur le président, la rédaction de l'article si ma proposition était adoptée. Puisque l'on veut nous engager à reconnaître cette compagnie en alléguant que l'intérêt public est pleinement sauvegardé par cet article 32, il me semble que nous devrions en rendre les termes tellement plus compréhensibles qu'il soit impossible d'en restreindre le sens et que le pays soit dans la même position que si c'était la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui construirait ces embranchements, et non pas les compagnies que nous constituons en ce moment.

M. R. L. BORDEN : Les trois dernières lignes de l'article 32 n'expriment pas très exactement ce qu'on a évidemment voulu dire. L'article déclare que les dispositions des articles 39, etc.,

S'appliqueront à la compagnie de la même manière et dans la même mesure que si les lignes de chemins de fer autorisées par le présent acte avaient été construites par la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique.

Or, en supposant que les lignes de chemin de fer en question seraient construites par la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, il ne s'ensuivrait pas que les dispositions en question fussent applicables à ladite compagnie ; cependant, c'est à la rigueur ce que dit cet article. Il me semble que l'article couché dans ces termes n'aboutit à aucune conclusion pratique ; il ne déclare pas que ses dispositions seront applicables à ces lignes. Il vous faudrait, j'imagine, une disposition plus impérative que celle-là pour vous autoriser au besoin à intenter une action contre cette compagnie pour violation de ses engagements. Il vous faudrait une disposition. . . . .

M. EMMERSON : Relative à l'entretien et à l'exploitation.

M. R. L. BORDEN : Relative aux lignes de chemins de fer elles-mêmes. Je n'ai pas examiné la question de très près, mais je proposerais à la place une disposition dans le sens de celle-ci :

Et la compagnie sera liée par là et responsable en conséquence, de la même manière, dans la même mesure, et aussi pleinement et effectivement que si elle avait conclu un traité avec Sa Majesté relativement aux lignes de chemin de fer autorisées par le présent acte, dans le sens et de la manière indiqués dans lesdites dispositions.

Il vous faut des termes aussi compréhensibles et aussi explicites que ceux-là, si vous voulez atteindre le but qu'évidemment vous poursuivez. La rédaction actuelle est tellement insuffisante qu'elle n'assurerait, à mon avis, aucun résultat utile.

M. EMMERSON. Si je comprends bien, cet article a pour fin de mettre la compagnie en question dans la même position que le Grand-Tronc-Pacifique aurait été s'il avait construit le chemin. J'aimerais qu'il fût proposé un amendement très clair dans ce sens.

M. R. L. BORDEN : Me suis-je bien fait comprendre de l'honorable ministre ?

M. EMMERSON : Oui, et si l'honorable député veut avoir l'obligeance de me fournir le texte de son projet d'amendement, je le mettrai à l'étude.

M. R. L. BORDEN : Que le ministre ne considère pas la rédaction de ce projet d'amendement comme étant très soignée ; j'ai voulu simplement suggérer la manière dont il convient de terminer cet article.

M. EMMERSON : Entretemps, il est préférable de réserver l'article.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député (M. Lancaster) a proposé un amendement général et je serais très heureux si le Gouvernement jugeait à propos de l'accepter.

M. EMMERSON : Quelles sont ces autres obligations dont il est question dans cet amendement ?

M. R. L. BORDEN : Il est possible qu'il soit à propos de modifier quelque peu la rédaction de l'amendement proposé par l'honorable député (M. Lancaster) ; car il est certaines obligations mentionnées au contrat qui n'ont aucun rapport à ce chemin de fer.

M. LANCASTER : Il s'agit de n'imposer à la nouvelle compagnie que les obligations dont l'Etat aurait pu exiger l'exécution si ces embranchements avaient été construits par le Grand-Tronc-Pacifique.

M. R. L. BORDEN : Parfaitement, et il se trouve quelques-unes de ces obligations que le ministère devrait considérer. L'article 37 du traité intervenu entre le Gouvernement et les promoteurs du Grand-Tronc-Pacifique, appendice au chapitre 71 des statuts de 1903, n'est pas déclaré applicable, et on le considérait comme bien important. Voici en quels termes il est conçu :

La compagnie devra acheter tous les matériaux et toutes les fournitures nécessaires à la construction de la division de l'Ouest et à l'équipement de ladite ligne tout entière du chemin de fer, de producteurs canadiens, lorsque ces articles sont fabriqués au Canada et lorsque ces matériaux et fournitures peuvent s'acheter dans les quantités désirées et d'une qualité convenable pour les fins voulues, et à des prix et conditions aussi avantageux que les produits qu'elle pourrait se procurer ailleurs;

Le Parlement, dans sa sagesse, et avec l'approbation du Gouvernement, a agréé cette disposition. Il semblerait que les raisons militent en faveur de son application à ces embranchements que de son application à la ligne principale. L'article 41 mérite également d'attirer l'attention du ministère, bien qu'il puisse se trouver des circonstances, qui ne me viennent pas à l'esprit actuellement, dans lesquelles il serait inutile d'inclure l'article 41. Voici cet article :

A toutes époques pendant la durée dudit bail, la compagnie tiendra en service sans interruption et d'une manière efficace, les deux divisions du chemin de fer, en donnant un service régulier et suffisant pour les besoins du trafic entier, à la satisfaction du Gouvernement.

C'est là un traité pour l'exploitation de la division de l'ouest : la ligne principale, dont celles-ci doivent être les embranchements. S'il était opportun de la part de la compagnie de conclure pareille convention relativement à la ligne principale, il semblerait également opportun de sa part de le faire en ce qui regarde les embranchements.

M. EMMERSON : En ce qui regarde la ligne principale, le Gouvernement avait assumé certaines obligations d'un caractère financier, et avait droit en conséquence de réclamer certaines garanties qu'on jugeait être dans l'intérêt du Canada.

M. R. L. BORDEN : Je m'en rends bien compte.

M. EMMERSON : L'honorable député voudra bien faire la distinction. Si c'était une compagnie ordinaire qui fasse cette demande, lui imposerions-nous l'obligation de se conformer aux prescriptions des articles 37 et 41 ?

M. R.-L. BORDEN : Mon souvenir est que les trois embranchements que nous avons autorisés par l'acte de 1903 formaient partie de la division de l'Ouest.

M. EMMERSON : Ils n'étaient pas sujets au mortgage.

M. R.-L. BORDEN : Ils ne sont pas sujets au mortgage, mais, à moins que je ne me trompe, ils forment partie de la division de l'Ouest. Il ne faut pas confondre la construction de la division de l'Ouest et la question des biens sujets au mortgage. Je continue donc à croire, sans toutefois m'être reporté au texte du statut, que les embranchements, bien qu'ils ne fussent pas sujets au mortgage, formaient cependant partie de la division de l'Ouest. Le traité visait l'exploitation de toute la division de l'Ouest et, par conséquent, l'exploitation des embranchements aussi bien que celle de la ligne principale. Or, si la compagnie était prête à conclure cet arrangement, non seulement en ce qui regarde la ligne principale, mais en ce qui regarde aussi trois embranchements, ne serait-il pas à propos, et nullement vexatoire, de déclarer la même convention applicable aux embranchements autorisés par le présent projet de loi ?

M. EMMERSON : Cela mérite sérieuse considération.

M. R.-L. BORDEN : Je ferai observer également que l'article 47 du traité de 1903 autorise le règlement des litiges par voie d'arbitrage. Ce sont là les seuls articles du traité qui m'ont paru n'être pas compris dans l'article que nous considérons actuellement. Mais il se peut que l'honorable dé-

puté de Lincoln (M. Lancaster), qui a étudié cette question plus attentivement que je ne l'ai fait et qui l'a discutée au comité des chemins de fer, soit en mesure d'indiquer quelques autres stipulations du traité de 1903 qui n'ont pas été signalées à mon attention.

M. LANCASTER : Il se trouve plusieurs articles qu'on pourrait à bon droit regarder comme applicables dans le cas actuel ; et il s'en trouve plusieurs autres qui, même s'ils ne s'appliquent pas, devraient être déclarés applicables à la construction de ces embranchements. En insérant l'amendement que je propose, nous n'imposons pas de nouvelles obligations, nous ne gênons ni l'une ni l'autre de ces compagnies. Nous déclarons simplement que s'il s'agît d'une obligation à laquelle le Grand-Tronc-Pacifique se trouverait sujet dans le cas où il construirait ces embranchements, alors cette obligation devrait être imposée également à cette compagnie qui prend ici la place du Grand-Tronc-Pacifique.

H. EMMERSON : De quel article l'honorable député veut-il parler ?

M. LANCASTER : Il s'en trouve plusieurs en outre de ceux auxquels le chef de l'opposition a fait allusion. Il s'en trouve plusieurs que je ne voudrais pas, sur ma réputation d'avocat, ou de membre de cette assemblée, déclarer applicables, mais qu'on pourrait sensément regarder comme applicables. Je ferai observer que nous ne violons aucunement le marché conclu en 1903, que nous n'imposons aucune obligation nouvelle ; nous déclarons simplement que toutes les obligations contractées par le Grand-Tronc-Pacifique au sujet de ses embranchements, en vertu de son traité de 1903, continueront d'exister, bien que nous constituions cette nouvelle compagnie. C'est la seule manière, semble-t-il, dont nous puissions sauvegarder l'intérêt public en cette circonstance.

(L'article 32 est réservé.)

Sur l'article 34.

M. LANCASTER : Relativement à l'article 34 j'ai donné avis de la motion suivante :

Pour modifier l'article 34 par l'addition à la fin, après les mots " non soldés ", des mots suivants : Et cet acte ne sera applicable que lorsque ledit chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique aura déposé entre les mains du secrétaire d'Etat du Canada un traité dûment signé par ladite compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, par lequel elle s'engage à acquérir, accepter et retenir la propriété desdites actions communes, tant qu'aucune desdites obligations seront en souffrances et non soldées comme il est dit ci-dessus.

Cette motion a pour fin de rendre l'article impératif et obligatoire pour le Grand-Tronc-Pacifique, ainsi qu'on se le propose. Sous sa forme actuelle, il n'est nullement impératif. Nous déclarons ici que le Grand-Tronc-Pacifique devra faire une certaine chose ; mais nous le disons dans un statut auquel le Grand-Tronc-Pacifique n'est pas partie. Quant nous prescrivons quelque chose qui est à l'avantage du Grand-Tronc-Pacifique, nous pouvons nous attendre à ce que cette compagnie par intérêt se conforme aux dispositions de la loi ; mais dans le cas actuel nous lui imposons une obligation dans un acte qui ne touche pas à sa charte et qui ne le lie aucunement, si cet amendement n'est pas adopté.

M. EMMERSON : Nous pouvons réserver cet article pour le moment.

3e LECTURE,

Après délibération en comité général, de divers projets de loi d'intérêt privé :

Le 1er (n° 184), déposé par M. Guthrie, relatif à la compagnie de chemin de fer de la baie James ;

Le 2e (n° 159), déposé par M. McCool, tendant à autoriser la compagnie du chemin de fer Cobalt Range ;

Le 4e (n° 181), déposé par M. Stewart, tentendant à faire droit à dame Harriette Wesley Baker ;

Le 4e (n° 181), déposé par le même, tendant à faire droit au sieur Charles William Holmes ;

Le 5e (n° 182), déposé par le même, tendant à faire droit à dame Minnie Florence Irvine ;

Le 6e (n° 188), déposé par M. Calvert, tendant à autoriser la Colonial Bank of Canada;

Le 7e (n° 187), déposé par M. Guthrie, relatif à la Citizens' Bank of Canada.

ADOPTION DU BILL RELATIF A LA COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE LA " STERLING."

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 105), déposé par M. Lennox, tendant à autoriser la compagnie d'assurance sur la vie la " Sterling."

M. W. F. MACLEAN : La capitalisation d'une compagnie d'assurance se rattache étroitement à la question de la participation des assurés aux bénéfices ; et le ministre des Finances devrait dire à la Chambre s'il ne pense pas que le capital de cette compagnie soit fixé à un chiffre trop élevé. Jusqu'à tout récemment, la " Canada Life " n'avait que $100,000 de capital versé ; depuis, ce capital a été porté à $1,000,000, et les assurés se plaignent qu'un tel capital n'a aucunement sa raison d'être. Dans le cas actuel, une capitalisation de $2,500,000 dépasse assurément les bornes.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable collègue n'est pas ici ce soir, et si quel-

qu'un s'oppose au bill il va falloir le réserver.

M. HENDERSON : L'objection faite par l'honorable député de York-sud (M. Maclean) je l'ai faite moi-même au comité de la Banque et du Commerce ; et là le ministre des Finances a approuvé le bill et refusé d'agréer mon avis.

M. MILLER : Ce bill ne renferme aucune disposition en vue de faire participer les assurés aux bénéfices, il importe donc peu aux assurés quel est le montant du capital; plus ce capital est fort et mieux ils sont garantis.

M. W. F. MACLEAN : S'il vous faut payer des dividendes sur un capital considérable, il va falloir que vous augmentiez le tarif des primes.

M. MILLER : Il me semble que la concurrence entre les diverses compagnies, plus que toute autre chose, déterminera le tarif.

(Il est fait rapport du bill, qui est lu une 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU BILL RELATIF A LA COMPAGNIE D'ASSURANCE "BRITISH AMERICA".

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 198), déposé par M. McCarthy (de Simcoe-est), relatif à la compagnie d'assurance 'British America".

Sur le paragraphe 2 de l'article 4 :

Aucun tel règlement n'aura de force ni d'effet quelconque tant qu'il n'aura pas été sanctionné par les deux tiers des votes des actionnaires présents en personne, ou par procuration, à une assemblée générale spéciale de la compagnie dûment convoquée pour en faire l'examen ; et cette sanction pourra être validement donnée à une assemblée générale spéciale des actionnaires qui devra avoir lieu le 4e jour de juillet mil neuf cent six, ou aucun jour subséquent fixé lors de cette réunion, en vue de faire l'examen d'un règlement pour l'émission d'actions privilégiées, et cela quand même l'avis de convocation de cette assemblée aurait été donné antérieurement à l'adoption du présent acte.

M. L. G. McCARTHY : En ce qui regarde ce paragraphe, jusqu'aux mots " et cette sanction ", j'ai à dire que, davant le comité, le surintendant de l'assurance a modifié l'article en conformité d'un précédent voté en 1898. Lorsque cette modification fut adoptée, il était comme moi d'avis que, par suite, le règlement émettant des actions privilégiées n'aurait besoin d'être sanctionné que par une majorité formant les trois-quarts des actionnaires présents ou représentés, et qu'il faudrait que les trois-quarts, au moins, du capital souscrit fut représenté à l'assemblée directement ou par fondés de procuration. Dans le temps nous pensions qu'une majorité des personnes présentes suffirait pour valider le règlement. Mais à la lecture de l'article et après réflexion, je ne saurais en venir à cette conclusion, non plus que les avocats de cette compagnie. Depuis 1898, date à laquelle cet article fut adopté, l'Acte des compagnies a été mis en vigueur (1902) autorisant l'émission d'actions privilégiées dans ces circonstances. Voici en quels termes est conçu l'article 38 :

Les directeurs de la compagnie pourront faire un règlement pour la création et l'émission d'une partie du capital-actions sous la forme d'actions privilégiées, en donnant à ces dernières telle préférence et priorité, relativement aux dividendes et à tout autre égard, sur les actions ordinaires, qui pourra être énoncée par le règlement.

Aucun règlement de cette nature n'aura de force ou d'effet quelconque, qu'après avoir été soit approuvé par le vote des trois quarts des actionnaires présents en personne ou par fondés de procuration à une assemblée générale de la compagnie, dûment convoquée pour en délibérer, et représentant les deux tiers du capital de la compagnie, soit unanimement approuvé par écrit par les actionnaires de la compagnie.

En conséquence si le comité le permet je proposerai de modifier le paragraphe 2 par la radiation de tous les mots précédents " et telle sanction " et leur remplacement par les suivants :

Et aucun tel règlement n'aura de force ni d'effet quelconque tant qu'il n'aura pas été sanctionné par un vote des trois quarts des actionnaires présents en personne ou par fondés de procuration, à une assemblée générale de la compagnie et représentant les deux tiers du capital-actions de ladite compagnie.

Sir WILFRID LAURIER : Set amendement ne saurait être accepté que si personne ne s'y oppose.

M. R.-L. BORDEN : Je ne vois pas qu'on puisse s'y opposer. Il est entendu dans les cas de cette nature qu'un certain nombre des actionnaires présents en personne ou par procuration règleront les questions de cette nature. Il est réglé également que les actionnaires présents en personne ou par procuration représenteront une certaine partie des actions. Je n'y vois pas d'objection.

(La motion est adoptée.)

Il est fait rapport du bill, qui est lu la 3e fois et adopté.

ADOPTION DU BILL RELATIF A LA COMPAGNIE D'ASSURANCE "WESTERN".

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 199), déposé par M. McCarthy (de Simcoe), relatif à la compagnie d'assurance là "Western".

Sur le paragraphe 2 de l'article 2.

M. McCARTHY : Je propose la même motion au sujet de cet article que celle que je viens de présenter à l'occasion du bill

concernant la compagnie "British America": que le texte suivant soit substitué au paragraphe 2 :

2. Aucun règlement n'aura de force ni d'effet quelconque tant qu'il n'aura pas été sanctionné par un vote des trois quarts des actionnaires présents en personne, ou par fondés de procuration, à une assemblée générale spéciale des actionnaires dûment convoquée pour en délibérer ; et cette sanction pourra être validement donnée à une assemblée générale spéciale des actionnaires, qui devra avoir lieu le cinquième jour de juillet, mil neuf cent six, ou aucun jour subséquent fixé lors de cette réunion, en vue de faire l'examen d'un règlement pour l'émission d'actions privilégiées, et cela quand même l'avis de convocation de cette assemblée aurait été donné antérieurement à l'adoption du présent acte.

M. FOSTER : Le seul changement c'est qu'on a remplacé " deux tiers " par " trois quarts.

M. McCARTHY : Non, le seul changement se trouve dans les trois premières lignes.

(La proposition est adoptée.)

Il est fait rapport du bill qui est lu la 3e fois et adopté.

INTERPELLATIONS.

VENTE DE TERRES DU DOMAINE FEDERAL.

M. LAKE (par M. W. J. Roche) demande:

1. Quelles ventes de terres fédérales excédant 160 acres ont été faites dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta par le Gouvernement depuis le 1er janvier 1905, et à quelles dates et pour quel prix ces ventes ont-elles été faites ?
2. Le Gouvernement est-il obligé actuellement de vendre d'autres terrains excédant 160 acres à des particuliers ou compagnies ? Et, dans l'affirmative, à qui ?
3. Quelle est la superficie du terrain dans chaque cas, quand le Gouvernement a-t-il contracté cette obligation, et quel sera le prix de vente ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Je constate que pour répondre à cette question, il faudrait préparer un état, et je prierai en conséquence l'honorable député de présenter une motion suivant l'usage.

M. THOMAS P. HETHERINGTON.

M. WILMOT (par M. Taylor) demande :

1. Thomas B. Hetherington est-il employé comme agent pour le département d'immigration ? Dans l'affirmative, quelle est la date de sa nomination, quel sont ses appointements et ses frais d'entretien sont-ils compris dans ce montant ?
2. Quel nombre d'immigrants a été envoyé au Canada par cet agent ?

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

1. Oui ; novembre 7, 1904 ; $100 par mois , non.
2. Huit cent soixante et quatre jusqu'au 30 avril 1906.

CONCESSIONS FORESTIERES AU MANITOBA ET DANS LE NORD-OUEST.

M. HENDERSON demande :

1. Combien de demandes ont été faites au Gouvernement pour des concessions forestières dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest entre les années 1880 et 1896 ?
2. Combien de concessions ont été accordées par suite de ces demandes ?
3. Combien de ces concessions sont devenues caduques ou ont été annulées faute, de la part du concessionnaire, de remplir les conditions exigées ?
4. Combien ont été annulées pour d'autres causes ?
5. Quel nombre de concessions ainsi accordées sont encore en force ?

L'honorable FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : La réponse à cette question nécessite la préparation d'un état, et je prie l'honorable député de présenter une motion suivant l'usage.

ABANDON DES TERRES DE LA BANDE DE PASQUA.

M. LAKE (par M. W. J. Roche) demande :

1. Les Indiens de la bande Pasqua, agence de la Qu'Appelle, ont-ils fait remise au Gouvernement de quelque partie des terres comprises dans leur réserve pour les vendre ? Dans l'affirmative, à quelles conditions ?
2. Des acomptes ont-ils été payés aux Indiens ?
3. Le Gouvernement se propose-t-il de vendre lesdites terres à l'enchère ou autrement ? Dans l'affirmative, quand, à quelles conditions et en quelles quantités ?

L'honorable FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Oui. Le traité indiquant les conditions n'a pas encore été transmis au département.
2. Oui.
3. Pas encore décidé.

RAPPORT DU CONGRES DES ARBORICULTEURS.

M. ARMSTRONG (par M. Taylor) demande :

Le ministre de l'agriculture se propose-t-il de faire imprimer le rapport du congrès d'arboriculture tenu à Ottawa pendant la présente session ? Dans l'affirmative, quand ce rapport sera-t-il publié ?

L'honorable M. TEMPLEMAN (pour le ministre de l'Agriculture) : Oui. Le texte a été transmis à l'imprimeur du Roi le 21 mai dernier, et le rapport sera distribué dès qu'il sortira des presses.

INSCRIPTION D'HOMESTEAD DE RODERICK ALLEN McLEOD.

M. AMES demande :

1. Une inscription de homestead a-t-elle été faite au nom de Roy McLeod pour le quart

nord-est de la section 18, township 46a, rang 25, à l'ouest du 2e méridien ?

2. Quand ladite inscription a-t-elle été faite par ledit Roy McLeod ?

3. Quelles prolongations de délai ont été accordées ?

4. Ledit McLeod a-t-il rempli les conditions requises pour une telle inscription, ou a-t-il démontré qu'il avait l'intention de le faire ? Dans la négative, pourquoi l'inscription n'a-t-elle pas été annulée ?

5. Ledit Roy McLeod est-il le même qui a été récemment reconnu coupable de falsification d'un cahier de scrutin lors des élections provinciales de la Saskatchewan en 1905 ?

6. Le Gouvernement se propose-t-il de lui conserver son inscription de homestead ?

L'honorable FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Le quart de section nord-est 18, township 46a, rang 25, à l'ouest du 2e méridien a été le sujet d'une inscription d'homestead de la part de Roderick Allen McLeod, non pas Roy McLeod.

2. La demande dudit Roderick McLeod a été agréée le 11 juin 1904.

3. Le 8 mai 1906, il a été accordé à Roderick Allen McLeod une prolongation de délai jusqu'au 1er août 1906, ledit McLeod ayant représenté qu'à cette date il serait prêt à s'y domicilier en permanence.

4. Le département ne sait pas quelles obligations ont été remplies. Ce n'est pas la pratique du bureau d'annuler une inscription quand le commissaire du homestead se déclare, comme dans le cas actuel, disposé à remplir les conditions requises.

5. Le département n'a pas de renseignement à ce sujet.

6. A moins que M. McLeod n'ait son domicile sur son homestead dès avant le 1er août 1906, il pourra être pris des mesures en vue de la radiation de son inscription.

LETTRE DU REV. GEORGE H. WILLIAMS AU SUJET DE LA MANIERE DONT ON TRAITE LES IMMIGRANTS A QUEBEC.

M. SAM. HUGHES (par M. Taylor) demande :

1. Le Gouvernement sait-il que samedi, le 9 juin courant, une femme d'origine anglaise qui venait de débarquer avec ses enfants du steamer " Tunisian ", s'est rendue dans un restaurant tenu par le nommé Jacques Déry, et une servante du nom de Poitras, et a demandé à manger, et à boire une tasse de thé, offrant de payer un dollar pour le tout ; que non seulement elle a été refusée, mais qu'elle a été honteusement chassée du restaurant avec ses enfants par la police appelée par la servante ; et qu'un ministre, le révérend M. Williams, promit de faire, et a fait un rapport sur cet incident, qu'il a adressé au principal agent d'immigration à Québec, M. Doyle, avec prière de le transmettre au département de l'Intérieur à Ottawa ?

2. M. Doyle a-t-il transmis ce rapport ?

3. Le département de l'Intérieur a-t-il reçu rapport énonçant que ladite femme Poitras, qui est au service dudit Jacques Déry, restaurateur au dépôt de l'immigration à Québec, insulte et maltraite les immigrants dans ce local, et que les prix exigés par ledit Déry pour des aliments de toute espèce sont exorbitants, et que, notamment, le pain se vend, dans son restaurant, 30 cents par pain, et une tasse de thé, 15 cents.

4. Dans l'affirmative, quelle mesure le département de l'Intérieur se propose-t-il de prendre en vue de porter remède aux actes d'injustice qui se commettent continuellement ?

5. Le Gouvernement a-t-il eu connaissance d'un article publié dans le " Montreal Daily Star ", du 17 juin 1905, portant que ledit Jacques Déry à vendu à des immigrants du pain 30 cents le pain et une tasse de thé 15c., et cela en présence du correspondant du " Star " ?

L'honorable FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1, 2 et 3. Il a été reçu de la part de M. Doyle, agent d'immigration à Québec, une lettre qui lui avait été adressée le 11 du courant par le révérend George H. Williams, président de la société dite " City Immigration Workers," au cours de laquelle il est fait les constatations suivantes. Deux jeunes filles anglaises se seraient présentées au restaurant de M. Déry et auraient demandé qu'on leur permît d'emporter des tasses de thé hors du restaurant, pour boire tout en ayant l'œil à leurs bagages ; la gérante aurait refusé d'accéder à leur demande bien qu'elles eussent offert de déposer un dollar en garantie ; M. Williams aurait lui-même parlé à la gérante, qui a refusé nettement de fournir le thé. M. Déry aurait finalement fourni le thé, les jeunes filles lui ayant remis au préalable un dollar en garantie. C'est là le seul cas de " rudesse et de dureté de cœur " que l'on signale. Il paraîtrait aussi que l'on exige quinze cents pour une tasse de thé ou de café, bien qu'à l'affiche on indique le prix de cinq cents.

4. Il a été donné ordre de faire sur-le-champ une enquête complète.

5. Oui.

EMPLOYES A LA STATION DE QUARANTAINE DE WILLIAM'S-HEAD (C.A.).

M. TAYLOR demande :

1. Depuis le 1er janvier 1904, quels employés permanents ont été au service du Gouvernement à la quarantaine de William's Head, C.-A. ?

2. Quels sont leurs noms, et quelle a été la durée de service de chacun d'eux ?

3. Quels employés temporaires ont été au service du Gouvernement en aucun temps depuis le 1er janvier 1904, à ladite quarantaine ?

4. Quels sont leurs noms et quelle a été la durée du service de chacun d'eux ?

5. Quelles fonctions étaient remplies par chaque membre de ces deux classes d'employés, respectivement ?

6. Quel était le salaire de chacun ?

L'honorable M. TEMPLEMAN (pour le ministre de l'Agriculture) : Voici la réponse fournie par le département de l'Agriculture:

Service permanent.	Fonctions.	Durée des services.	Appointements et salaires.
A. T. Watt	Directeur	1er janv. 1904, jusqu'aujourd'hui	$2,500.00 par année.
W. H. K. Anderson.	Sous-directeur	" "	1,700.00 "
R. L. Fraser	Médecin-inspecteur..	" "	200.00 "
J. A. Gould	Capitaine	" au 30 avril 1905..	100.00 par mois.
T. Riley	"	1er mai 1905 "	100.00 "
J. Tumilty	Mécanicien	1er janv. 1904 jusqu'aujourd'hui.	97.50 "
L. Whitelaw	Chauffeur	" "	50.00 " et pension.
T. Kermode	Matelot	" au 14 fév. 1905	40.00 " "
A. Godtel	"	20 fevrier 1905 jusqu'aujourd'hui	40.00 " "
Jno. Wallace	Econome	1er janv. 1904 "	75.00 "
C. Carter	Electricien	" "	90.00 "
J. J. Harte	Gardien	" au 15 sept. 1904	62.50 "
Service temporaire.			
A. E. Wilson	Aide	Janv. 1904 jusqu'auj., par interv.	$3.00 à $2.00 par jour.
F. Rhode	"	Sept. 1904 " "	2.50 par jour.
R. Swanwick	"	Nov. " à mai 1905 "	2.50 "
Ah. Yick	Interprète et cuisin..	Mai 1905 à sept. 1905 "	25.00 par mois.
R. Tuck	"	Oct. 1905 jusqu'aujourd'hui.	25.00 "
J. D. Forde	Aide	Avril 1906 "	3.00 par jour.
W. V. Harte	"	" "	3.00 "
C. A. Helgesen	"	" "	3.00 "
R. J. Trenchard	" (garçon)	" "	1.00 "
C. T. Whillians	Infirmière	Compte d'avril jusqu'aujourd'hui	25.00 par semaine.
Jas. Wallace	Aide	Mai 1906 "	2.00 par jour.

NOUVEL HOTEL DES POSTES CENTRAL A TORONTO.

M. MACDONALD (par l'organe de M. Taylor) demande :

1. Quelle décision a été prise par le Gouvernement au sujet de la construction d'un nouvel hôtel des postes central ou général à Toronto ?
2. Quelles sont les intentions du Gouvernement à cet égard ?
3. Le Gouvernement a-t-il pris des mesures pour acheter ou autrement acquérir l'emplacement nécessaire ?
4. Le Gouvernement a-t-il eu des pourparlers, ou se propose-t-il d'en avoir avec les autorités municipales de Toronto au sujet de la construction de cet édifice ou de sa situation ?

L'honorable M. C. S. HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1, 2, 3 et 4. Le Gouvernement se propose d'ériger un nouvel hôtel des postes central, à Toronto, mais il attend que l'emplacement de la nouvelle gare commune soit définitivement choisi. Il prendra en sérieuse considération les observations que les autorités municipales pourront lui faire à ce sujet.

CONSTRUCTION DE CASERNES PRES DE TORONTO.

M. MACDONALD (par l'organe de M. Taylor) demande :

1. Quand le Gouvernement se propose-t-il de construire les casernes sur l'emplacement qu'il a acheté à cette fin sur les bords de la rivière Humber, près de Toronto ?
2. Quand cet emplacement a-t-il été acheté ?
3. Les plans et devis de ces travaux ont-ils été préparés ?
4. Quelle est la cause du retard ?
5. A quelle date probable les nouvelles casernes seront-elles terminées et prêtes à être occupées et les anciennes casernes sur le terrain communal de la garnison, à Toronto, seront-elles abandonnées ?

L'honorable M. C. S. HYMAN (ministre des Travaux publics) : L'emplacement a été acheté pendant l'exercice de 1903-1904 ; on travaille actuellement à la préparation des plans et du cahier des charges. La seule cause du retard est le nombre d'autres devis que le département doit rédiger. A l'heure qu'il est, il est impossible de dire exactement à quelle date les travaux seront achevés.

DROIT SUR LES ANNONCES OU AFFICHES DES THEATRES.

M. MACDONALD (par l'organe de M. Taylor) demande :

1. Le Gouvernement a-t-il reçu une demande de l'Association des théâtres du Canada ou d'autres personnes le priant d'abolir le droit sur les affiches ou annonces employées par des troupes ambulantes ?
2. Dans l'affirmative, quelle mesure a été prise par le Gouvernement à cet effet, et n'est-il pas d'avis qu'on pourrait se procurer ces imprimés au Canada, que le droit devrait être maintenu, et que nombre de ces affiches ne devraient pas être tolérées en ce pays ?

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) :

1. On a fait des représentations au Gouvernement dans le but d'obtenir le dégrèvement de certains imprimés servant aux troupes théâtrales.
2. Cette question est réservée en attendant la révision du tarif.

DROIT SUR L'ALCOOL METHYLIQUE.

M. GANONG (par l'organe de M. Taylor) demande :

1. Quel est le droit de douane sur l'alcool méthylique ?

2. Quel est le droit d'accise sur l'alcool méthylique ?

3. Quelle quantité de cet alcool a été importée en Canada l'an dernier, et quel montant de droits a été perçu ?

4. Pour quelle quantité d'alcool méthylique les droits d'accise ont-ils été acquittés l'an dernier et quel montant a été perçu de ce chef ?

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) :

1. Le droit de douane sur l'alcool méthylique est de $2.40 par gallon de preuve.

2. Onze gallons d'alcool méthylique ont été importés pour la consommation au Canada pendant l'exercice expiré le 30 juin 1905.

3. Les droits perçus ont été de $26.40.

L'honorable M. WILLIAM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur) : Il n'y a pas de droit d'accise sur l'alcool méthylique.

PROJET D'ETABLISSEMENT D'UN CAMP MILITAIRE DANS LE COMTE DE SIMCOE.

M. LENNOX (par l'organe de M. Taylor) demande :

1. Le Gouvernement a-t-il obtenu des promesses de vente ou des offres relativement aux terrains nécessaires à l'établissement du camp militaire projeté dans le comté de Simcoe ? Dans l'affirmative, de qui et pour quels terrains, pour quel montant total et à quel taux par acre ?

2. Une promesse de vente ou une offre a-t-elle été obtenue de MM. J. B. Smith et fils ou de la maison ou succession Smith au sujet des terrains qu'elle possède dans les limites de la superficie requise ? Dans l'affirmative : a) quel est le chiffre de cette offre ; b) par qui la promesse de vente ou l'offre a-t-elle été obtenue, et quand ; c) par qui la promesse de vente a-t-elle été donnée ou l'offre a-t-elle été faite ; d) l'a-t-elle été par écrit ?

3. Pourquoi n'a-t-on pas procédé à l'établissement du camp ?

4. Le projet d'établir un camp a-t-il été abandonné, et dans ce cas, pourquoi ?

Sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice) :

1. Oui, les promesses de vente ou offres suivantes :

De M. Brockwell—

Parcelles 18 et 19 dans le 5e rang, 400 acres. Parcelle 27 du 6e rang, 200 acres. La ½ est et la ½ est de la moitié ouest de la parcelle 24 du 6e rang, 150 acres. Total, $2,000.

De M. Robert Lemon—

La ½ est de la parcelle 18 du 4e rang, 100 acres, $400.

De M. Solomon Gugin—

La ½ ouest et la ½ sud de la moitié est de la parcelle 18 du 6e rang, 150 acres, $285.

De M. Samuel D. Montgomery—

La ½ ouest de la parcelle 18 du 6e rang, 100 acres, $100.

De M. Joseph Crossland—

La ½ est de la parcelle 19 du 4e rang, 100 acres, $200.

De M. Robert H. Little—

Partie de la parcelle 23 du 4e rang, 45 acres, à $3 par acre. Partie de la parcelle 22 du 4e rang, 22 acres ½ à $3 par acre.

La ½ ouest de la parcelle 23 du 5e rang, 100 acres, $300. La ½ ouest de la parcelle 22 du 5e rang, 100 acres, $300.

2. Ils ont refusé d'accorder une promesse de vente.

3. Faute d'avoir conclu des arrangements satisfaisants pour l'acquisition du terrain.

4. Le projet d'établir un camp militaire dans le comté de Simcoe sera remis à l'étude, si le Gouvernement réussit à conclure des arrangements satisfaisants relativement à l'acquisition d'un emplacement.

SEANCES DU MATIN.

Sir WILFRID LAURIER propose :

Qu'à partir de mercredi prochain jusqu'à la fin de la session la Chambre se réunisse ce jour-là, et chaque jour de séance subséquent à onze heures du matin ;

Qu'en outre de la suspension ordinaire de six heures du soir, il y ait encore tous les jours une suspension de une heure à trois heures de relevé.

Que les affaires du Gouvernement ait la priorité à toutes ces séances, sous réserve du droit que conservent les députés de poser des questions les lundis, mercredis et jeudis.

L'avis de motion porte "mardi" mais, si la Chambre y consent, je substituerai le mot "mercredi."

M. R. L. BORDEN : Je suppose qu'il faudra permettre aux comités de siéger pendant les séances de la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER : Attendons les rapports des différents comités. S'ils ne terminent pas leurs travaux demain, ils présenteront un rapport, j'imagine.

(La motion est adoptée.)

DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre passe à la discussion des subsides en comité général.

Ministère de l'Intérieur—Augmentation des appointements de M. N. O. Côté, promu au rang de premier commis dans la division des brevets d'invention, de $1,950 à $2,250 par année à partir du 1er avril 1906, nonobstant les dispositions de l'acte du service civil..	$ 75 00
Augmentation des appointements de M. W. S. Gliddon à $1,850 par année, depuis le 1er avril 1906, nonobstant les dispositions de l'acte du service civil	62 00
	137 50

M. FOSTER : On paraît avoir accordé une augmentation d'appointements aussi bien que de l'avancement.

M. OLIVER : M. Côté était premier commis. Il a obtenu de l'avancement sans changer de classe. M. Goodeve qui dirigeait le service des brevets d'invention est mort de M. Côté, son premier aide, l'a remplacé et les appointements de celui-ci ont été augmentés.

Immigration—Crédit supplémentaire pour dépenses casuelles et générales aux agences en Canada, en Angleterre et à l'étranger, y compris les appointements de commis surnuméraires au bureau principal, $50,000.

M. FOSTER : Quels étaient les appointements de M. Goodeve?

M. OLIVER : $2,500. M. Gliddon, qui devient sous-chef dans le bureau des brevets d'invention, reçoit une augmentation.

M. FOSTER : Comment emploiera-t-on cette somme?

M. OLIVER : Pour l'exercice 1904-1905, on avait ouvert un crédit de $835,000 pour les besoins de l'immigration en général. Pour l'exercice en cours, les prévisions étaient de $610,000. Avec les $50,000 que nous demandons maintenant, le total des dépenses de l'exercice s'élèvera à $660,000, ce qui fait $175,000 de moins que l'an dernier.

Les dépenses du bureau de l'immigration ont augmenté de tous côtés à cause de l'accroissement du nombre des nouveaux venus.

L'augmentation la plus sensible provient des soins dont on a entouré les immigrants depuis le moment où ils ont quitté les ports de mer jusqu'à ce qu'ils fussent établis à différents endroits des provinces de l'Ouest.

En dépit de la plus stricte économie, le commissaire de l'immigration à Winnipeg constate qu'il faut dépenser neuf à dix mille dollars par mois pour recevoir et établir les immigrés à Winnipeg et à l'ouest de cette ville. En mars, 22,625 émigrés sont arrivés de tous les coins du globe, comparativement à 12,431 pendant le mois correspondant de 1905, soit une augmentation de 10,000. Dans les ports de mer seulement, il en est arrivé 3,000 de plus pendant le mois de mars. Le nombre des émigrés venus des Etats-Unis par Winnipeg et les postes de douane secondaires a été de 1,653, au cours de février, 1906, et de 676 pendant le mois correspondant de 1905 ; soit une augmentation de 977.

Les nombreuses annonces du département ont provoqué une correspondance volumineuse et ouvert de nouveaux champs d'action, ce qui a nécessité l'engagement de huit employés surnuméraires au bureau principal et l'emploi de nouveaux agents d'immigration, principalement aux Etats-Unis. En 1903-1904, le bureau de l'immigration a reçu 59,000 lettres ; en 1904-1905, il en a reçu 77,000 et, pendant les neuf premiers mois de l'exercice en cours, 99,557.

Depuis le 1er mars, 1906, plusieurs agents ont été employés dans toute la province d'Ontario, afin de placer les garçons de ferme venus d'Angleterre. Ils seront occupés pendant six mois environ et leurs appointements et leurs frais de route s'élèveront à près de $6,500 pendant les quatre mois finissant le 30 juin 1906. Or, cette dépense n'avait pas été prévue dans le budget, l'an dernier.

Les agents suivants ont été nommés : J. L. Stewart, de King (Ont.), pour York-nord ; R. C. Crothers, de Northport, pour le comté de Prince-Edward ; Robert Holmes, de Clinton (Ont.), pour Huron-ouest ; L. Burnett, de Greenbank, pour le comté d'Ontario ; W. Moulding Baker, de Woodstock, pour Oxford ; Nelson Wait, de Harriston, pour Wellington ; R. J. M. McNaughton, de Lancaster, pour Glengarry ; E. W. Brewster, de Compton (P.Q.), pour le comté de ce nom ; Geo. H. Mooney, de Ripley, pour Bruce.

Chacun d'eux reçoit des appointements de $100 par mois ainsi que ses frais de route. Voici l'estimation des dépenses de ce chef : Appointements de 8 fonctionnaires à $100 par mois pendant 4 mois, $3,200 ; frais de route, $3,300 ; total, $6,500.

Le nombre des inscriptions d'homesteads pendant les dix mois expirés le 30 avril 1904, a été de 22,728 et de 31,936 pendant les dix mois expirés le 30 avril 1906 ; soit une augmentation de 9,208 pendant ce laps de temps.

Si le nombre des inscriptions augmente dans la même proportion jusqu'au 30 juin 1906, il sera de onze à douze milles de plus que pendant l'exercice 1904-1905 et s'élèvera à près de 42,000.

M. MONK : Je n'ai pas saisi les explications du ministre au sujet de la partie de ces $50,000 qui est destiné aux agences en Angleterre et à l'étranger.

M. OLIVER : On calcule qu'environ $2,000 seront nécessaires pour faire face aux dépenses éventuelles et aux besoins généraux des agents d'immigration en Grande-Bretagne.

M. MONK : Je demanderai au ministre si, vu la bisbille qui règne parmi les agents en Grande-Bretagne, le Gouvernement se propose de prendre des mesures afin de mettre fin à ces dissensions intestines et ce qu'il entend faire pour mettre ordre à cet état de choses disgracieux.

M. OLIVER : Tout ce que je puis dire c'est que le Gouvernement se propose de ne rien négliger pour rétablir l'harmonie parmi ses fonctionnaires en Angleterre, mais je ne saurais déclarer dans le moment quelles dispositions il prendra à cet effet.

M. MONK : Vu le mécontentement général qui existe parmi la population, le cabinet entend-il se dispenser des services de M. Preston ?

M. OLIVER : Je ne saurais répondre à cette question sans me renseigner sur les travaux de nos agents d'émigration en Angleterre. Bien que la conduite de M. Preston et de quelques autres fonctionnaires ne soit pas irréprochable, nous avons la preuve que, sous leur administration et leur direction, il s'est établi un courant d'immigration très satisfaisant. Aussi, bien que nous consentions à nous enquérir des diffrends qui existent entre les fonctionnaires et des reproches qu'on leur adresse, nous comprenons qu'il est de notre devoir de prendre en considération les travaux accomplis et de leur tenir compte de la part qui leur revient dans les résultats obtenus. S'ils ont beaucoup contribué à ces résultats, cela pourrait avoir une grande influence sur la décision à prendre. D'un autre côté, il en sera autrement si nous constatons qu'une grande partie des immigrants n'ont pas été attirés au Canada par leur entremise.

M. MONK : Je ne voudrais pas mettre trop d'insistance, mais au moment d'ouvrir un crédit considérarble pour les fins de l'immigration, il me semble légitime de demander si le Gouvernement se propose de garder M. Preston à son emploi, vu le mécontentement général qui existe parmi la population, principalement au sein de la classe ouvrière, au sujet de sa conduite, mécontentement qui s'est manifesté devant les comités de la Chambre. Sans entamer une discussion, c'est notre droit d'obtenir ce renseignement du ministre. On nous demande d'ouvrir un crédit considérable. Chacun sait que ce mécontentement existe et s'est manifesté de différentes manières, tant par l'adoption de résolutions que par les commentaires qu'on entend parmi le public. Dans ces circonstances, nous pouvons à bon droit demander au ministre s'il se propose de garder M. Preston à son emploi. C'est une question raisonnable à laquelle on devrait répondre avant que nous votions cette somme.

M. OLIVER : Je reconnais l'à-propos de cette question, mais j'espère que l'honorable député (M. Monk) admettra que le Gouvernement a raison de répondre que, dans l'accomplissement de sa tâche et avant de prendre une décision, il devra se renseigner et examiner la question sous toutes ses faces, en justice pour lui-même et pour ses employés et pour bien s'acquitter de ses devoirs.

M. DANIEL : Quelles sont les dépenses totales du bureau de Londres ?

M. OLIVER : Les comptes n'ont pas été tenus séparément cette année ; pendant l'exercice précédent, les dépenses se sont élevées à $26,450.

M. DANIEL: Cela comprend-il les appointments et les frais de bureau ?

M. OLIVER : Il y a $3,000 pour le traitement de M. Preston, $1,152 pour les dépenses et $650 pour le loyer.

M. DANIEL : Quelles sont les autres dépenses ? Comprennent-elles les indemnités de déplacement ?

M. OLIVER : Elles comprennent la nourriture et le logement pendant le voyage, le prix de passage sur les chemins de fer et les courses en fiacre. Les appointements sont de $3,000 par année ; la nourriture et le logement, de $457.46 ; les frais de voiture, de $85 ; les billets de chemins de fer et de tramway, $566. Total, $4,102.46.

M. DANIEL: M. Preston est-il logé aussi?

M. OLIVER : Oui.

M. W. J. ROCHE : Cet item se rapporte-t-il à des impressions ?

M. OLIVER : Il y a environ $9,000 sur $50,000 pour des impressions.

M. W. J. ROCHE : En Angleterre ?

M. OLIVER : En Angleterre, au Canada et aux Etats-Unis.

M. URIAH WILSON : Imprime-t-on aux Etats-Unis les brochures destinées à la Grande-Bretagne ?

M. OLIVER : Nous faisons imprimer aux Etats-Unis certaines cartes géographiques, mais la plupart des impressions se font au Canada, tant pour le pays que pour la république voisine.

M. URIAH WILSON : Où s'impriment les atlas ?

M. OLIVER : Il y a une édition d'atlas sous presse au Canada ou, plutôt, elle vient de paraître.

M. URIAH WILSON : Quel est le nombre des exemplaires ?

M. OLIVER : 100,000 à 7 cents ½ chacun.

M. BARR : Quels sont les imprimeurs?

M. OLIVER : MM. Scovill et compagnie, de Winnipeg.

M. MONK : Je ne crois pas que le ministre ait tous les égards voulus envers le comité. Il devrait nous donner une réponse plus claire et plus précise au sujet des travaux qui seront accomplis en Angleterre. L'an dernier, nous avons ouvert un crédit important pour les besoins de l'immigration. Aujourd'hui, le ministre demande, pour l'exercice en cours, une somme additionnelle de $50,000 dont une partie sera dépensée en Angleterre. Pendant deux mois, nous avons recherché la conduite de nos employés dans les Iles-Britanniques et, surtout, celle de notre inspecteur général de l'immigration en Europe. Différents courants d'opinion se sont formés, mais il est abondamment prouvé que des dissensions profondes existent en Angleterre parmi nos agents, dissensions qui ont causé une grave querelle qui fait l'objet de nombreux commentaires au Canada.

De plus, les uns croient—et je suis de ce nombre—que M. Preston est la principale, sinon l'unique cause de ces dissensions et que sa conduite en Angleterre ne nous permet pas de le retenir à notre service. A tort ou à raison, ce sentiment existe parmi la députation et au sein de la population. Le ministre se propose-t-il de garder M. Preston à son emploi ? Si des plaintes se font entendre, dit-il, le Gouvernement ouvrira une enquête. Cependant, de deux choses l'une : ou il devrait nous dire que le Gouvernement est d'avis que rien jusqu'ici ne nous autorise à demander le renvoi de M. Preston, ou il devrait admettre que notre demande est légitime. Si le Gouvernement est satisfait de la situation actuelle, fort bien ; mais il devrait nous le faire savoir.

M. OLIVER : L'honorable député devra admettre que l'administrateur responsable de ce département est tenu de se renseigner par les moyens dont il dispose, avant de trancher une question qui a trait à la ligne de conduite à suivre. L'honorable député a pris la peine de s'enquérir de la conduite de M. Preston et d'autres fonctionnaires du service de l'immigration en Angleterre. Il a pu interroger ceux-ci et a obtenu une foule de renseignements qui justifient le Gouvernement de faire une enquête minutieuse et approfondie. Mais, c'est aller trop loin, il me semble, que de demander au cabinet de faire connaître sa décision avant d'avoir eu le temps de se renseigner par lui-même et de découvrir la vérité.

M. MONK : Je comprendrais l'attitude du ministre (M. Oliver) s'il nous disait : A nos yeux, il n'a rien été dévoilé qui nous autorise à dire que nous nous proposons de révoquer cet employé de ses fonctions. S'il tenait ce langage, je cesserais la discussion. Mais nous avons le droit de savoir si le cabinet s'occupe activement de cette affaire et si les révélations qui ont été faites jusqu'ici ne donnent pas lieu à notre intervention avant que ce crédit soit ouvert. Je ne veux pas discuter le fond de la question, mais tout ce que je demande, c'est ceci : Etant donné les faits que vous connaissez, nous demandez-vous ces $50,000 avec l'entente qu'il n'y aura pas de changement dans la situation ? Dites oui et nous en resterons là. Mais, nous avons le droit d'exiger une réponse catégorique.

M. OLIVER : Nous ne demandons pas au comité de voter cette somme avec l'entente que nous tolérerons les abus qui ont été dévoilés devant les comités parlementaires. Au contraire, nous déclarons que les abus seront supprimés. Cependant, il nous est impossible de dire quelles dispositions nous prendrons avant d'avoir eu l'occasion de rechercher les causes de l'état de choses répréhensible qu'on nous dépeint.

M. MONK : Alors, le Gouvernement n'est pas encore venu à l'opinion que M. Preston doit abandonner ses fonctions dans l'intérêt du pays ?

M. OLIVER : Le Gouvernement n'est pas en état de faire une déclaration à ce sujet dans le moment.

M. FOSTER : M. Preston a-t-il de pleins pouvoirs quant aux annonces et aux impressions en Angleterre ? Reçoit-il le mot d'ordre ou est-il sous la surveillance du département à Ottawa ?

M. OLIVER : Pendant les premières années où il remplissait ces fonctions en Angleterre, il avait champ libre pour ainsi dire. Cependant, depuis quelques temps, il n'a pas eu ses coudées franches comme auparavant. L'an dernier, il a reçu des ordres du département à Ottawa au sujet des annonces.

M. FOSTER : Et des impressions ?

M. OLIVER : La même remarque s'applique aux impressions et aux annonces.

M. FOSTER : Le ministre sait-il si M. Preston avait ses coudées franches ou s'il recevait des ordres du département lorsque des arrangements ont été conclus avec la compagnie d'imprimerie Arundel ?

M. OLIVER : Je ne puis pas répondre au pied levé. Je crois que cette question est venue en discussion au comité. Je pourrai me procurer ce renseignement et le communiquer plus tard à la Chambre.

M. FOSTER : Le ministre sait-il si MM. Street sont des imprimeurs où s'ils ne s'occupent que de publicité ?

M. OLIVER : Dans le moment, je n'en sais rien.

M. FOSTER : On nous a dit que MM. Street et compagnie, de Londres, exécutaient la plus grande partie des travanx.

M. OLIVER : Ils s'occupaient de la publication des annonces. C'est leur profession.

M. FOSTER : Et des impressions ?

M. OLIVER : Ils ne s'occupaient pas des impressions.

M. FOSTER : Cependant, ils sont imprimeurs, n'est-ce pas ?

M. OLIVER : J'apprends que presque toutes les impressions dont on a eu besoin en Angleterre au cours du présent exercice ont été exécutées au Canada.

M. FOSTER : Mais beaucoup d'impressions ont été exécutées à Londres et les comptes ont été acquittés. Dans le cas de la compagnie d'imprimerie Arundel, ainsi que le ministre le sait, des impressions pour une valeur de cinquante à soixante mille dollars ont été confiées à quelqu'un qui n'a-

vait pas d'atelier d'imprimerie, à un jeune homme rencontré au hasard ou dans les bureaux du "Globe". Ni M. Preston, ni le Gouvernement, ne s'est adressé aux imprimeurs qui avaient déjà travaillé pour nous, mais ce jeune homme est allé les trouver, leur a fait faire les impressions et a touché sa commission. J'apprends que MM. Street font encore beaucoup d'impressions pour nous, mais j'ignore s'ils possèdent des ateliers d'imprimerie. Je sais que ce sont de gros courtiers d'annonces. Ils font de la publicité dans presque tous les journaux de l'univers. Mais je ne crois pas qu'ils soient imprimeurs. Il me semble que les attachés du ministère pourraient renseigner le ministre sur ce point.

M. OLIVER : On me dit que ce sont des courtiers d'annonces et que, s'ils ont fait des impressions pour notre compte, elles ont été peu nombreuses et en dehors de la routine. Ce ne sont pas des imprimeurs.

M. FOSTER : C'est ce que je supposais. Si le ministre ouvre le rapport de l'auditeur général à la page L—28, il trouvera la mention d'une certaine brochure "Classes Wanted" imprimée par MM. McCorquodale et compagnie. Le prix de 60,000 exemplaires—600,000 est une faute d'impression—est de $255.74, un peu plus de 4 cents par exemplaire. Un peu plus bas dans la même page, figure un compte de G. Street et compagnie (à responsabilité limitée) pour 130,000 exemplaires de la brochure "Classes wanted" à un prix qui revient à environ 6 cents par exemplaire.. Cela prouve ce qu'il en coûte de s'adresser à quelqu'un qui n'est pas en état d'exécuter les travaux lui-même. S'il en est ainsi et les factures semblent le démontrer, quelle excuse M. Preston peut-il invoquer pour avoir enlevé ces impressions à MM. McCorquodale et compagnie, une excellente maison, comme le ministre le sait, qui n'exigeait que 4 cents par exemplaire, pour les confier à une autre maison au prix d'environ 6 cents par exemplaire ? Certes, cette conduite est absolument injustifiable.

M. OLIVER : Cela dépend des impressions.

M. FOSTER : Cela parait être exactement la même brochure.

M. OLIVER : Je suis du métier et j'en connais peut-être mieux les secrets que l'honorable député (M. Foster). La différence entre 4 cents ½ et 6 cents par exemplaire ne prouve pas par elle-même que nous n'en avons pas eu pour notre argent lorsque nous avons payé 6 cents aussi bien que lorsque nous avons payé 4 cents ½. La brochure peut être la même, mais la qualité du papier et les caractères peuvent expliquer cette différence et une différence beaucoup plus grande. A moins d'avoir des échantillons de chaque brochure pour les comparer, il est impossible de rien affirmer quant à leurs valeurs respectives.

M. FOSTER : Je crois que la matière à imprimer était la même dans les deux cas, mais je ne puis rien affirmer quant à la qualité du papier. Cependant, il faudrait un papier d'une qualité bien supérieure pour justifier cette différence de prix. D'ailleurs je ne comprends pas pourquoi il y aurait cette différence dans la qualité du papier. Si un certain papier était assez bon pour l'impression de 60,000 exemplaires, j'imagine qu'un papier de la même qualité pouvait convenir à l'impression de 130,000 exemplaires. Le ministre ferait mieux d'aller aux informations et de s'assurer qu'il n'est pas en présence d'un nouvel exemple qui lui démontre la sagesse de s'adresser aux principaux intéressés pour faire faire des impressions. En même temps, il pourrait s'enquérir si M. Leopold a fait faire de la publicité par MM. Street et compagnie.

M. OLIVER : C'est une tâche difficile que celle-là. J'ignore par quels moyens je pourrais découvrir quelles affaires MM. Street et compagnie ont traité avec M. Léopold. Nous sommes prêts à admettre notre responsabilité ou à obtenir des renseignements au sujet des rapports qui ont pu exister entre nos agents et M. Léopold, mais c'est trop exiger de nous que de nous imposer la tâche de découvrir quels ont été les rapports entre M. Léopold et ses fournisseurs.

M. FOSTER : Tant que le comité n'eut pas obtenu des preuves complètes, on supposa qu'il n'existait aucun rapport entre M. Léopold et M. Preston, et que le premier n'avait rien eu à faire dans cette honnête transaction entre le département et la compagnie d'imprimerie Arundel, au sujet d'une grande quantité d'impressions. Mais l'interrogatoire des témoins a révélé qu'un quart du prix payé à la compagnie d'imprimerie Arundel semble avoir été versé à M. Léopold, un quart à un quidam habitant une certaine ville d'Allemagne et l'autre moitié à M. Somerville lui-même. A l'insu du ministre, il peut exister des rapoprts aussi intimes dans le présent cas, rapports qui expliqueraient la différence de prix.

M. FOWLER : On nous parle d'un individu nommé Léopold. Est-ce le même qui porte le nom de Lazarus?

M. OLIVER : Mes renseignements ne me permettent pas de répondre à cete question. Si l'honorable député a assisté aux séances des comités de l'agriculture et des comptes publics—ce que je n'ai pas pu faire—il possède probablement sur ce sujet des renseignements plus exacts que les miens.

M. FOWLER : Je suis dans le même embarras que le ministre. Je ne fais partie ni de l'un ni de l'autre de ces comités. On nous parle tantôt de Lazarus et tantôt de Léopold et je voudrais savoir s'il n'y a

qu'un seul individu ou s'il y en a deux. Est-ce que ce sont des frères siamois?

M. BARR : D'après ce que nous savons, il s'appelait Lazarus avant d'ouvrir cet important bureau où les agents d'immigration avaient toujours accès, et il s'est toujours appelé Léopold depuis. Naturellement, il est notoire que Lazarus et Léopold ne sont qu'un seul et même individu.

Il est admis que les transactions au nom de M. Preston et de M. Leopold ou Lazarus étaient conclues par ce même individu. La preuve ne laisse aucun doute que Leopold et Preston brassaient ensemble les affaires d'impressions et autres, que des artisans, des journaliers et d'autres personnes étaient envoyés au Canada au nom de Leopold, tandis que M. Preston était constamment au fond de l'intrigue. Personne ne saurait nier qu'ils fussent de connivence. La Chambre d'assemblée de l'Ontario s'est heurtée à la même difficulté. Aujourd'hui, la vérité se fait jour et nous apprenons que ces individus ont constamment entretenus des rapports intimes.

Il est singulier que le ministre demande cette forte somme de $50,000 et que le coût des impressions ait augmenté de plus de 40 pour 100, de son propre aveu. Le comité a le droit de savoir si ce sont les mêmes brochures et si quelqu'un a retiré un gain illicite de ces impressions. Avant d'ouvrir ce crédit, on devrait nous dire si Lazarus, Leopold et Preston étaient trois têtes sous le même bonnet et si l'augmentation des dépenses provient de la commission que prélèvent des entremetteurs. Le ministre, qui est du métier, doit être au fait de ce qui concerne les impressions. Il aurait dû se renseigner et découvrir la cause de cette différence de prix.

M. OLIVER : Il ne s'agit pas de savoir si le pourcentage représente une somme trop élevée, ou si nous n'aurions dû payer que 4¼ pour 100, puisque le montant dont il est question ne se rapporte ni de loin ni de près à ce détail. Nous demandons un crédit de $50,000 cette année, parce que les dépenses de l'exercice courant ont dépassé nos prévisions budgétaires, vu l'augmentation considérable dans le nombre des immigrants. Le comité reconnaîtra sans doute que la classe des immigrants qui nous sont arrivés d'Angleterre et des Etats-Unis était bien celle qui convenait à notre pays, et c'est pour cela que les dépenses ont dépassé nos estimations de l'an dernier. Loin de moi l'idée de diminuer la portée des objections qu'on a soulevées, mais je veux qu'il soit parfaitement compris que le crédit que nous demandons maintenant ne se rattache aucunement aux faits et gestes de MM. Leopold et Lazarus ou à la facture de la compagnie d'imprimerie Arundel.

M. FOWLER : Je partage l'opinion de l'honorable ministre sur ce point. Seule l'expérience du passé peut nous faire prévoir ce que sera l'avenir. Si les mêmes relations doivent exister entre M. Preston et M. Lazarus Leopold, ou M. Leopold Lazarus, nous pouvons naturellement nous attendre à voir se continuer les mêmes dépenses extravagantes. Il est heureux que les immigrants qui nous arrivent possèdent les qualités voulues; je m'en réjouis sincèrement, N'empêche que cela ne peut excuser des dépenses inconsidérées; ce n'est pas non plus une raison pour le ministère de retenir les services de personnes qu'il devrait destituer. Si l'honorable ministre veut nous promettre que les relations qui existent entre ces gens-là et le département cesseront complètement, et qu'il est bien décidé à mettre fin à l'état de choses qui existe maintenant, la question se présentera sous un autre aspect et nous serons disposés à voter le crédit demandé.

M. OLIVER : Ce crédit se rapporte à l'exercice en cours, et non pas au prochain exercice; il nous permettra d'acquitter les dépenses supplémentaires que le département a dû encourir à cause des proportions qu'à prises l'immigration et qui ont été beaucoup plus considérables que nous ne l'avions prévu. J'ai déjà dit que le Gouvernement, connaissant maintenant les faits qui se rapportent au travail accompli par nos agents en Europe, comprendra qu'il est de son devoir de remédier à l'état de choses dont on se plaint et qui semble réellement exister. Mais tant que le Gouvernement n'aura pas eu l'occasion de faire une enquête sur tous ces faits, le comité ne peut espérer que je lui fasse une déclaration formelle.

M. BARR : A mon avis, il s'est écoulé assez de temps depuis que cette question a été soulevée, pour que le Gouvernement nous fasse connaître l'attitude qu'il entend suivre en cette affaire. Le fait seul que les unions ouvrières de tout le pays ont adopté des résolutions demandant la destitution de M. Preston, devrait avoir suffisamment appelé l'attention des ministres sur cette question. Le Gouvernement devrait nous faire connaître ce qu'il entend faire en tout cela. Nous avons raison, je crois, de nous enquérir de ces détails, si l'on tient compte du fait que maintenant la combinaison qui existe entre les intéressés est connue. Nous voulons savoir si cet état de choses se continuera.

S'il n'y a pas de changement, nous aurons le droit de refuser au ministre de l'Intérieur les deniers qu'il nous demande de lui voter pour permettre à cette association néfaste d'agir à sa guise. Evidemment, les unions ouvrières ont le droit de recevoir une réponse aux demandes que toutes, d'un bout du pays à l'autre, ont adressées au Gouvernement ; ce dernier devrait avoir constaté suffisamment l'importance de cette question pour être en état de donner une réponse juste et au point.

M. DANIEL : A propos des taxes qu'il nous faut acquitter pour le bureau de Londres, je vois qu'il y a un impôt de $386.90 sur le revenu. Cette taxe est-elle répartie sur tous les fonctionnaires qui composent le personnel de ce bureau ?

M. OLIVER : Oui.

M. DANIEL : Tous ces fonctionnaires doivent acquitter cet impôt ?

M. OLIVER : Je ne connais pas très bien la loi anglaise relative à l'impôt sur le revenu, mais je considère que la somme mentionnée représente le montant total de l'impôt sur les appointements de nos fonctionnaires.

M. DANIEL : On a payé un montant de $1,662 pour acquitter des taxes paroissiales.

M. OLIVER : Ces taxes, qui sont aussi appelées taxes pour le soutien des pauvres, sont prélevées sur les immeubles par les autorités paroissiales dans le but de venir en aide aux indigents.

M. FOWLER : Acquittez-vous ces taxes pour les fonctionnaires que vous avez en Europe ?

M. OLIVER : Nous payons l'impôt sur le revenu.

M. FOWLER : Vous n'en agissez pas ainsi à l'égard des fonctionnaires que le ministère a nommés au Canada ?

M. OLIVER : Si je ne me trompe, l'impôt sur le revenu n'existe pas dans ce pays.

M. FOWLER : Sans doute, mais ces fonctionnaires doivent acquitter les taxes immobilières.

M. URIAH WILSON : Le ministre a indiqué le montant dépensé, l'an dernier, pour l'immigration. Voudrait-il fournir de nouveau ce renseignement que je n'ai pu bien saisir ?

M. OLIVER : Le montant demandé pour l'exercice courant était de $610,000, et il nous faudra encore $50,000.

M. URIAH WILSON : Je vois dans le budget de l'an dernier que le crédit demandé s'élevait à $797,200.

M. OLIVER : Il s'agit sans doute du crédit demandé pour l'exercice précédent.

M. URIAH WILSON : Pour l'exercice terminé le 30 juin.

M. OLIVER : Non pas le 30 juin dernier, mais le 30 juin de l'année précédente.

M. URIAH WILSON: Les chiffres 1905-06 se trouvent en tête des prévisions budgétaires qu'on m'a remises.

M. FOSTER : A quelle page ?

M. URIAH WILSON : A la page 33 du budget principal. Vous ajoutez à ce montant $50,300, si je comprends quelque chose dans tout cela. D'après mes calculs, il s'agirait donc d'un montant de $847,560.

M. OLIVER : Mon honorable ami calcule et les appointements des fonctionnaires et les dépenses éventuelles.

M. URIAH WILSON : Je calcule ce que nous votons pour l'immigration. C'est sous cet en-tête que j'ai trouvé ces chiffres. Il est une question sur laquelle, l'an dernier, j'ai appelé l'attention de l'honorable ministre. Au cours de cette session, on a dénoncé l'opposition parce qu'elle n'avait pas refusé de voter le crédit destiné à acquitter les réclamations de la " North Atlantic Trading Company ' contre le Gouvernement. Je suis convaincu que si l'on eût inscrit cet item dans le budget avec la mention qu'il devait porter, nous l'aurions discuté bien avant aujourd'hui. A mon sens, il est tout à fait injuste de nous demander de voter $797,200 compris sous deux item seulement, tel que cela s'est fait l'an dernier. Si je ne me trompe, à la dernière session, l'honorable ministre nous a promis qu'à l'avenir cette méthode serait changée et qu'on nous fournirait des états plus détaillés des différents crédits. Il nous faudra ces détails avant de voter tous ces crédits. Je tiens à dire à l'honorable ministre qu'il ferait bien de se procurer tous les renseignements possibles sur les deux crédits qu'il a insérés dans le budget principal de cette année. Il y a un item de $150,000 et un autre $457,500, ce qui forme un total de $607,500. Je ne crois pas qu'on trouve dans ces deux énoncés beaucoup de renseignements de nature à nous engager à voter un montant aussi considérable, et il me semble qu'on simplifierait grandement les choses. en nous indiquant plus en détail l'emploi qu'on veut faire de cet argent. On pourrait diviser ces crédits, dire, par exemple, quelles sont les dépenses à encourir en Angleterre, en Ecosse et en Irlande, de même que dans les différents autres pays de l'Europe, quel est le montant des appointements des fonctionnaires, etc.

Ce travail ne sera pas plus difficile que celui que fait le ministère des Travaux publics en spécifiant chaque item de son budget. L'honorable ministre doit être assez au courant de ce dont il a besoin, et pour arriver à ce montant total, il doit établir les différents item se rattachant aux crédits qu'il doit faire voter. Toutes ces indications devraient se trouver dans les prévisions budgétaires qui nous sont soumises. Je suis convaincu qu'il serait avantageux pour nous de posséder tous les renseignements désirables, quand mon honorable ami nous demande d'étudier le budget principal de son ministère.

M. OLIVER : Nous sommes toujours prêts à fournir tous les renseignements possibles quant à l'application qu'on se propose de faire des crédits votés. Mais si les deniers destinés à l'immigration ne sont compris

que sous un ou deux item, cela n'est pas dû à un parti pris de la part du Gouvernement. On m'informe que cette pratique a toujours été suivie depuis qu'on vote des deniers pour des fins d'immigration.

M. URIAH WILSON : Ce n'est pas là une excuse.

M. OLIVER : J'invoquerai cette excuse plus tard. Je ne veux pas gaspiller le temps du comité en excusant l'attitude de nos adversaires , mais, dans le cas actuel, je crois pouvoir faire à bon droit exception à cette règle que je me suis tracée. La raison pour laquelle le crédit destiné à l'immigration se trouve compris dans un seul item au lieu d'être indiqué en détail, c'est parce que le département doit faire face à des dépenses éventuelles qu'il ne peut prévoir, ce qui n'est pas le cas pour le ministère des Travaux publics.

M. URIAH WILSON : L'honorable ministre aura-t-il l'obligeance de me dire comment il en arrive à spécifier qu'il lui faut tel ou tel montant ?

M. OLIVER : Nous nous basons sur des dépenses de l'exercice précédent.

M. URIAH WILSON : Précisément et sur les différents item.

M. OLIVER : Ainsi que je l'ai déjà expliqué, cette année, bien que nous ayons fait une estimation raisonnable basée sur les dépenses de l'exercice précédent, nous constatons qu'au cours de l'exercice actuel, nous nous trouverons en face d'un écart de $50,000, dû non pas à des circonstances que nous aurions pu prévoir, mais au succès qui a couronné nos efforts et qui a été plus grand que nous ne l'avions espéré. Il nous a fallu tenir compte de cet état de choses—peut-être nos prédécesseurs se sont-ils trouvés dans le même cas—et il nous est impossible de subdiviser d'une façon rationnelle et satisfaisante le crédit soumis à la Chambre. Cela reviendrait à dire qu'il nous faudrait continuellement préparer des crédits supplémentaires.

Dans le cas d'item de peu d'importance, on pourrait constater que la somme demandée est trop considérable, tandis que lorsqu'il s'agirait de crédits demandés pour des fins beaucoup plus utiles, on constaterait qu'ils sont complètement insuffisants. Nous rendons compte à la Chambre du dernier dollar, du dernier sou que nous avons dépensé au cours de l'exercice. Nous lui fournissons aussi tous les renseignements possibles sur l'application des deniers votés. En cela, nous ne faisons que suivre l'exemple de l'ancien gouvernement, et c'est là, véritablement, la seule façon rationnelle et raisonnable de s'occuper de cette affaire.

M. SAM. HUGHES : Ces dépenses ont-elles déjà été encourues ?

M. OLIVER : En très grande partie. On ne peut prévoir quelles seront les dépenses du département de l'immigration, car il diffère complètement des autres divisions du service civil.

M. URIAH WILSON : Les ministres actuels se montrent d'un enthousiasme débordant à suivre l'exemple de leurs prédécesseurs. Ils semblent croire que, même s'ils tombent dans les erreurs que nous avons commises, ils ont une excuse toute trouvée en disant qu'ils suivent notre exemple. En agissant ainsi, toutefois, ils se donnent bien garde de faire valoir les mérites de la politique que nous avons inaugurée. La différence entre le système actuel et celui qui prévalait avant 1896, c'est que, maintenant, le ministre possède une autorité plus grande et qu'il peut dispenser, pour les fins qu'il lui plaît, d'aucune partie des crédits votés. C'est là toute la question.

M. OLIVER : C'est là le but.

M. URIAH WILSON : Je comprends parfaitement cela, mais pour en arriver à nous demander de voter un montant total, il vous a fallu les détails

Il n'est pas exact de dire que le ministre devra constamment demander à la Chambre de lui voter des crédits suplémentaires, puisqu'il peut toujours faire voter un certain montant pour les dépenses. La Chambre serait beaucoup plus satisfaite si l'honorable ministre lui fournissait des détails plus complets sur les crédits considérables qu'il lui demande de voter. Si je ne me trompe, mon honorable ami est prêt à suivre cette ligne de conduite. J'espère qu'il n'imitera pas l'exemple de M. Preston qui n'a pu nous dire ce qu'il se proposait de faire. Quand deux fonctionnaires importants du ministère de l'Intérieur viennent jurer qu'ils n'ajouteraient pas foi aux déclarations que l'un ou l'autre pourra faire sous serment, on se demande si le Gouvernement ne devrait pas prendre les moyens de savoir à quoi s'en tenir sur l'œuvre poursuivie par ces deux fonctionnaires. Toute la difficulté, à mon sens, provient de ce que M. Preston en connaît trop long. Il a été intimement lié au parti libéral depuis nombre d'années et, s'il voulait dire tout ce qu'il sait à propos de " en avant, la machine ! " il causerait une véritable catastrophe dans son parti. Quant au nommé Jury, beaucoup de personnes le considèrent comme étant le plus honnête de tous ces fonctionnaires. Je connais ces deux hommes depuis un grand nombre d'années, à cause des visites qu'ils ont faites dans mon comté dans le but de me faire perdre mes élections, mais la population de Lennox-et-Addington n'a pas ajouté foi à leurs discours, et c'est la raison pour laquelle je suis encore ici.

M. FOSTER : Je ne veux pas que mon honorable ami (M. Wilson) accorde à l'honorable ministre de l'Intérieur trop de mérite parce qu'il suit l'exemple du gouverne-

ment conservateur qui, d'après l'honorable député (M. Wilson), se serait trompé, mais qui aurait eu raison, s'il faut en croire l'honorable ministre qui vient nous dire que son attitude est basée sur les méthodes suivies par l'administration précédente. A mon point de vue, le ministre de l'Intérieur fait exactement le contraire de ce qu'accomplissait celui qui remplissait la même fonction dans le gouvernement précédent. Il a cuisiné de façon à réduire à deux item tout le crédit de $797,200 destiné à l'immigration. Il y a d'abord: appointements des agents et des fonctionnaires au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers, $487,-200.

Cela est d'un procédé qui lui est bien avantageux, puisqu'il ne se trouve plus responsable au Parlement quant aux appointements de ces agents, au nombre de ces derniers ; il peut dépenser tout ce montant comme bon lui semble. Voilà la ligne de conduite que veut tenir le ministre actuel de l'Intérieur qui suit en cela l'exemple de son prédécesseur (M. Sifton). J'avais espéré, pourtant, que mon honorable ami (M. Oliver) modifierait ce système.

L'autre crédit destiné à l'immigration se trouve compris dans l'item suivant : dépenses éventuelles des agences établies au Canada, dans la Grande-Bretagne et à l'étranger ; dépenses générales pour l'immigration, y compris les appointements de commis surnuméraires au bureau principal, $610,000. D'après cette indication, le ministre peut parfaitement retenir les services de qui il veut, ou nombre de personnes qu'il désire employer et leur payer les appointements qu'il lui plaît de leur accorder, et cela sans restriction aucune. Toute la difficulté qui a surgi à propos de la " North Atlantic Trading Company " provient de ce que le ministre avait à sa disposition un certain montant dont il pouvait distraire une partie pour acquitter annuellement toutes les obligations que comportait ce contrat. Si le ministre avait été obligé d'indiquer à la Chambre les item pour lesquels il demandait ces crédits, il aurait mentionné le nom de la " North Atlantic Trading Company ", et alors la Chambre aurait su ce que le ministre voulait faire, et un mois après, nous aurions été au courant de ce qui se passait.

J'ai ici une copie du budget de 1891, et je constate que les différents crédits sont détaillés par item et par sous-item. Sous l'entête " appointements des agents et des fonctionnaires ", on mentionne les noms de l'agent, du sous-agent, du messager, de l'interprète à Québec, ainsi que le montant des appointements de chacun de ces fonctionnaires. Le ministre de l'Intérieur d'alors faisait connaître à la Chambre les noms des personnes dont il retenait les services; il indiquait aussi le montant d'appointements que recevait chacune de ces dernières, et il devait, dans la dispensation de ces crédits, suivre la ligne de conduite que lui avait tracée la Chambre en votant ces deniers. Dans ce budget se trouvent mentionnés aussi les noms des agents à Montréal et dans différentes villes, ainsi que le montant de leurs appointements. Puis viennent les appointements des agents en Europe, $5,900, et les dépenses éventuelles se rapportant aux agences d'immigration, $16,000.

M. OLIVER : Les appointements des agents d'immigration en Europe étaient-ils indiqués en détail ?

M. FOSTER : Non. En 1891, nous avions tous les détails et, par conséquent, le ministre ne pouvait faire ce qu'il voulait d'un montant de $610,000 consacrés à l'immigration et le répartir entre les agences canadiennes, anglaises ou étrangères. Tout ce que l'opposition demande, c'est que le ministre de l'Intérieur spécialise chacun des item du crédit qu'il demande, au lieu de venir ici—ce qu'il fait—se faire voter un montant général. De plus, en 1891, la Chambre a voté $1,000 pour la société protectrice des femmes de Montréal, mais aujourd'hui, grâce à ce montant général de $789,000, le ministre accorde des subventions à une demi-douzaine d'institution au moins, ce que la Chambre ne l'a jamais autorisé à faire ; ce n'est qu'après coup que nous retrouvons ces détails dans le rapport de l'auditeur général. On accorde des subventions à trois sociétés de rapatriement, sociétés qui travaillent à la colonisation du district du lac Saint-Jean. En outre, si je ne me trompe, à Montréal, grâce à ce crédit indéterminé, le ministre dépense des sommes considérables pour l'entretien d'agences et de compagnies, et il ne fait pas mention spéciale de ces différentes item dans le crédit qu'il demande à la Chambre de lui voter, de sorte que cette dernière n'a ni l'occasion de l'autoriser à faire cette répartition des deniers publics, ni d'en surveiller l'application. Mon honorable ami se trompe; il peut comparer les deux uniques item qu'il nous soumet aujourd'hui, avec les item détaillés qu'on trouve dans le budget de 1891. J'approuve, de toutes mes forces ce que l'honorable représentant de Lennox (M. Wilson) a déclaré quand il dit qu'il est absolument contraire au principe d'une comptabilité précise et d'une estimation rationnelle de voter des sommes considérables que le ministre pourra ensuite appliquer comme bon lui semblera. Autant vaudrait pour le ministre des Travaux publics se présenter ici pour nous demander de lui voter un crédit de $2,000,000 et de $4,000,000 pour différents ouvrages publics, en lui permettant de répartir ce crédit comme bon il l'entendrait.

La Chambre ne permettrait pas cela. Le principe de la clarté et de la précision qui doivent marquer la répartition des différents crédits, nous oblige à appliquer une somme convenue à un travail déterminé. Si l'on ne peut calculer le coût d'un canif ou celui d'une pelote de ficelle d'engerbage, il est facile de prendre les moyens de spéci-

fier certaines dépenses afin d'empêcher des abus comme celui que nous avons relevé à propos du contrat de dix ans conclu avec la "North Atlantic Trading Company", basé sur un crédit annuel.

M. OLIVER : Ce que mon honorable ami a cité du budget de 1891 prouve ce que j'ai dit; il y a une différence dans les détails mais non pas dans la méthode suivie.

M. FOSTER : Dans ce cas-là, servez-vous en donc pour prouver ce que vous avez avancé.

M. OLIVER : A mon sens, il suffit de démontrer que la pratique suivie dans ce temps-là est encore en vigueur ; que les mêmes obligations nous sont imposées maintenant, mais qu'alors cette nécessité n'était pas reconnue comme elle l'est aujourd'hui. C'est peut-être là une des raisons qui ont nui au succès des efforts tentés en 1891 pour attirer au Canada les émigrants étrangers. En effet, à cette époque, le ministre n'avait pas une autorité absolue, lorsqu'il s'agissait des deniers votés pour l'immigration, autorité qui lui aurait permis de faire le meilleur emploi possible des deniers votés par le Parlement. D'après tout ce qu'on a dit à propos du contrat intervenu avec la "North Atlantic Trading Company", on pourrait croire que si les prévisions budgétaires eussent contenu un item relatif à cette compagnie, cela aurait donné lieu à un débat animé; mais je dois répéter à mon honorable ami ce que j'ai déjà dit quand j'ai affirmé que la Chambre, par le comité d'agriculture qu'elle a nommé, a été mise au courant de tout ce qui se rapportait à cette compagnie, et cela deux ans à peine après que le premier contrat eut été conclu, et que si la députation, de même que le public, ne s'est pas plus intéressée à cette question, on doit conclure que la Chambre était satisfaite de ce marché ; elle possédait, cependant, à cette époque, des renseignements aussi complets que ceux que nous avons aujourd'hui, si l'on tient compte des développements qu'a pris l'immigration.

M. MONK : Je voudrais ajouter ma protestation à celle déjà faite, et mon honorable ami sait parfaitement que ces griefs datent de plusieurs années et qu'ils s'appliquent, non seulement au ministère dont il est le chef, mais encore à d'autres départements. L'an dernier et à la session précédente, la Chambre a voté $400,000, $500,000 et $600,000 pour l'amélioration du chenal du Saint-Laurent, et tout le monde comprend maintenant l'emploi avantageux qu'on pourrait faire d'une partie de ce montant considérable, si l'on connaissait enfin comment les ministres ont résolu le problème de la question des moyens de transport. Nous n'avons jamais été capables d'atteindre ce but ; à chaque session depuis plusieurs années, j'ai demandé les détails du crédit sollicité par le ministre. Il me semble que cela rendrait plus facile l'adoption des crédits, si nous savions d'avance et exactement ce que le ministre vient nous dire ici. Ce soir même, le ministre de l'Intérieur a divisé cet item dont il a donné les détails. Si nous avions connu ces derniers auparavant, nous aurions pu expédier plus promptement l'examen de ces crédits, et nous épargner la peine de poser des questions au ministre. Quant à la question d'immigration qui est maintenant une des plus importantes dont nous devons nous occuper, il nous faudrait connaître d'avance le montant qu'on dépensera dans certain pays et celui qu'on dépenserait dans une autre contrée. Si, au cours des années passées, alors que se concluait le contrat avec la "North Atlantic Trading Company", nous avions su ce que nous dépensions ; si nous avions connu les pays où cette compagnie devait développer ses opérations, toute cette transaction aurait été exposée auparavant à la Chambre, et je suis convaincu que ce contrat aurait été résilié depuis longtemps. Je mentionne ce fait parce que mon honorable ami a demandé des détails se rapportant à cette affaire, et, aussi, parce que je n'ai jamais été capable de comprendre pourquoi nos ministres ne suivraient pas l'exemple que nous fournit le gouvernement anglais qui, lui, indique avec précision dans son budget les fins auxquelles sont destinées les différents crédits, ce que simplifie le travail des comités.

Je n'ai pas l'intention de discuter longuement ce qui, à mon sens, constitue le peu de précision des réponses données par le ministre aux questions que je lui ai posées relativement au travail des agents d'immigration en Europe.

L'honorable ministre ne nous a fourni aucun renseignement sur M. Preston et sur M. Jury, de même qu'il n'a pas parlé de changer radicalement le système d'immigration qui est en vigueur en Angleterre. Il n'a pas répondu non plus à la question directe que nous lui avons posée en lui demandant si nous aurons encore à transiger avec Leopold, alors même que ce dernier ressusciterait sous le nom de Lazarus. Nous n'avons pas obtenu de réponse catégorique de la part du ministre. Je ne veux pas occuper plus longtemps l'attention du comité, mais je crois qu'il est de mon devoir d'annoncer au ministre qu'à la première occasion qui me sera offerte, quand motion sera faite pour que la Chambre se forme en comité des subsides, je déposerai une contre-proposition déclarant que la Chambre est d'avis que d'après l'enquête tenue par le comité des comptes publics et par le comité de l'agriculture, M. W. T. R. Preston, inspecteur d'immigration, ne devrait plus être employé en cette qualité.

Je répète qu'à mon avis, l'honorable ministre de l'Intérieur montre une certaine impudence—que mes honorables amis me pardonnent cette expression—en venant, après tant d'enquêtes faites, au cours de cette ses-

sion, sur tout ce qui se rattache à la question de l'immigration, demander à la Chambre de lui voter un crédit, même supplémentaire, pour l'exercice en cours, alors qu'il ne peut trouver que des réponses évasives, quand on lui demande si le Gouvernement en est arrivé à une décision sur ces questions qui ont agité, non seulement la Chambre, mais encore le pays tout entier depuis trois ou quatre mois.

M. OLIVER : Quant à la connivence du Gouvernement—c'est ce qu'a voulu laisser entendre l'honorable député de Jacques-Cartier, s'il n'a pas prononcé le mot même—qui existerait entre une division quelconque du département de l'immigration et les faits et gestes du nommé Lazarus dont le nom devrait être changé en celui de Devin, je tiens à déclarer hautement que le ministère de l'Intérieur n'a jamais été en relations avec cet homme ; si quelqu'un des fonctionnaires a eu affaire à cette personne, il n'a pas suivi la ligne de conduite tracée par le Gouvernement. La meilleure preuve de ce que j'avance se trouve dans le fait qu'on a tenté, à plusieurs reprises, de forcer cet homme à quitter les pièces occupées par le bureau de l'immigration, et qu'on a réussi enfin à le chasser en payant quatre-vingt-dix livres sterling. Nous avons agi ainsi, non pas parce que le Gouvernement ou le ministère possédait une preuve directe des relations qui pouvaient exister entre cet homme et quelqu'un de nos fonctionnaires, mais à cause des soupçons qui planaient sur lui et qui étaient de nature à nuire au travail de nos agents d'immigration.

M. BERGERON : Avez-vous été obligé de prendre une pelle mue par la vapeur pour le mettre dehors ?

M. OLIVER : Non, mais il nous a fallu payer quatre-vingt-dix livres de bon argent canadien pour acquérir les droits qu'il avait en qualité de locataire.

M. FOWLER : De qui tenait-il ces droits?

M. OLIVER : Des propriétaires de l'édifice. Il avait loué certaines pièces de cet appartement.

M. BARR : Depuis combien d'années ?

M. OLIVER : Je ne saurais le dire, mais nous avons dû en venir à une entente avec lui, au point de vue financier, pour le décider à évacuer les lieux. Son départ s'est effectué au mois de septembre dernier.

M. BARR : L'honorable ministre croit-il encore qu'il n'y a pas de preuve suffisante pour démontrer que M. Preston a engagé M. Leopold a prendre ses bureaux dans cet édifice ?

M. FOWLER : Je crois que l'honorable ministre devrait répondre. Si le fonctionnaire du Gouvernement a installé cet homme dans ce bureau, et s'il a fallu payer quatre-vingt-dix livres pour s'en débarrasser, M. Preston devrait remettre ce montant au Trésor, ou bien on devrait le destituer.

M. FOSTER : Qu'on impute donc ce montant sur les bénéfices réalisés par la " North Atlantic Trading Company ".

M. OLIVER : Je suis plutôt précis dans mes déclarations, quand je connais personnellement les faits. Alors je n'ai pas peur d'exprimer ouvertement mon opinion. Mais voici des faits qui se sont produits en Angleterre, c'est-à-dire à 3,000 ou 4,000 milles d'ici, et avant de me demander de faire connaître ma décision, on devrait me laisser le temps de m'enquérir des faits, soit par moi-même, soit par quelqu'un que je chargerai de cette besogne.

M. FOWLER : Le ministre sait-il que M. Preston a engagé cet homme à établir son bureau dans cet édifice ?

M. OLIVER : Non.

M. LEFURGEY : D'après ce qu'on a découvert dernièrement, l'honorable ministre n'est-il pas convaincu que l'administration du bureau de l'immigration à Londres s'est faite d'une façon qu'il doit condamner ?

M. OLIVER : Voilà ce que je veux savoir.

M. LEFURGEY : Ne l'avez-vous pas appris par les récentes révélations ?

M. OLIVER : Je ne puis dire que je possède tous les faits que je veux connaître.

M. LEFURGEY : Jusqu'à présent, êtes-vous satisfait de la façon dont MM. Preston et Jury et les autres fonctionnaires ont rempli leurs devoirs ?

M. OLIVER : J'ai déjà dit, à maintes reprises, que l'état de choses qui existe maintenant devait être changé et que je me proposais d'opérer la réforme voulue.

M. BARR : L'honorable ministre, vu la preuve si forte qu'on a faite jusqu'à présent, ne suspendrait-il pas de ses fonctions l'employé qui s'est rendu coupable d'une désobéissance aussi flagrante aux ordres du département ? On a prouvé qu'au lieu de travailler exclusivement à encourager les émigrants à venir s'établir au Canada—je parle de ceux qui voulaient s'établir ou travailler sur des fermes, et des filles qui désiraient s'engager comme servantes, il a encouragé un grand nombre d'ouvriers à se rendre au Canada en leur promettant des emplois qu'ils ne pouvaient obtenir à leur arrivée ici. Il est évident que le ministre devrait suspendre de ses fonctions M. Preston durant cette enquête.

M. OLIVER : Mon honorable ami me remet en mémoire une anecdote sur le général Grant. On se plaignait au président Lincoln que le général Grant aimait un peu trop le whiskey. Quel whiskey préfère-t-il? demanda Lincoln. Et ceux qui se plaignaient de la conduite du général de dire : Nous l'ignorons complètement; mais pour-

quoi nous demandez-vous cela ? Pourquoi? répondit Lincoln, c'est parce que je voudrais que tous mes autres généraux bussent du whiskey portant la même étiquette. Quand je compare les résultats des efforts accomplis par nos agents d'immigration, depuis que M. Preston a la haute main sur cette division du service, avec ceux obtenus par les fonctionnaires du même département sous l'ancienne administration, je me sens porté à paraphraser la réponse du président Lincoln.

Territoires du Nord-Ouest, administration, montant additionnel pour les régistrateurs, etc., $13,000.

M. OLIVER : Ce crédit nous permettra d'établir des bureaux d'enregistrement dans les deux nouvelles provinces, tant que celles-ci ne se seront pas chargées de ce service, ce qui n'arrivera qu'au premier août, d'après la loi établissant ces deux provinces. Cette somme servira à acquitter les appointements des fonctionnaires jusqu'à la fin de l'exercice courant.

M. FOWLER : Les provinces devront-elles remettre ce montant?

M. OLIVER : Nous retirerons les revenus de ce bureau, revenus qui sont beaucoup plus considérables que le montant des appointements des fonctionnaires.

M. PATERSON propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : De quoi la Chambre s'occupera-t-elle demain?

M. PATERSON : D'abord les projets de loi, puis elle se formera en comité des subsides.

M. BORDEN : De tous les projets de loi?

M. PATERSON : Non, le bill relatif à l'observance du dimanche ne sera étudié que mercredi ; on discutera les autres projets de loi.

(La motion est adoptée, et la séance est levée à minuit et vingt minutes mardi matin).

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 19 juin 1906.

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

COMITE DES COMPTES PUBLICS.

M. BELCOURT propose que le comité permanent des comptes publics soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre.

La proposition est adoptée.

1re LECTURE

De deux projets de loi :

Le 1er (n° 203), déposé par M. Campbell, tendant à autoriser la compagnie d'assurance contre l'incendie du Canada ;

Le 2e (n° 204), déposé par le même, tendant à autoriser la Chartered Bank de Londres et du Canada.

QUESTIONS RELATIVES A L'ECROULEMENT DE LA TOURELLE DE L'EDIFICE OUEST.

M. R. L. BORDEN (Carleton) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je vois que l'honorable ministre des Travaux publics (M. Hyman) a déposé, à part les témoignages, une lettre du sous-ministre des Travaux publics, datée du 25 mai dernier, à M. L. F. Taylor et copie de la réponse de M. Taylor. J'aimerais savoir—je n'ai pas eu le temps de lire attentivement le dossier—qui a dressé les plans de la tourelle ? M. Taylor dit dans sa lettre : " Je n'ai ni dressé les plans de l'annexe ni préparé le devis ". Le ministre a-t-il quelque autre correspondance au sujet de l'écroulement de la tourelle ou se rapportant à la décision des experts qui ont conduit l'enquête ? S'il existe quelque autre correspondance, le ministre aurait-il objection à la déposer ?

L'honorable CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) : Les dépositions font voir si M. Taylor a raison dans sa lettre.

M. R. L. BORDEN : Le ministre croit que les dépositions répondent à cette allégation? Je croyais qu'il faisait peut-être allusion à quelque détail connu.

M. HYMAN : Les dépositions établissent les responsabilités. J'ai reçu une lettre du constructeur et j'ai donné ordre de les faire copier, afin de les porter à la connaissance de la Chambre.

LE PORT SUR LES JOURNAUX ETRANGERS.

M. GEORGE TAYLOR (Leeds-sud): Avant que la Chambre aborde l'ordre du jour, je voudrais soumettre à l'attention du directeur général des Postes une lettre que j'ai reçue il y a quelques jours et qui est datée d'Athènes, 6 juin 1906 :

Monsieur,—J'ai reçu une lettre des éditeurs du " People's Home Journal " me demandant d'écrire au département pour obtenir, si possible une réduction. Pourriez-vous user de votre influence auprès du gouvernement pour obtenir une réduction ? Il y a une douzaine d'années que je reçois ce journal et je ne voudrais plus m'en passer, tout en ne voulant plus payer 24 cents d'affranchissement par année. J'espère que ce n'est pas trop demander à votre obligeance.

Je demeure, monsieur, votre bien dévoué,

Mme JOHN WEBSTER.

La Chambre s'est déjà occupée de cette question et j'ai compris que le directeur général des Postes (M. Lemieux) avait ordonné des recherches pour être en état de faire une déclaration au sujet de la réduction du port sur le " People's Home Journal ". A-t-il quelque communication à faire au sujet du port sur cet intéressant journal ?

ENVOI DE FONDS AUX SINISTRES DE SAN-FRANCISCO.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Pour l'information de la Chambre je dois dire qu'après avoir communiqué avec le consul général anglais à San-Francisco, le Gouvernement a versé, sur le crédit de $100,000 que le Parlement a voté pour venir en aide aux sinistrés de cette dernière ville, la somme de $80,000 entre les mains de M. James D. Phelan, président de l'association de secours et de la Croix Rouge de San-Francisco. Le Gouvernement est encore en correspondance au sujet du reste du crédit et fera une déclaration plus tard.

M. FOSTER : Avez-vous donné des instructions spéciales ?

M. FIELDING : Non. Nous avons suivi le conseil du consul général et avons fait remise à l'association qu'il nous a désignée comme compétente à faire la distribution. Nous avons retenu le restant, $20,000, sur son avis, et nous sommes en correspondance à ce sujet.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. J. G. H. BERGERON (Beauharnois) : Monsieur l'Orateur, je vois dans un journal une allusion à une affaire qui date de bien des années et qui s'est passée naguère devant la Chambre. Comme nous n'avons pas de journaux dans la province de Québec pour enregistrer mes explications et que mon silence pourrait être pris pour une admission de culpabilité, je désire faire ici quelques remarques. Le " Canada "—journal qui n'est pas renommé pour sa véracité —publie ce qui suit :

> Les journaux torys d'Ontario prétendent qu'un scandale (encore) se cache derrière le refus du mininstre de la Justice de donner les raisons pour lesquelles le Gouverneur général a fait grâce d'une partie de sa peine au condamné Brothoier.
>
> M. Bergeron pourrait, s'il le voulait, leur dire pourquoi il n'a pas insisté autrefois pour connaître les raisons qui ont fait commuer la sentence de mort, portée contre Shortis, l'assassin de Valleyfield, en un emprisonnement pour la vie.

Je dirai tout simplement qu'au cours de la session qui a suivi la commutation de la peine de Shortis, j'ai fait déposer tous les documents et que plus tard j'ai appris, par un rapport qui fut publié, que le ministre de la Justice d'alors, sir Charles Hibbert Tupper, avait proposé que la justice suivît son cours. Mais le cabinet étant divisé sur cette question, c'est le Gouverneur général lui-même qui a commué la sentence.

QUESTION RELATIVE AUX JUGES DES COURS PROVINCIALES.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud): Monsieur l'Orateur, je voudrais demander à l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) quand il se propose de continuer la discussion du projet de loi (n° 13) relatif aux juges des cours provinciales, qui a été soumis vendredi au comité ? Je ne sais pas si l'honorable premier ministre était ici, vendredi, lorsqu'un de ses partisans a proposé Laurier) quand il se propose de reprendre la le renvoi de la discussion, vu que le Gouvernement n'avait pas encore défini exactement sa politique sur cette question. Est-il nécessaire de rappeler à l'honorable ministre de la Justice qu'il a adopté le principe de ce projet de loi et qu'il a promis catégoriquement, soit de le laisser voter à la présente session, soit d'en soumettre un autre au même effet émanant du Gouvernement ? Je ferai remarquer aussi qu'en réponse à une question que lui a posée l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), l'ex-ministre de la Justice s'est prononcé franchement sur la nécessité de s'occuper de cette question, déclarant qu'il est très désirable que les juges s'en tiennent strictement et exclusivement à l'exercice de leurs fonctions judiciaires.

Plus tard, au cours d'un débat, l'honorable ministre de la Justice a fait allusion, dans le même sens, au sujet, disant que le remède serait peut-être de ne pas permettre aux juges de recevoir de rémunération pour des travaux extrajudiciaires. Je veux surtout faire remarquer à l'honorable premier ministre que l'ex-ministre de la Justice a pris une attitude bien tranchée sur cette question, en promettant une loi pour empêcher les juges de s'engager dans des travaux extrajudiciaires. C'est à cause de cette promesse que j'ai consenti à retarder, à sa demande, et plusieurs fois, la discussion de mon projet de loi. J'insiste pour que le Gouvernement prenne une décision finale sur mon bill et s'engage d'une façon ou d'une autre sur cette question. Je demande donc à M. le premier ministre de bien vouloir remettre d'ici à deux jours mon projet de loi en délibération. Inutile pour moi de faire remarquer au premier ministre que dans bien des comtés, les juges doublent leurs appointements, grâce à la latitude que leur accorde la loi, ce qui est une contradiction flagrante du principe posé par le Gouvernement et des conditions en vertu desquelles nous avons été invités l'année dernière à augmenter le traitement des juges.

Sir WILFRID LAURIER : Monsieur l'Orateur, j'étais présent à la dernière séance à laquelle cette proposition a été discutée,

et je regrette de dire à l'honorable député (M. Lennox) que je n'ai aucune déclaration à faire en ce moment sur ce sujet.

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS.

M. R. L. BORDEN (Carleton) : Monsieur l'Orateur, je voudrais demander à l'honorable premier ministre s'il y a des subventions aux chemins de fer à voter à cette session et dans l'affirmative, quand les résolutions seront proposées ; s'il y a aussi des crédits supplémentaires ou autres crédits quelconques à déposer et quand ils le seront ; enfin, si le Gouvernement a quelque autre projet à soumettre à la présente session et dans l'affirmative quand le sera-t-elle ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : La question de l'honorable député est très pertinente à cette heure avancée de la session. Le fait est qu'il a anticipé une déclaration qu'il me tardait de faire. Le projet de budget supplémentaire pour l'exercice prochain est presque terminé et sera déposé.

M. FIELDING : Nous pourrons probablement les déposer avant que la journée soit finie.

Sir WILFRID LAURIER : Nous n'aurons pas de nouvelles subventions à voter aux chemins de fer, mais nous avons l'intention de demander au Parlement d'en revoter quelques-unes, qui sont périmées. Ce n'est plus l'intention du Gouvernement de demander des crédits pour des subventions aux chemins de fer. La seule mesure de quelque importance qu'il nous reste à déposer est un projet de loi relatif à la loi des pensions votée l'année dernière. Je crois aussi que l'honorable ministre de l'Agriculture a un projet de loi à soumettre et, sans toutefois le donner avec assurance, je ne crois pas que le Gouvernement ait autre chose à proposer à la présente session. Je ne l'assure pas positivement, mais c'est tout ce que je puis voir dans le moment.

M. LANCASTER : Je désirerais savoir quand sera déposé le rapport qui a été demandé le 2 mai, relativement à l'inventaire des dépenses effectuées depuis quelques années pour les appartements du président de la Chambre ? Il y a longtemps que j'attends et on me l'avait promis pour vendredi dernier.

Sir WILFRID LAURIER : Je ferai remarquer à l'honorable député (M. Lancaster) que le Gouvernement n'a absolument rien à voir à cela.

M. LEFURGEY : J'appelle l'attention de l'honorable ministre des Chemins de fer (M. Emmerson) sur un ordre de la Chambre voté le 9 mai, étant un état des gages payés sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.

RENVOI D'UN PROJET DE LOI.

M. HYMAN propose la 3e lecture du projet de loi (n° 170), déposé par M. Oliver, relatif aux immigrants et à l'immigration.

M. MONK : Ce projet de loi devait être réimprimé, car il avait subi de nombreuses modifications en comité. J'ai dit à l'honorable ministre (M. Oliver) que j'avais d'importants changements à proposer.

(La motion est retirée et la 3e lecture est renvoyée à une prochaine séance.)

3e LECTURE

Du projet de loi (n° 194), déposé par M. Oliver, tendant à modifier la loi sur les Indiens.

ADOPTION DU BILL MODIFIANT LA LOI SUR LES PENSIONS MILITAIRES.

Le projet de loi (n° 200), déposé par sir Frederick Borden, tendant à modifier la loi sur les pensions de la milice, est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour l'examiner.

Sur l'article 1er.

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : Voici l'état qui a été demandé, donnant le nombre d'officiers, de sous-officiers et de soldats des garnisons anglaises d'Halifax et d'Esquimalt qui sont passés dans la troupe permanente du Canada, lorsque le gouvernement canadien a pris la direction de ces garnisons :

Corps.	Officiers.	Offic. à brevet, sous-officiers et soldats.
Artillerie royale de garnison.	—	77
Génie royal	—	63
5e régiment d'artillerie royale de garnison	—	1
Corps de l'intendance militaire	—	2
Corps de l'artillerie	—	7
Corps de santé militaire royal	—	3
Officier payeur	—	1
Régiment des Indes occidentales	—	1
Total		155
Esquimault—		
Artillerie royale de garnison.	1	29
Génie royal		36
Totaux	1	75

On m'a aussi demandé si la loi des pensions dans le service impérial est semblable à la nôtre. . .

M. R L. BORDEN : Quant au nombre des années de service.

Sir FREDERICK BORDEN : Elle n'est pas du tout semblable à la nôtre. La loi des

pensions militaires au Canada est basée en grande partie sur celle des pensions du personnel administratif.

Le maximum de la pension que nous payons aux officiers est pour 35 ans de service, alors qu'elle représente 35-50 des appointements de l'officier. Je ne donnerai pas tous les détails du système des pensions en Angleterre, mais il n'est pas du tout semblable au nôtre. Il y a une différence essentielle. Les officiers canadiens de la troupe permanente contribuent annuellement 5 pour 100 de leurs appointements au fonds de retraite, lequel jusqu'à présent s'est suffi à lui-même, tandis que les officiers impériaux ne contribuent rien au fonds de retraite Dans tous les cas, le projet de loi à l'étude n'en est aucunement atteint, car il statue tout simplement que les années de service d'un officier dans l'armée impériale lui seront comptées pour sa pension dans la troupe canadienne. Déduction lui sera faite cependant des 5 pour 100 par année qu'il n'aura pas versés au fonds de retraite canadien pendant qu'il était au service impérial, mais toutes ses années de service compteront et il recevra le montant de la pension canadienne en sus de celle qu'il aura méritée au service impérial. Cette loi qui s'applique aux officiers, aux sous-officiers et aux soldats n'impose aucune charge au Trésor public.

M. R. L. BORDEN : Le Gouvernement impérial remboursera-t-il le Gouvernement canadien chaque année?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui. Il est tenu un compte séparé pour chaque officier. Il sera placé chaque année à son crédit le montant d'argent qu'il aura gagné au fonds de retraite et ce montant sera versé au gouvernement canadien lorsque l'officier aura acquis ses droits à la pension aux termes de la loi canadienne.

M. TISDALE : Il devra payer 5 pour 100 de sa solde du jour où il entrera dans la troupe canadienne ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

M. SAM. HUGHES : Ces officiers compteront-ils leurs années de service dans l'armée impériale comme années de service dans la milice canadienne pour lui donner droit à la pension ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

M. R. L. BORDEN : Quel est le minimum des années de service au Canada pour donner droit à une pension ?

Sir FREDERICK BORDEN : Vingt ans. Si l'officier est forcé d'abandonner le service pour des raisons de santé, il reçoit comme gratification la somme des 5 pour 100 qu'il a versés, plus 5 pour 100 d'intérêt.

M. R. L. BORDEN : Les règlements impériaux ne mentionnent pas le minimum des années de service?

Sir FREDERICK BORDEN.

Sir FREDERICK BORDEN : Non.

M. R. L. BORDEN : Cette différence entre la loi anglaise et la loi du Canada ne créera-t-elle pas quelque difficulté?

Sir FREDERICK BORDEN : Aucune.

M. R. L. BORDEN : Vous avez réfléchi à tout cela?

Sir FREDERICK BORDEN : Soigneusement.

M. SAM. HUGHES : Un officier impérial ayant dix ans de service aurait droit à une pension au Canada après dix autres années de service dans notre troupe? A l'expiration de ces dix ans, l'officier recevra-t-il sa pension sur le pied de dix ans de service au Canada et dix ans de service dans l'armée impériale ?

Sir FREDERICK BORDEN : Exactement.

R. L. BORDEN : Combien d'hommes avez-vous tiré de la troupe permanente à Québec, Kingston, Toronto, Saint-Jean et ailleurs pour remplacer les troupes qui étaient en garnison à Halifax et Esquimault ?

Sir FREDERICK BORDEN : Il a déjà été répondu à cette question dans une séance précédente.

M. R. L. BORDEN : J'ai reçu des lettres qui me disent qu'il a été très difficile de recruter et qu'il a été impossible de remplacer les détachements que vous avez enlevés à la troupe permanente.

Sir FREDERICK BORDEN : Cela est en partie la vérité. Toute la garnison de Fredericton a été envoyée à Halifax quelque temps avant le départ des troupes impériales. Depuis lors, un détachement a été transféré de Saint-Jean à Fredericton et un détachement de cavalerie a été envoyé à Saint-Jean. Nous n'avions besoin que d'infanterie et d'artillerie à Halifax—excepté le génie, qui a été recruté à cet endroit—et, de ces différents dépôts nous avons tiré des détachements que nous avons réussi depuis à remplacer tant bien que mal. Je dois avouer cependant que nous éprouvons beaucoup de difficulté à recruter. La main-d'œuvre est tellement en demande au Canada et les salaires sont partout si hauts que malgré que nous ayons plus que doublé la solde depuis une couple d'années, la rémunération que nous offrons ne tente personne, hormis quelqu'un qui aime la vie militaire, et il est extrêmement difficile de trouver du monde pour entrer dans la troupe permanente. Tout de même, nous réussissons passablement, et nous espérons pouvoir remplir partout les cadres.

(Il est fait rapport du projet de loi, qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU BILL MODIFIANT LA LOI DE LA MILICE.

Le projet de loi (n° 201), déposé par sir Frederick Borden, tendant à modifier la loi de la milice, est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour l'examiner.

Sur l'article 1er (règlements concernant le commandement).

M. FOSTER : Quel changement est ainsi effectué ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : J'ai dit au cours du débat sur la résolution qui sert de base à ce projet de loi que celui-ci a rapport au bill sur les pensions militaires dont il est le complément nécessaire. Ceci s'applique à l'article 2, mais non à l'article 1er, que je vais expliquer. Les articles 46 et 47 de la loi de la milice de 1904 sont conçus comme suit :

46. Le grade d'assimilation et l'autorité des officiers dans la milice active sont tels qu'établis par les règlements.

Les nominations et promotions dépendent donc du Gouvernement.

47. A tout officier de l'armée régulière de Sa Majesté, pendant qu'il sert au Canada, il peut être donné, dans la milice, une commission temporaire d'un rang équivalent à son rang dans l'armée et reportée à la date de sa commission impériale.

Ce changement a été effectué à la suite d'un échange de correspondance entre le War Office et mon ministère, dans le but de trouver un moyen pratique d'échanger les officiers au besoin entre le service impérial et le service canadien ou entre le service canadien et celui des autres parties de l'empire.

Cette disposition a pour effet d'autoriser le Gouverneur en conseil à faire les règlements voulus pour la mettre à exécution. Quand nous empruntons, comme la chose se pratique parfois, un officier anglais au service impérial, il peut servir comme tel au Canada, en vertu de règlements promulgués par le gouvernement canadien, sans qu'il soit nécessaire de lui procurer une commission canadienne, et *vice versa;* un officier canadien peut accepter du service dans l'armée impériale, ce qui est d'ailleurs déjà prévu dans la loi sur l'armée, en Angleterre, sans être obligé de se procurer une commission impériale.

M. FOSTER : Dans le second cas, votre autorité ne sera que tolérée.

Sir FRED. BORDEN : C'est tout. La loi sur l'armée, en Angleterre, prévoit ce cas, mais en vertu de la loi canadienne, il faut nécessairement émettre une commission canadienne.

M. SAM. HUGHES : Cette loi établit-elle une différence entre l'officier impérial dont nous empruntons les services et l'officier impérial qui se joint à notre troupe ?

Sir FRED. BORDEN : Non.

M. SAM. HUGHES : La dernière disposition n'est-elle pas trop rigoureuse ; mais ce commandement ne peut être donné à un inférieur sur son supérieur en grade." Je puis le dire, son grade ne doit pas être supérieur à celui d'un officier canadien du même grade à l'origine ; néanmoins il y a bien des cas où il serait nécessaire, je crois, de donner à un officier impérial ou à un officier des colonies un grade supérieur aux autres qui ne sont pas tenus au niveau de compétence voulue.

Sir FRED. BORDEN : Il est facile de surmonter cette difficulté en accordant une commission canadienne. Nous sommes toujours investi de ce pouvoir.

M. TISDALE : Il ne faut jamais placer un officier sous les ordres d'un officier d'un grade inférieur. Ce serait injuste pour la milice canadienne. Il faudrait donner une promotion à l'un des deux.

Sir FRED. BORDEN : Evidemment.

(Il est fait rapport du projet de loi, qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU BILL RELATIF AUX RESERVES FORESTIRES.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 47), déposé par M. Oliver, relatif aux réserves forestières.

M. OLIVER : Le comitié général a déjà adopté tous les articles du projet de loi tel que nous l'avons maintenant, mais elle l'a laissé devant le comité pour nous permettre d'insérer, après l'article 12, une disposition déclaratoire concernant l'évaluation des permis de coupe ou des forêts concédées à bail dans les limites des réserves forestières, quand le gouvernement décide de les acheter à fonds perdu. Il n'est pas prévu à l'achat de ces forêts dans d'article 12, qui ne pourvoit qu'à la protection contre l'incendie, le repeuplement et la protection des animaux et des poissons. Le fait de mettre en vigueur ces règlements dans les limites de la réserve forestière, n'implique pas nécessairement le droit du Gouvernement d'acheter les droits des concessionnaires.

Personnellement, je ne vois pas la nécessité de cet amendement, qu'a proposé l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden), mais comme il a demandé à retarder l'adoption du bill pour y insérer cette disposition, et comme je ne vois pas qu'elle puisse nuire, je vais la lire telle que je l'ai rédigée moi-même et tel que j'ai saisi son intention. La voici :

Lorsque le Gouvernement achètera d'un concessionnaire de forêts de l'Etat son droit ou son

intérêt dans lesdites forêts, la compensation à être payée ne sera pas estimée ou déterminée soit par les tribunaux soit du consentement mutuel des parties à un prix plus élevé ou accumulé en raison de sa situation dans les limites d'une réserve forestière établie en vertu de la loi.

M. FOSTER : Ainsi, le ministre se réserve le droit, en vertu de cette disposition, d'acheter, s'il le désire, les concessions à bail dans les limites de la réserve ; il se réserve ce droit implicitement au moins.

M. OLIVER : Oui, implicitement, mais ce n'est pas l'esprit de la loi, ni cet objet y est-il exprimé ni y a-t-il nécessité, dans le projet de loi tel que nous le lisons maintenant ou que nous le lisions avant de l'avoir modifié, d'avoir recours à l'exercice de ce pouvoir.

M. FOSTER : Supposons que vous n'insériez pas cet amendement et que le projet de loi soit adopté tel quel, le ministre a-t-il, en vertu de celle-ci ou de toute autre loi, le pouvoir d'acheter des concessionnaires leurs forêts situées dans les limites des réserves forestières ? Si ce pouvoir lui est reconnu, naturellement, cette proposition d'amendement ne sera qu'un corollaire. A-t-il ce pouvoir ?

M. OLIVER : Il l'a indubitablement.

M. FOSTER : En vertu de ce projet de loi ?

M. OLIVER : Oui, quoiqu'il n'y paraisse pas expressément, mais ce n'est pas l'esprit de la loi. Le contexte de l'article 12 modifié montre clairement que ce n'est pas l'esprit de la loi. Cependant pour me rendre au désir de l'honorable chef de l'opposition, qui veut que cette disposition soit insérée dans le bill, et comme je ne suis pas d'opinion qu'un concessionnaire ayant des forêts dans les limites d'une réserve doit prétendre à une indemnité spéciale à cause de la création de cette réserve, je ne vois pas d'objection à reconnaître ce principe dans un des articles du projet de loi.

M. FOSTER : Le ministre dit que ce n'est pas l'intention du Gouvernement d'acheter ces concessions ; accepterait-il le projet de loi sans cette autorisation de rachat? Il sera ainsi obligé de s'adresser au Parlement chaque fois qu'il aura besoin d'exercer ce pouvoir ?

Dans ce cas la proposition d'amendement ne serait plus utile et la question de rachat serait réservée jusqu'à ce que le ministre se fasse autoriser par le Parlement pour chaque cas particulier.

M. OLIVER : Je n'ai aucune objection à cette proposition, mais elle entraînera la modification du projet de loi dans le sens que l'honorable député propose. J'accepte soit de supprimer cet amendement soit de modifier le projet de loi tel que l'honorable député le propose.

M. FOSTER : En vertu de quel article le ministre a-t-il le pouvoir d'acheter ?

M. OLIVER : D'après l'article 7.

M. FOSTER : Cet article ne pourvoit qu'à l'échange et, au besoin, à une compensation en retour et à la déposition, dans les quinze premiers jours de la session alors prochaine, de la copie de l'arrêté qui effectue l'échange.

M. OLIVER : Si l'on maintien que la concession forestière comprend le fond, alors il faut comprendre que cette disposition s'applique. Je le répète, le projet de loi ne confère pas le pouvoir direct d'acheter les forêts, mais l'article 11 accorde le pouvoir de payer une compensation en retour d'un échange d'intérêts, afin de permettre l'exécution dans les limites des réserves forestières des règlements relatifs à la protection contre l'incendie, au repeuplement et à la protection des animaux et des poissons.

M. SPROULE : Avez-vous encore l'intention de permettre aux concessionnaires de garder leurs forêts tandis que le Gouvernement se chargera de la protection contre l'incendie des forêts dans lesquelles ses concessions sont situées. Bien que les mêmes règlements ne s'appliquent pas aux concessionnaires dans les réserves forestières, je promets à la Chambre que ceux-ci auront au moins les mêmes frais à payer que les concessionnaires dont les forêts sont situées en dehors des réserves. Ceux-là auront peut-être bien plus de frais à payer que les autres, quoique je ne puisse l'assurer à présent. Mais je promets à la Chambre qu'ils auront tout autant de frais de protection à payer que si la réserve n'était pas établie.

M. HAGGART : Les journaux nous apprennent que d'après cette disposition, le ministre aurait le droit de faire des échanges avec les compagnies de chemins de fer, aux termes desquels les compagnies recevraient d'autres terres pour les forêts épuisées qu'elles abandonneront dans la zone forestière. Est-ce vrai ?

M. OLIVER : Je crois comprendre que les compagnies de chemins de fer ne prétendent pas à la possession du fond après avoir épuisé la forêt, mais qu'ayant abattu le bois dans les conditions ordinaires, elles n'ont aucun droit à la terre.

M. W. J. ROCHE : Ces forêts épuisées ne font-elles pas partie, dans une certaine proportion, des concessions qui ont été accordées aux chemins de fer et ceux-ci n'ont-ils pas par conséquent droit au fond ? Je crois savoir qu'il y a dans les limites des réserves forestières des terres qui ont été concédées comme subventions aux chemins de fer.

M. OLIVER : Toute la question est de savoir si la compagnie avait choisi ces terrains ou non. Mes renseignements sont qu'elle n'avait pas fait le choix des terrains sur lesquels elle a coupé le bois.

M. HERRON : Quand tout le bois—tout le bois marchand—sur une concession a été abattu, le concessionnaire renonce-t-il à son bail à son gré, ou le gouvernement dit-il quand il doit y renoncer?

M. OLIVER : Voici l'explication que je trouve dans le rapport :

Lorsqu'un terrain qui a été affermé ou pour lequel un permis de coupe a été accordé ne contient pas de bois marchand ou a été dépouillé de tout le bois marchand sur pied, ce terrain peut être retiré au locataire ou au concessionnaire, après qu'un avis lui en a été donné, et ce terrain devient soumis à toutes les dispositions de la présente loi et à tous les règlements qui pourront être adoptés à l'avenir.

M. HERRON : Si un concessionnaire de dix milles carrés a abattu tout le bois marchand d'une partie de ce territoire, le gouvernement peut le forcer à renoncer à cette partie?

M. OLIVER : Oui.

M. ROCHE : Quand le ministre dit qu'il est informé que les compagnies de chemins de fer n'avaient pas choisi de terrains dans les limites de la réserve, veut-il parler seulement des terrains boisés, ou de tous les terrains de la réserve ?

M. OLIVER : Mes renseignements sont que les terrains sur lesquels la compagnie a abattu du bois, n'étaient pas les terrains qu'elle avait choisis comme partie de sa subvention. La compagnie a fait choix de certains terrains dans les limites de ces réserves, et c'est à l'égard de ces derniers que des échanges ont eu lieu. Elle n'était pas tenue de faire le choix de tous ses terrains et elle n'a choisi que ceux qu'elle a voulu, elle n'a pas choisi les terrains boisés ; elle s'est contentée d'y abattre du bois et le terrain est resté la propriété du Gouvernement.

M. SPROULE : Alors, j'en conclus que les terrains boisés ainsi affermés resteront concédés à perpétuité. Le Gouvernement ne pourra jamais les reprendre aux concessionnaires et il devra continuer à les protéger contre le danger des incendies, pour le bénéfice de ces concessionnaires. Cette protection contre l'incendie ne profitera à personne autre. Personne ne peut aller s'établir sur ces terres, ni les acheter, ni les obtenir à titre de concession gratuite ; le gouvernement ne peut les aliéner en aucune manière. Alors, le porteur du permis de coupe pourra les retenir à perpétuité, pendant que le gouvernement aura la charge de les protéger contre les dangers de l'incendie. Il est vrai qu'il peut faire des règlements pour répartir les frais de protection entre lui et les porteurs de permis de coupe, mais il n'en supportera pas moins la plus grande partie des dépenses, pour le seul avantage des locataires. Ces derniers peuvent abattre le bois marchand qui se trouve sur ces terrains, mais en laisser une quantité suffisante pour avoir droit à un renouvellement d'année en année, de façon à prolonger son bail indéfiniment.

M. BURROWS : Je ferai observer qu'une très petite partie de ces réserves est affermée. La réserve de la montagne du Dauphin couvre une superficie de 1,535 milles carrés.

M. R. L. BORDEN : D'après la déclaration du ministre la superficie totale des réserves forestières serait de 435 milles.

M. BURROWS : Il en a retranché une grande étendue.

M. R. L. BORDEN : Le ministre peut-il nous dire quelle est la superficie de la réserve?

M. OLIVER : Elle est indiquée dans le bill.

M. BURROWS : Le bill dit que 1,535 milles ont été mis de côté pour les fins de la réserve de la montagne du Dauphin, et que 100 milles seulement sont concédés pour la coupe du bois. Dans la réserve de la butte au Canard dont la superficie est de 1,251 milles, des permis de coupe n'ont été accordés que pour 150 milles. L'étendue des terrains affermés est donc très petite, comparée à la superficie totale.

M. FOSTER : Je ne vois rien ici qui permette au Gouvernement d'acheter. Si le ministre croit que le bill lui confère ce droit, veut-il nous dire en vertu de quel article ?

M. OLIVER : En vertu des articles 7 et 11.

M. FOSTER : L'article 7 permet au gouverneur en conseil l'échange contre un terrain dont la propriété n'appartient pas à la couronne. Il s'agirait dans ce cas d'une concession forestière déjà affermée.

M. OLIVER : Si une concession forestière peut être interprétée comme étant en même temps une possession du terrain.

M. FOSTER (lisant) :

Le Gouverneur en conseil peut échanger pour tout terrain situé dans les limites de telle réserve et dont le titre n'appartient pas à la couronne pour le Canada, des terres fédérales disponibles situées en dehors de ces réserves, et, s'il y a lieu, peut en faisant pareil échange accorder une indemnité.

Ceci permet l'échange et non la vente. Pour les terrains de la réserve que vous vous approprieriez, vous en donnez d'autres situés ailleurs. L'article ajoute que si vous ne parvenez pas à vous entendre sur la valeur respective des deux terrains, vous pourrez accorder une indemnité. Cette indemnité, je suppose, peut consister en une certaine étendue additionnelle de terrain ou

en une somme d'argent. Ce n'est donc pas le droit d'acheter, mais celui d'échanger un terrain pour un autre, et s'il y a entre les deux une différence appréciable, d'y ajouter une somme d'argent. Cela me paraît offrir les mêmes objections qu'une vente directe.

M. OLIVER : Cela offre tous les inconvénients d'une vente directe et peut être quelques autres en plus.

M. FOSTER : C'est aussi mon avis et je préférerais un pouvoir direct de vente sans échange. Cela ouvre deux portes au favoritisme, pour un ministre qui voudrait en profiter. Il peut donner en échange un terrain d'une valeur supérieure à celui qu'il acquiert, et ensuite il peut y ajouter une indemnité en argent. Je préférerais voir cet article rayé du bill. Si plus tard, dans l'administration de ces réserves, le ministre jugeait à propos de se défaire d'un concessionnaire dans les limites de ces réserves, il pourra préparer un projet et s'adresser à la Chambre et au Parlement, comme s'il s'agissait d'obtenir un crédit ordinaire et de se faire autoriser à vendre ou céder une partie quelconque du domaine public. Je ne vois pas en quoi le pays pourrait avoir à en souffrir, car ces cas ne se présentent pas subitement et ne demandent pas une décision immédiate. Ils demandent, au contraire, à être mûrement étudiés et à être soumis au Parlement, si on veut les traiter avec le soin qu'il convient de leur accorder.

M. TURRIFF : Je comprends qu'il soit nécessaire d'autoriser le ministre à traiter avec le propriétaire de terrains dans les limites d'une réserve, mais le porteur d'un permis de coupe n'est pas propriétaire du terrain et je ne crois pas que le Gouvernement ait l'intention de déposséder ces porteurs de permis.

A l'heure qu'il est, ces terrains boisés sont entre les mains de gens qui connaissent leur métier. Le but que se propose le Gouvernement en voulant exproprier ceux qui possèdent des terrains dans les limites d'une réserve ne sera pas atteint en expulsant les porteurs de permis de coupe, car il n'y a personne dans le pays qui ait plus d'intérêt que le concessionnaire de ces permis à protéger les forêts contre les incendies. Personne ne se donne autant de mal et ne dépense autant d'argent que lui pour éloigner ce danger.

Si le Gouvernement rachetait tous les permis de coupe concédés dans les limites de ces réserves, il ne pourrait pas laisser pourrir le bois sur place et empêcher qui que ce soit de s'en servir. Il serait obligé de le faire couper conformément aux règlements et il ne trouverait personne pour le faire mieux, au point de vue de l'intérêt public, et avec plus de garantie contre le danger des incendies, que les porteurs actuels de permis de coupe.

Certains membres de l'opposition semblent croire que le Gouvernement se propose d'exproprier à grands frais quelques-uns de ces concessionnaires et de les favoriser de quelque manière. Cela n'est pas à craindre, car si le Gouvernement éliminait les porteurs de permis, il devrait se charger lui-même de l'exploitation de ces forêts et il ne peut pas espérer le faire dans des meilleures conditions que les concessionnaires actuels.

Mais le cas est bien différent quand il s'agit d'un propriétaire qui possède une section ou un quart de section, dans les limites d'une réserve. En règle générale ce propriétaire est négligent, tandis que le porteur d'un permis de coupe prend les plus grandes précautions contre les incendies.

M. FOSTER : Ceci soulève une autre question. Dans ces réserves combien y a-t-il de terrains détenus autrement qu'en vertu de permis de coupe ? Y a-t-il beaucoup de quarts de sections qui appartiennent à des particuliers ? Je comprends que l'intérêt du Gouvernement et celui des porteurs de permis de coupe de bois est le même, au point de vue des incendies. Le squatter n'aurait d'autre intérêt que celui du petit propriétaire qui s'inquiète peu des dangers d'incendie, n'a pas le même intérêt que le Gouvernement ou les porteurs de permis, et j'admets que ce serait un embarras d'avoir à s'adresser au Parlement chaque fois qu'il s'agirait d'exproprier une section ou un quart de section. Mais le ministre doit avoir des renseignements sur le nombre de ces petits propriétaires et l'étendue des terrains qu'ils possèdent. Je comprends que dans certains cas, le ministre ou le Gouverneur en conseil puisse être autorisé à les exproprier le plus tôt possible pour amener toute la réserve sous son administration directe.

M. TURRIFF : En réponse à l'honorable député (M. Foster) je puis dire que dans la réserve de la Montagne à l'Orignal qui se trouve dans ma division électorale et que je connais bien, il y a peut-être un ou deux quarts de section qui appartiennent à des particuliers, ou si ce sont des squatters sans titre, ils y sont établis depuis longtemps. Ils n'ont peut-être pas de titres, mais quand un homme est établi depuis dix ans dans un endroit on ne peut pas tout simplement le chasser ; dans trois ou quatre cas semblables, dans la réserve de la Montagne à l'Orignal, le Gouvernement sera obligé de faire quelque chose. La situation est la même dans la réserve de la Montagne du Dauphin. Des colons sont allés s'établir sur des terrains auxquels ils n'ont aucun droit et il faudra les indemniser. Mais je crois que ces cas sont très peu nombreux et ne se recrutent que sur ces deux réserves.

M. BURROWS : J'ai certaines remarques à faire sur cette question qui me concerne personnellement. Quelques députés de la gauche semblent croire que je pourrais bénéficier d'une manière ou d'une autre de la décision que prendrait le ministre d'indem-

niser les porteurs de permis de coupe de bois, dans les limites de ces réserves, en échange de la résiliation de leurs baux. Pour ma part, je serais enchanté de voir se réaliser l'idée que semblent caresser l'honorable chef de l'opposition et l'honorable député de Toronto-nord. Cela me mettra à l'abri de leurs soupçons. Je verrais avec plaisir l'honorable ministre de l'Intérieur consentir à éliminer du bill tout ce qui l'autorise à acquérir les concessions forestières sans avoir à s'adresser au Parlement. Je comprends ce que les membres de l'opposition ont dans l'idée, mais leurs craintes n'ont aucun fondement. Comme je l'ai dit, je ne cherche pas à me défaire des concessions que je possède, et par-dessus tout, je ne tiens pas à les vendre au Gouvernement.

M. FOSTER : Alors on pourrait facilement s'entendre pour permettre au ministre de faire des échanges à l'égard de tous les terrains à l'exception des concessions forestières.

M. BURROWS : Oui.

M. FOSTER : Car je comprends qu'il est important de se débarrasser des petits propriétaires aussi rapidement et aussi avantageusement que possible.

M. SCHAFFNER : Pour pouvoir répondre aux lettres que je reçois tous les jours de ceux qui sont établis sur la réserve de la montagne à la Tortue, ou tout près, j'aimerais poser une question au ministre. Ces colons, comme tous ceux de la prairie, ont l'habitude de prendre le bois mort dans la région qui est maintenant inclue dans la réserve. Quels seront les règlements futurs à ce sujet. Leur sera-t-il encore permis de prendre ce bois mort, ou cela leur sera-t-il défendu ?

M. OLIVER : L'intention est certainement d'utiliser ce bois mort, d'une manière ou d'une autre. Je ne sais si on permettra aux colons de couper du bois autant qu'ils voudront sur la réserve de la montagne à la Tortue. Cela pourra dépendre de la saison de l'année. Je ne crois pas qu'en hiver, on y voit des inconvénients. Nous n'avons aucun intérêt à empêcher les colons de se servir du bois mort. Les réserves sont établies pour que le bois serve à des fins utiles, et non pour empêcher qu'on s'en serve ; nous voulons que ce bois rende le plus de service possible à la population du territoire environnant.

M. SCHAFFNER : Cela veut dire que les colons pourront couper tout le bois mort.

M. OLIVER : Certainement.

M. SCHAFFNER : A propos des squatters, j'ai ici les noms de quatre ou cinq colons qui sont établis sur cette réserve depuis quelques années et qui occupent une assez grande étendue de terrain. C'est pour ainsi dire une répétition de la question que j'ai posée l'autre jour, mais je voudrais savoir ce que le Gouvernement entend faire à l'égard de ces colons. J'en connais quatre qui ont mis en culture une grande partie de leur quart de section, qui ont élevé des constructions et ils ont hâte de savoir comment ils seront traités.

M. OLIVER : L'honorable député m'a déjà fait la même question et je ne puis que répéter ce que je lui ai déjà dit : Chaque cas sera traité selon son mérite et bien que le Gouvernement ne soit pas légalement tenu de respecter les droits de ces colons, il a toujours tenu compte des réclamations des squatters et, autant que possible, nous nous efforcerons d'agir avec justice et libéralité envers eux.

C'est en prévision de ces cas que l'article 7 a été redigé de manière à permettre au Gouvernement de donner d'autres terrains en échange et d'y ajouter une indemnité. Supposons qu'un squatter sur la réserve de la montagne à la Tortue ait construit une maison. Où qu'il aille, il lui faudra toujours une autre ferme et une autre maison, et le Gouvernement n'a pas d'intérêt à lui acheter sa propriété pendant qu'il possède quantité d'autres terres à lui donner en échange.

Par conséquent, si nous pouvons échanger terrain contre terrain et indemniser le colon pour les travaux faits, je considère que c'est la meilleure solution du problème, et c'est ainsi que nous règlerons le cas des squatter dont parle l'honorable député, s'il est constaté, par une enquête, que leurs réclamations sont justes.

M. W. J. ROCHE : Je partage la manière de voir de l'honorable ministre sur cette question des squatters, mais quand il dit que le Gouvernement a toujours respecté leurs droits, je ferai observer que cela n'est vrai qu'en tant qu'ils ne sont pas établis dans les limites d'une réserve forestière. Le ministre devrait faire cette restriction, et je suis certain que l'honorable député de Dauphin (M. Burrows) sera de mon avis, car si on veut protéger ces réserves forestières contre les incendies, le Gouvernement ne peut pas traiter chaque cas séparément, et permettre à un squatter de rester pendant qu'il obligera un autre à partir. Il faut nécessairement éloigner tous ces squatters. S'ils ont acheté le terrain, il faudra les indemniser libéralement, mais tous devront être traités également. Le Gouvernement devrait plutôt se faire autoriser à exproprier pour pouvoir se montrer plus généreux envers eux. Mais dans tous les cas, on ne peut pas permettre à quelques-uns de continuer à habiter sur les réserves, car il serait impossible de les protéger efficacement contre les incendies.

M. OLIVER : Je suis absolument de cet avis.

M. FOSTER : Si je comprends bien, il y a deux catégories de personnes auxquelles le Gouvernement aura affaire. Y a-t-il aussi des porteurs de permis de coupe qui possèdent de grandes ou de petites étendues de terrains, ou des possesseurs de homesteads, ou autres qu'il faudra aussi exproprier ? Certaines sociétés possèdent-elles de grandes étendues de terres dans ces réserves ?

M. OLIVER : Le principal propriétaire dont nous aurons à nous occuper, sans quoi nos réserves n'auraient aucune valeur, c'est la Compagnie de la baie d'Hudson à qui appartiennent les sections 8 et 26 de chaque township. Cette compagnie est propriétaire absolu; ses titres sont parfaits et c'est surtout en vue de ce règlement que les articles 7 et 11 ont été rédigés, bien qu'ils couvrent aussi le cas des squatters. Qu'une réserve soit grande ou petite, du moment qu'elle comprend un township, nous nous trouvons en présence de la compagnie de la baie d'Hudson. Pour la compagnie ces terrains n'ont d'autre valeur que celle du terrain, et comme elle n'a pas besoin d'argent nous voulons être en état de lui dire: nous désirons acquérir vos droits dans certains territoires et nous sommes prêts à vous donner d'autres terrains en échange. Nous avons cru que la compagnie accepterait peut-être cet arrangement, et qu'il serait aussi avantageux pour le pays qu'un achat direct en argent. Nous échangerions terrains contre terrains.

M. FOSTER : Y a-t-il des sociétés ou des compagnies de chemins de fer qui possèdent des terrains dans ces réserves ?

M. OLIVER : Le "Canadian Northern" est autorisé à choisir ses terrains dans la réserve de la montagne du Dauphin, dans celle des buttes du Canard et dans celle du lac Manitoba-ouest.

M. FOSTER : Cette compagnie a-t-elle fait le choix de ses terres ?

M. OLIVER : Elle l'a fait dans la réserve de la montagne du Dauphin et à revendu ses terrains à des particuliers. Mais nous avons conclu avec la compagnie un arrangement par lequel tous les titres nous sont revenus et je crois que nous avons aussi réussi à reprendre les titres de tous les terrains que la compagnie avait cédés à des particuliers, de sorte que toutes ces terres seront encore à la disposition du Gouvernement pour les fins de ces réserves. Il y a peut-être quelques exceptions.

M. W. J. ROCHE : Oui, il y en a.

M. OLIVER : Il peut y en avoir quelques-unes, mais grâce à l'arrangement conclu, nous possédons la presque totalité des terrains.

Je viens d'expliquer le but de l'article 7. Celui de l'article 11—qui est quelque peu spécial—est de nous permettre de dire à la compagnie de la baie d'Hudson, au cas où pour une raison ou pour une autre elle ne voudrait pas échanger ses terrains : Si vous n'êtes pas disposée à échanger ou à céder vos terrains à présent, voulez-vous nous permettre, en renonçant à vos privilèges de propriétaire, d'appliquer nos règlements relatifs à la conservation des forêts et du gibier, sur les terrains que vous possédez dans les limites de ces réserves ?

Bien que cet arrangement ne puisse être que temporaire, il nous aiderait sans doute à surmonter la présente difficulté, et nous avons cru qu'il serait avantageux pour le pays. On pourrait l'interpréter comme s'appliquant aux porteurs de permis de coupe qui ont droit au bois mais ne sont pas propriétaires du terrain. Ni le bill ni le Gouvernement n'ont l'intention de demander que le Gouvernement fasse l'acquisition des droits des porteurs de permis de coupe, bien que ces droits puissent s'exercer dans les limites des réserves forestières. Nous croyons que nous pouvons administrer ces réserves forestières, sans qu'il y ait incompatibilité, vu que nous avons tous un égal intérêt à préserver les forêts et à utiliser le bois.

M. FOSTER : La question est de savoir ce qui pourra être fait à l'égard d'une compagnie de chemin de fer qui aurait choisi dans les limites de ces réserves une grande quantité des terrains qui lui ont été alloués à titre de subvention.

M. OLIVER : Toutes ou presque toutes ces réserves sont dans les limites du territoire sur lequel la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern était autorisée à choisir les terres qui lui ont été concédées à titre de subvention.

Dans le cas des réserves de la montagne du Dauphin, des buttes au Canard et du lac Manitoba-ouest, la compagnie a reçu l'autorisation de choisir d'autres terrains, mais le même arrangement n'existe pas à l'égard de la réserve du Porc-Epic. La compagnie a droit de choisir dans les limites de cette réserve plusieurs millions d'acres de terre propre à la colonisation. Par conséquent il est indifférent pour le Gouvernement et pour la compagnie qu'elle choisisse ses terrains en dedans ou en dehors des limites de ces réserves. Si le terrain est de qualité inférieure, la compagnie n'est pas tenue de le prendre. Qu'il y ait une réserve ou non, la compagnie de chemin de fer reçoit quand même la quantité de terrain auquel elle a droit et de la qualité désignée.

M. FOSTER : Vous ne pourrez pas atteindre le but que vous vous proposez en établissant ces réserves si vous permettez à une compagnie de chemin de fer d'y choisir de grandes quantités de terrains qu'elle pourra ensuite revendre à des particuliers. La seule chose à faire c'est d'accepter les concessions de coupe dans ces réserves, en vertu de l'article 7, d'adopter l'amendement propo-

sé par le chef de l'opposition et de laisser les autres articles comme ils sont. De cette manière le ministre pourra se débarrasser des squatters, des colons individuels et des compagnies de chemins de fer.

M. HENDERSON : Les honorables députés de la droite ont laissé entendre qu'un très grand nombre de permis de coupe avaient été accordés de 1880 à 1896, par le gouvernement conservateur. Il est important de connaître au juste le nombre de ces permis et de savoir s'ils sont encore en vigueur. Je ne comprends pas pourquoi le ministre tient tant à tenir ces choses secrètes. Hier je lui ai demandé :

1. Combien de demandes ont été faites au Gouvernement pour des concessions forestières dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest entre les années 1880 et 1896 ?
2. Combien de concessions ont été accordées par suite de ces demandes ?
3. Combien de ces concessions sont devenues caduques ou ont été cancellées faute, de la part du concessionnaire, de remplir les conditions exigées ?
4. Combien ont été annulées pour d'autres causes ?
5. Quel nombre de concessions ainsi accordées sont encore en force ?

A ma grande surprise, le ministre au lieu de donner le renseignement demandé, répondit :

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : La réponse à ces questions exigerait la préparation d'un rapport et je demande à l'honorable député d'en demander le dépôt en la forme ordinaire.

Il sait parfaitement que le temps ne me permet pas de demander le dépôt d'un rapport pendant cette session et il sait aussi que la réponse à ces questions pouvait être donnée en dix mots. Il a préféré cependant se retrancher derrière son privilège et exiger que je demande le dépôt d'un rapport. Il aurait pu me répondre en moins d'une minute et épargner beaucoup de temps. On dirait qu'il a quelque chose à cacher et il veut laisser croire au public qu'une énorme quantité de concessions ont été accordées par le gouvernement conservateur, que ces concessions ont une grande valeur, qu'elles sont encore en vigueur et que les concessionnaires en retirent encore de grands bénéfices. Il n'a pas fait preuve de sa franchise habituelle en me répondant comme il l'a fait. Il ne m'arrive pas souvent de lui faire des questions et celle d'hier était bien légitime. Il est ridicule de demander le dépôt d'un rapport qui ne contiendrait pas douze mots. Si j'avais demandé la liste des permis, les noms des concessionnaires, il y aurait peut-être lieu à exiger un rapport ; mais je ne demandais rien de cela. Ma question était sous la forme la plus simple possible ; elle exigeait très peu de travail de la part des employés et du ministre et je crois qu'en toute justice il devrait me permettre de poser ma question de nouveau et qu'il devrait y répondre.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Quel article dois-je appeler ?

M. HENDERSON : Pardon monsieur le président.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : Tout cela est irrégulier, il n'y a aucun article du bill devant le comité.

M. HENDERSON : J'espère que je n'enfreins pas le règlement. Nous discutons la question dont je parle. Je demande au ministre s'il me donnera une réponse aux questions que je lui ai posées si je les remets sur l'ordre du jour ? Je crois avoir le droit de lui demander cela.

M. OLIVER : Je ne sais pas si l'honorable député est excusable d'agir ainsi et de retarder les travaux de la Chambre pour satisfaire un caprice. Il a posé une question et j'y ai répondu régulièrement et je ne sais pas ce que je pourrais dire de plus. J'ai demandé aux fonctionnaires du département ce que comporterait la réponse à ces questions, et on m'a répondu que cela nécessiterait un travail de deux semaines. J'avais donc raison de conseiller à l'honorable député de demander le dépôt d'un rapport. S'il veut me tenir responsable du retard qu'il a apporté à demander ce renseignement, je lui répondrai qu'il se montre aussi peu raisonnable en cela qu'en beaucoup d'autres choses.

M. HENDERSON : C'est de l'enfantillage de prétendre qu'il faudrait deux semaines pour répondre à cette question. On ne me fera pas croire que les archives du département sont si mal tenues que cela. Si c'était vrai je ne pourrais que le déplorer. L'honorable ministre n'a pas eu la moindre difficulté à fournir à ses amis de longues listes de concessions forestières accordées pendant les années que j'ai mentionnées. Il n'a pas regardé au temps que cela pouvait prendre. Mais pour répondre à ma question, il suffirait de compter le nombre de permis accordés entre 1880 et 1896. Dans les livres du département il doit y avoir une colonne qui indique combien de ces permis sont expirés et combien sont encore en vigueur. L'honorable ministre doit comprendre que son fonctionnaire l'a mal renseigné, quand il lui a dit que ce travail prendrait deux semaines, à moins, comme je l'ai dit, que les affaires du département ne soient dans un état de confusion que j'ai peine à admettre.

Je suppose que les livres sont tenus de manière à ce qu'on puisse donner sur-le-champ les renseignements qui sont demandés. Les 24 heures d'avis que j'ai données au ministre étaient amplement suffisantes pour lui permettre de préparer sa réponse. Je suis convaincu que ce relevé pouvait être

fait en une heure et que le ministre aurait pu répondre aux cinq questions en dix mots et en moins d'une minute. Il n'avait donc pas raison d'exiger que je fisse une motion pour demander un rapport, quand il sait que la session est maintenant trop avancée pour que j'adopte cette procédure.

J'espère qu'à la réflexion, l'honorable ministre comprendra qu'il n'a pas fait preuve à l'égard d'un membre de l'opposition de l'impartialité que nous sommes en droit d'attendre de lui et qu'il doit avoir à cœur de manifester à tous les députés, sans distinction. J'espère qu'il me donnera le renseignement que je demande, soit en me permettant de poser la question de nouveau, soit en me fournissant le renseignement d'une autre manière.

M. FOSTER : L'employé qui a fait cette réponse au ministre a dû se méprendre sur la nature de la question. Je comprends que pour donner une liste des concessions demandées et accordées, il faut un certain travail, mais il n'est question que du nombre de ces concessions et il ne faut pas beaucoup de temps pour compter dans les livres combien de concessions ont été accordées en 16 ans, entre 1880 et 1896. Il n'était pas nécessaire de donner les noms de ceux qui ont fait des demandes, l'étendue des concessions, la date à laquelle elle ont été accordées. Il suffisait de dire combien de permis ont été accordés, combien sont expirés, combien ont été amendés pour d'autres causes, et combien sont encore en vigueur.

Pour préparer ce travail, il suffisait à un employé de parcourir les livres, de compter les entrées, et de mettre le chiffre en regard de chaque question. Dans ce cas, c'était un travail bien facile à faire. Je suis presque certain que le fonctionnaire auquel le ministre en a parlé, a dû comprendre qu'il s'agissait de préparer une liste de ces concessions, et non d'en donner simplement le nombre.

M. OLIVER : Il peut y avoir eu un mal entendu, mais j'ai communiqué à l'honorable député la réponse qui m'a été faite par le fonctionnaire du département. Je ne suis pas bien au courant de la manière dont les archives du département sont tenues, mais je ferai observer que même pour répondre aux questions de l'honorable député il fallait faire des recherches dans les liasses de documents du ministère, couvrant une période de 26 ans, et je crois qu'il n'y a pas d'exagération à dire que ce travail aurait occupé un employé pendant deux semaines, car il fallait faire non seulement le calcul des permis accordés, mais constater aussi ce qui est advenu de ces permis.

M. R. L. BORDEN : N'avez-vous pas tout cela dans un même livre?

M. OLIVER : Je ne saurais le dire. Si nos honorables amis de la gauche veulent faire intervenir la politique dans cette affaire, je pourrai leur dire demain s'il y a eu un malentendu ou non. Mais jusqu'à présent, je ne vois pas que les récriminations de l'honorable député soient justifiées. Je crois qu'il tient plus à récriminer qu'à se renseigner.

M. HENDERSON : L'honorable ministre n'a pas le droit de faire cette supposition. Il a été le premier à laisser entendre qu'il y avait de la politique dans cette affaire. On a prétendu qu'un très grand nombre de permis de coupe avaient été concédés pendant cette période et nous avons parfaitement le droit de savoir combien de ces permis sont encore en vigueur.

Nous discutons en ce moment cette question des concessions forestières, et il est naturel que nous désirions savoir quelles étendues de terrains sont encore affectées par ces concessions. J'interprète la réponse du ministre comme une promesse qu'il nous fournira le renseignement demandé.

M. OLIVER : J'ai dit que demain je ferais savoir à la Chambre si le fonctionnaire auquel je me suis adressé s'est mépris sur la nature de la question.

M. SPROULE : Cela n'est pas tout à fait suffisant. S'il importe que nous ayons ce renseignement, c'est surtout parce que certains noms ont été prononcés à maintes reprises dans la Chambre et au dehors, et que le public est porté à penser que ces personnes ont pu, d'une manière ou d'une autre, se servir des coupes de bois pour des fins de spéculation. Le fait a été nié avec persistance. Je parle en connaissance de cause, puisque j'ai eu à prendre la défense d'une quinzaine de personnes qui avaient en vain sollicité des permis et qu'on ne s'est cependant pas fait scrupule de désigner ici et ailleurs comme étant celles qui trafiquaient des coupes de bois. Ces personnes avaient adressé leur demande à leur représentant avec prière d'en saisir le ministère ; après avoir vu les bois elles ont constaté qu'il ne s'y trouvait pas assez de bois pour les justifier de se conformer aux règlements, d'établir une scierie, etc., et les choses en restèrent là. En réalité, dans nombre de cas, il n'y avait que la première lettre et le banal accusé de réception du département.

Le renseignement que demande l'honorable député de Halton (M. Henderson) est indispensable, et, dans l'intérêt même des personnes que l'on a ainsi mises en cause, le ministre devrait s'empresser de le fournir afin que le pays pût savoir jusqu'à quel point sont fondées les accusations qui ont été formulées.

M. R. L. BORDEN : Grâce aux index dont on se sert aujourd'hui dans toute maison d'affaires bien administrée, on devrait trouver en un quart d'heure le renseignement que le ministre dit ne pouvoir se procurer avant quinze jours. S'il est impossible de mettre plus de célérité dans la recherche des renseignements, c'est qu'il est grand temps d'instituer une enquête sur les méthodes administratives du ministère. Mais puisque le ministre a pu nous apprendre

cette nouvelle par l'intermédiaire d'un fonctionnaire dont il ne peut répondre qu'au seul point de vue politique, il faut nécessairement ou que ses méthodes administratives soient très mauvaises, ou que ce fonctionnaire soit paresseux de naissance. Quoi qu'il en soit, cela est assez indifférent à la discussion du projet de loi.

Pour revenir à l'amendement mis en discussion avant cette demande de renseignement, j'aimerais que l'on joignît la proposition de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) à l'amendement présenté par l'honorable ministre et que le texte de cet amendement fût modifié de façon à se trouver plus conforme aux dispositions de l'article 12 du bill, tel qu'il a été réimprimé. Je propose pour l'article 13 ou l'article 12a le texte qui suit :

Ni le Gouverneur en conseil ni le ministre n'a l'autorisation ni le pouvoir, pour les fins de la présente loi, de prendre par voie d'expropriation, d'acheter ou acquérir à titre onéreux aucun droit ou intérêt possédé sous l'empire d'une licence de coupe de bois.

Le ministre s'est servi des mots " coupe de bois ". C'est l'expression que l'on emploie couramment ici, mais elle n'est ni légale ni technique, et ne correspond pas, non plus, au texte de l'article 12.

Je propose que le texte suivant, qui constituera le paragraphe 2, soit substitué à l'amendement dont l'honorable ministre a donné lecture :

Dans le cas où le Gouverneur en conseil ou le ministre aurait à l'avenir l'autorisation ou le pouvoir pour les fins de la présente loi, de prendre par voie d'expropriation, d'acheter ou d'acquérir pareil droit ou intérêt, le prix à payer de ce chef ne sera pas taxé ou déterminé, soit judiciairement soit par conventionn, à un chiffre plus élevé ou majoré, pour la raison que la terre sur laquelle repose pareil droit ou intérêt se trouve située dans une réserve forestière créée sous l'autorité de la présente loi.

Je me suis contenté d'apporter deux modifications à l'amendement du ministre. En premier lieu, il est disposé que le Gouvernement sera ci-après autorisé, parce que le premier paragraphe porte déjà qu'il est autorisé. En deuxième lieu, j'ai employé dans le paragraphe dont je viens de donner lecture les mots " contiguës à " et " situées dans ".

M. OLIVER : Je ne vois qu'un seul inconvénient à cet amendement. Le premier article me semble substitué à la proposition faite par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) au sujet de l'article 7.

M. FOSTER : Il tend au même but.

M. OLIVER : Fort bien ! Ce texte correspond entièrement à notre pensée. Quant au paragraphe projeté, il me paraît inutile et serait sans effet, parce que l'autorisation d'acquérir déjà conférée au Gouverneur en conseil pourrait naturellement atténuer les termes de cette disposition.

M. R. L. BORDEN : Je vais faire connaître ma pensée. Le ministre a nettement affirmé n'avoir pas l'intention d'inclure ces coupes de bois dans les réserves forestières; mais comme elles y sont disséminées, il pourrait se faire plus tard qu'on désirât les acquérir. Mon honorable ami et le premier ministre déclarent qu'ils n'ont pas l'intention de le faire en ce moment, qu'il vaut mieux adopter le projet de loi tel qu'il est, laissant les coupes de côté, et, lorsqu'on se sera rendu compte de la situation, demander plus tard au Parlement, s'il y a lieu, l'autorisation de les racheter. Il me semble inutile d'adopter ce paragraphe ainsi que l'article dont le ministre donnait lecture il y a un instant, car tous deux tendent au même but ; mais je considère qu'il est nécessaire d'adopter cet article-ci, parce qu'il préviendra les personnes avec lesquelles le Gouvernement pourra négocier plus tard, que jamais le Parlement, s'il confère le droit d'expropriation, n'augmentera le chiffre de l'indemnité à leur être payée parce que leurs terres se trouvent contiguës à une réserve forestière.

M. OLIVER : Je saisis la pensée de mon honorable ami ; cet article servira simplement d'avis, il n'aura pas l'application dans la pratique.

M. R. L. BORDEN : Précisément.

M. OLIVER : Je me demande s'il y a vraiment lieu de donner un tel avis par rapport aux coupes de bois contiguës à une réserve forestière.

M. R. L. BORDEN : Voici mon but. L'autre jour, le ministre a modifié les limites des réserves forestières dans le but d'en exclure certaines coupes de bois. J'ai pensé que le jour où il voudrait racheter les coupes, il pourrait revenir aux limites fixées en premier lieu et que, dans ce cas, le mot " contiguës " aurait un certain sens et une portée véritable.

M. OLIVER : Voilà pour un côté de la question ; mais d'autre part, je suis sûr que mon honorable ami ne tient pas à passer pour appuyer une proposition tendant à léser des particuliers dans leurs intérêts.

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

M. OLIVER : Nous prenons sur nous d'acquérir à certaines conditions les coupes de bois comprises dans une réserve forestière, mais on pourrait nous blâmer de décréter que quiconque aura le malheur de posséder une coupe contiguë à une réserve forestière et par rapport à laquelle nous n'assumons aucun contrôle, devra nous la céder aux conditions que nous lui dicterons.

M. R. L. BORDEN : Je ne tiens pas à cela plus qu'il ne faut, et me contenterais des mots " immédiatement contiguës " si le ministre les agréait ; dans la négative, on pourrait les rayer.

Le point important, c'est que si l'on restreint l'étendue d'une réserve forestière en en excluant une coupe de bois qui se trouve néanmoins presque aussi favorisée que si elle était comprise dans la réserve, on pourrait faire en sorte que la loi mît cette coupe sur le même pied que celle qui se trouve entièrement ou partiellement comprise dans la réserve. Mais je désire, comme mon honorable ami, que le Parlement ne décrète aucune loi tendant à l'expropriation sans indemnité.

M. OLIVER : J'aimerais mieux que l'on rayât le mot " contiguës ", non que je désapprouve la manière de voir de mon honorable ami, mais parce que ce mot pourrait nous gêner à certains égards.

M. R. L. BORDEN : Rayons-le. Se trouve-t-il des coupes de bois partiellement situées dans quelque réserve forestière ?

M. OLIVER : Non.

M. W. J. ROCHE : Le Gouvernement a-t-il conclu quelque arrangement avec le Canadian-Northern relativement à l'échange de terres situées dans les limites d'une réserve contre d'autres situées en dehors ?

M. OLIVER : Il a été conclu il y a quelques années un arrangement dans ce sens, et c'est cet arrangement qui a déterminé le Canadian-Northen à se faire transporter les titres des personnes à qui il avait vendu des terres. Il a été réservé un territoire où le Canadian-Northern peut choisir des terres au lieu de celles qu'il avait droit de choisir dans les réserves de la montagne du Dauphin, du Canard et du lac Manitoba, mais non dans celle de la montagne du Porc-Epic.

M. W. J. ROCHE : Il ne doit pas avoir été vendu de terre dans la réserve de la montagne du Dauphin. Le gouvernement ne doit avoir à s'occuper que de celles que le Canadian-Northern avait déjà vendues.

M. OLIVER : Conformément à la demande formulée par l'honorable chef de l'opposition, je propose que les deux articles qui suivent soient insérés dans le projet de loi :

Ni le Gouverneur en conseil ni le ministre n'a l'autorisation ni le pouvoir, pour les fins de la présente loi, de prendre par voie d'expropriation, d'acheter ou d'acquérir à titre onéreux aucun droit ou intérêt possédé sous l'empire d'une licence de coupe de bois.

Dans le cas où le Gouverneur en conseil ou le ministre aurait à l'avenir l'autorisation ou le pouvoir, pour les fins de la présente loi, de prendre par voie d'expropriation, d'acheter ou d'acquérir pareil droit ou intérêt, le prix à payer de ce chef ne sera pas taxé ou déterminé soit judiciairement soit par convention, à un chiffre plus élevé ou majoré, pour la raison que la terre sur laquelle repose pareil droit ou intérêt se trouve située dans une réserve forestière créée sous l'autorité de la présente loi.

Article 13.

Quiconque viole quelque disposition de la présente loi ou quelque règlement fait sous son autorité, est, en sus de toute responsabilité par là encourue au civil, passible, sur conviction par voie sommaire, d'une amende d'au plus cent piastres, et, à défaut d'acquittement immédiat de ladite amende et des frais de la poursuite, peut être emprisonné pour un terme ne dépassant pas six moix, avec ou sans travaux forcés.

(Il est fait rapport du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU BILL MODIFIANT L'ACTE D'INTERPRETATION.

L'honorable M. AYLESWORTH (ministre de la Justice) propose la 2e lecture du projet de loi (n° 171) tendant à modifier l'acte d'interprétation.

M. BORDEN : A-t-on exposé l'objet de ce projet de loi ?

M. AYLESWORTH : On pourra trouver l'exposé de l'objet du projet de loi dans le compte rendu de la séance du 23 mai, page 4002 des Débats ; il consiste en la lecture que mon prédécesseur donna à la Chambre d'une lettre où se trouvent consignées les raisons qui ont motivé le dépôt du projet de loi. Dans cette lettre, le sous-ministre de la Justice expose que la refonte des lois lui a fait voir la nécessité d'établir les dispotions insérées dans le projet. Voilà pourquoi le ministère propose d'ajouter ces dispositions à l'acte d'interprétation.

(La motion est adoptée.—Le projet de loi est lu pour la 2e fois, délibéré sommairement en comité général ; il est lu pour la 3e fois et définitivement adopté.)

ADOPTION DU BILL RELATIF A LA COUR D'APPEL DU MANITOBA.

Le projet de loi (n° 195), déposé par M. Aylesworth, relatif à la cour d'appel du Manitoba, est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour l'examiner.

Sur l'article 2.

M. R. L. BORDEN : Cet article confère à la cour d'appel une juridiction exclusive en matière d'élections contestées dans la province.

M. AYLESWORTH : Oui. La loi du Manitoba confère une juridiction semblable en ce qui concerne la contestation des élections provinciales.

(Il est fait rapport du projet de loi, qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

1re LECTURE

Du projet de loi (n° 205), déposé par M. Belcourt, tendant à autoriser la compagnie du chemin de fer de l'Est du Pacifique.

ADOPTION DU BILL MODIFIANT LA LOI SUR LES MONNAIES.

Le projet de loi (n° 196), déposé par M. Fielding, tendant à modifier la loi sur les

monnaies, est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour l'examiner.

Sur l'article 1er :

Le ministre des Finances et receveur général peut, subordonnément à des règlements établis par le Gouverneur en conseil, racheter toutes monnaies d'argent, de cuivre ou de bronze qui ont été mises en circulation au Canada et que le frai résultant de leur usage légitime a rendues impropres à la circulation.

M. FOSTER : Les règlements détermineront-ils les conditions qui feront qu'une pièce de monnaie sera rachetable ?

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Nous n'avons pas édicté de règlements à cet égard, et je ne crois pas que cela soit nécessaire. Il est facile de s'apercevoir qu'une pièce est usée. Néanmoins, le point vaut la peine d'être mis à l'étude.

M. SPROULE : Sera-t-il statué sur le rachat des pièces mutilées ?

M. FIELDING : Non.

M. SPROULE : C'est regrettable, car lorsqu'on reçoit par accident une pièce perforée, on ne saurait la remettre en circulation. Il me semble que l'on devrait imaginer quelque moyen d'en rembourser la valeur réelle. De cette façon, on empêcherait la circulation des monnaies mutilées. Tant qu'elles resteront en circulation, nul ne s'efforcera de les en retirer.

M. FIELDING : Les monnaies mutilées sont dans le même cas que les faux billets de banque. Celui qui en reçoit est bien à plaindre, mais nous n'y pouvons rien. La mutilation des monnaies canadiennes constitue une infraction à la loi. Cela étant, je ne vois pas pourquoi nous mettrions une prime sur cette infraction en offrant de racheter les pièces mutilées. Saisis à diverses reprises de cette question, les fonctionnaires du ministère des Finances estiment qu'il ne serait pas sage de racheter les monnaies mutilées.

M. FOSTER : Passez-les à votre épicier.

M. FIELDING : On me dit qu'on les passe aux églises. J'ai été bien étonné d'apprendre la quantité de pièces mutilées qui se donnent dans les églises. On dirait vraiment que le public se montre fort généreux lorsqu'il s'agit pour lui de se débarrasser de ces monnaies mutilées, et si bonnes que soient mes intentions à l'égard des églises et de la personne qui m'a appris ce détail, je doute fort qu'il soit sage de racheter les pièces mutilées.

M. SPROULE : Sans établir de prime sur ces monnaies, on pourrait toujours reconnaître une certaine valeur à l'argent.

M. FIELDING : On peut obtenir la valeur du métal.

M. SPROULE : Où.

M. FIELDING : Chez ceux qui l'achètent, j'imagine. L'argent est presque aussi vendable que l'or.

M. SPROULE : Dans les campagnes, il se vendrait forcément à vil prix. Mais si on le rachetait à un rabais assez sensible pour punir ceux qui mettent en circulation ces sortes de pièces, ce serait un moyen d'en supprimer l'usage; mais tant qu'on permettra aux gens de s'en servir, elles resteront en circulation.

M. FIELDING : Il n'est pas permis de s'en servir; c'est une infraction à la loi.

M. SPROULE : Mais elles resteront en circulation tant qu'on ne les en retirera pas.

M. BERGERON : Si la loi pouvait atteindre ceux qui mutilent les pièces de monnaie d'argent, ce serait fort bien; on ne les découvre malheureusement pas. Il arrive souvent que ces sortes de monnaies tombent entre les mains de gens parfaitement innocents et ne connaissant pas mieux. Je sais qu'il circule dans le pays beaucoup de pièces mutilées, que les gens qui ne connaissent pas la loi les acceptent sans se douter des pertes auxquelles ils s'exposent.

On devrait imaginer quelque moyen de faire retirer ces pièces de monnaie par les banques qui les remettraient au receveur général; celui-ci pourrait ensuite les remplacer par de nouvelles pièces ou de quelque autre manière. En l'état actuel des choses, je crains que les innocents paient pour les coupables. On ferait bien, je crois, de chercher un moyen de débarrasser le pays de ces mauvaises pièces de monnaie. Quantité de pièces de 10 et 5 cents sont perforées. On s'en sert pour faire des bracelets, des colliers ou d'autres objets, et on les remet ensuite en circulation. Qu'on s'en débarrasse dans les église ou ailleurs, peu importe; ce n'en est pas moins un grave inconvénient qui ne nous fait guère honneur aux yeux des étragers.

Il me semble que le ministre des Finances, qui dépose un projet de loi relatif au rachat des pièces usées, pourrait aussi chercher à diminuer le nombre de pièces détériorées mises en circulation.

M. FIELDING : L'argent a toujours sa valeur commerciale en tant que métal.

M. BERGERON : Cette valeur est bien modique.

M. FIELDING : Elle représente à peu près la moitié de la valeur nominale de la pièce. On trouve toujours à vendre de l'argent.

M. BERGERON : Le ministre n'ignore pas que celui qui offrirait cet argent en vente s'exposerait à être arrêté.

M. FIELDING : Je n'en suis pas sûr. C'est possible; il pourrait toujours obtenir

la motié de la valeur nominale de la pièce d'argent.

M. SPROULE : A qui vendre cet argent? On trouvera peut-être un bijoutier qui en offrira un prix excessivement bas. Tout dernièrement, j'ai vu quelqu'un qui, descendant du train, est entré à la hâte dans un restaurant; en sortant, il s'aperçut qu'on lui avait donné une pièce d'un dollar perforé. S'il cherche à la passer à d'autres, il s'expose à être arrêté. Voilà donc un dollar entièrement perdu pour lui. Il ne peut pas a donner en paiement; il n'y a d'endroit où il puisse s'en débarrasser. Il n'a qu'à garder la pière et à subir la perte. Il devrait exister quelque moyen de faire racheter cet argent à un prix raisonnable.

M. FIELDING : Je crains fort que mon honorable ami me demande de racheter la monnaie d'argent américaine, car nous n'avons pas de dollar d'argent en circulation.

M. SPROULE : C'était, en effet, un dollar américain ; mais tant que l'on permettra la mise en circulation au Canada des pièces américaines de 25 cents et d'un dollar, il importe d'aviser au moyen de les racheter. Les banques acceptent maintenant ces pièces-là.

M. FIELDING : Les bonnes, non les mauvaises.

M. BERGERON : Il circule encore beaucoup de pièces américaines au Canada, surtout dans les campagnes.

M. FIELDING : A la date du dernier rapport, nous en avions exporté pour $273,000, et depuis, d'autres sommes ont encore été expédiées aux Etats-Unis. D'ici à la fin de l'année, nous atteindrons probablement $400,000, et j'espère qu'après cela il restera très peu de monnaie américaine en circulation au Canada. Il nous en reviendra naturellement d'autre après un certain temps, et il nous faudra répéter l'opération.

(Il est fait rapport du bill, qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU BILL RELATIF A L'ANNEE FINANCIERE.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 162), déposé par M. Fielding, relatif à l'exercice financier.

M. FIELDING : Le comité a fait un rapport favorable sur ce projet de loi, sauf sur un point qui fut réservé. Dans la rédaction, on s'était servi d'une formule assez inusitée pour autoriser le Gouverneur en conseil à modifier la loi à l'égard de certaines dates. Ce détail fut signalé à l'attention par l'honorable député de Lennox et le chef de l'opposition, et j'ai partagé leur manière de voir; bien qu'on ait prétendu qu'il existe un précédent qui justifie la rédaction première, j'ai préféré faire rédiger un texte nouveau afin de faire disparaître l'objection qu'on avait soulevée.

Je propose maintenant que l'article soit ainsi libellé :

Quand, dans toute loi du parlement du Canada, ci-devant rendue ou rendue pendant la présente session, il est désigné un jour ou une époque pour quelque chose que ce soit, et que le Gouverneur en conseil est d'opinion que le jour ou l'époque ainsi disignée a été fixée par rapport à l'ancienne année financière, ou que le jour ou l'époque désignée pour cet objet doit correspondre à la nouvelle année financière, le Gouverneur en conseil pourra par voie de proclamation, déclarer que le jour ou l'époque fixée pour cet objet sera modifiée de telle sorte qu'ils aient à l'égard de la nouvelle année financière le même rapport que le jour ou l'époque ci-devant désignée avait à l'égard de l'ancienne année financière.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Il est fait rapport du projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.

ADOPTION DU BILL RELATIF AUX ROUTES ET AUX RESERVES POUR ROUTES DANS LES PROVINCES DE SASKATCHEWAN ET D'ALBERTA.

Le projet de loi (n° 202), déposé par M. Oliver, relatif aux routes et aux réserves pour routes dans les provinces de Saskatchewan et d'Alberta, est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour l'examiner.

Sur l'article 2.

M. R. L. BORDEN : Quel changement a-t-on effectué dans chaque cas, et quel en est l'objet ? On avait promis de me faire tenir une note sur ce projet de loi ; je ne l'ai jamais reçue.

M. OLIVER : Il n'a été apporté aucune modification à l'article dont M. le Président vient de donner lecture, mais le sous-attorney général d'Alberta a manifesté le désir qu'il fût inséré certains mots précisant la date à laquelle le bill aura force de loi.

M. SPROULE : Pourquoi ne pas supprimer les mots " aux territoires du Nord-Ouest " pour ne dire que " dans les limites des provinces d'Alberta et de Saskatchewan "?

M. OLIVER : Cela correspondrait aux deux amendements qui ont été proposés.

M. LENNOX : Oui, et ce serait plus clair.

M. OLIVER : Je propose la suppression des mots : " aux territoires du Nord-Ouest ".

(L'amendement est adopté.)

Sur l'article 3.

M. OLIVER : Le seul changement apporté à cet article réside dans les mots " nul chemin ne devra avoir plus de soixante-six pieds de largeur", qui ont été ajoutés.

M. SPROULE : Avant cela, quelle était la largeur des chemins ?

M. OLIVER : Dans les territoires, la largeur des chemins varie entre 66 et 99 pieds, selon la date des arpentages. Comme, de nos jours, on donne aux chemins 66 pieds de largeur, nous avons inséré ces mots afin que tous les chemins qui seront établis en vertu des dispositions de cette loi nouvelle aient une largeur uniforme de soixante-six pieds.

Sur l'article 4 (le dépôt des plans et notes d'arpentage transfère le terrain à la province).

M. SPROULE: Pourquoi n'exigez-vous pas que les notes d'arpentage soient adressées à la province ? J'imagine qu'elle sera dotée d'un bureau d'enregistrement où seront déposés les documents relatifs aux biens-fonds de la province. Ne conviendrait-il pas d'y déposer les plans et notes d'arpentage, car on aura constamment besoin de les consulter pour les entreprises municipales ?

M. OLIVER : Mon honorable ami verra qu'il existe une disposition portant qu'il devra être déposé un exemplaire des plans et notes d'arpentage au bureau des titres de biens-fonds, lequel sera placé sous le contrôle de la province à partir du 1er août.

M. SPROULE : N'existe-t-il pas de bureaux d'enregistrement portant le nom de bureaux des titres de biens-fonds. Nous avons modifié cet article dans le but de le rendre plus clair. Sous sa forme primitive, l'article était plutôt confus parce qu'on avait cherché à trop préciser.

Sur l'article 5 (arpentage de nouveaux chemins par les provinces).

M. OLIVER : Dans le texte primitif, nous avions tenté de nous conformer aux différentes réserves pour chemins dans les diverses parties du Nord-Ouest. Dans la pensée du législateur et conformément au désir du gouvernement provincial, toutes les réserves pour chemins qui seront établies aux termes du projet de loi devront avoir une largeur de 66 pieds, largeur aujourd'hui adoptée.

M. R. L. BORDEN : En d'autres termes, un chemin devra avoir 66 pieds de largeur même s'il est établi dans un district où l'on avait prévu jusqu'ici l'établissement d'un chemin de 99 pieds de largeur ?

M. OLIVER : Oui.

M. WILLIAM WRIGHT : Cela changera-t-il les arpentages des emplacements de villes ?

M. OLIVER : Non.

Sur l'article 6 (le dépôt des plans et notes d'arpentage transfère les terrains à la province ; retour des terres à la couronne au Canada).

M. OLIVER : Le deuxième paragraphe est tout à fait nouveau ; le premier a été modifié de façon à disposer que, dès qu'ils sont dressés, les plans et notes d'arpentage doivent être adressés au département des travaux publics de la province, un exemplaire devant en être transmis à l'inspecteur général, à Ottawa. Cette modification a pour but de permettre aux autorités provinciales d'améliorer leurs chemins sous le plus bref délai possible. Elles veulent établir un nouveau chemin à travers des propriétés privées ou des terres fédérales ; elles en font faire en ce moment l'arpentage, et dès qu'il sera terminé et que les plans et notes en auront été déposés au département des travaux publics de la province, elles pourront s'occuper d'améliorer leurs chemins.

L'article porte en outre qu'advenant le cas où l'inspecteur général jugerait le plan inexact, celui-ci pourra être retiré ; mais s'il est précis, s'il est parfait, comme il devrait toujours être, il n'y aura aucun retard, tandis que le texte primitif du projet de loi devait nécessairement occasionner des délais considérables.

M. SPROULE : Pourquoi ce dépôt ne serait-il pas fait au bureau des titres de biens-fonds aussi bien qu'au département des travaux publics ? On semble prendre un chemin bien détourné.

M. R. L. BORDEN : Bien que l'article soit susceptible de donner les résultats qu'on en attend, il me semble rédigé d'une façon assez maladroite. Il porte en premier lieu que le dépôt des plans et notes d'arpentage au dénent la propriété de la couronne dans la province, les chemins ainsi arpentés deviennent la propriété de la couronne pour la province. Plus loin, il est dit qu'un exemplaire de ces plan et notes d'arpentage doit être transmis au département des travaux publics et à l'arpenteur général du Canada, lequel, dans le mois du moment auquel il l'a reçu, a droit d'en exiger le retrait, ce qui a pour effet de remettre en posession de la couronne en Canada les terres portées à ce plan d'arpentage.

Il eût été plus simple, ce me semble, de dire que, le plan n'ayant pas été désapprouvé dans le mois à compter du moment où il a été reçu, les terres appartiendront à la province ; cela vaudrait mieux que ce renvoi de Caïphe à Pilate.

M. OLIVER : En effet, cela vaudrait peut-être mieux.

M. SPROULE : Ne vaudrait-il pas mieux faire déposer au bureau des titres de biens-fonds plutôt qu'au département des Travaux publics ?

M. OLIVER : Les notes seront transmises au département des Travaux publics de la province, et un exemplaire du plan approuvé par l'ingénieur en chef du département des travaux publics sera déposé au bureau des titres de biens-fonds. Le plan

est tout d'abord approuvé par le département des travaux publics parce que c'est ce dernier qui est responsable des travaux à être exécutés sur les réserves pour chemins, et tout plan serait inutile et ne saurait être déposé, qui ne répondrait pas aux fins du département des travaux publics avant d'être déposés au bureau des titres de biens-fonds et avant que les terrains deviennent propriété de la province.

Sur l'article 8 (exception faite des mines et minéraux).

M. OLIVER : C'est une disposition nouvelle. On constate qu'il est d'usage, dans les régions houillères, de prendre possession des houilles gisant sous les réserves pour chemins ; nous avons cru qu'il vaut mieux décréter que la province n'aura pas la propriété des mines ou minéraux gisant sous quelque partie d'un chemin.

M. SPROULE : Dans l'Ontario, la possion de tous les minéraux est donnée à la province en vertu d'un jugement du conseil privé, tandis que là-bas on ne reconnaît pas ce droit à la province, pas même sur les terrains qui lui appartiennent ; n'est-ce pas une singulière anomalie ?

(Il est fait rapport du projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU BILL MODIFIANT LA LOI SUR L'IMMIGRATION.

M. OLIVER propose la 3e lecture du projet de loi (n° 170) relatif aux immigrants et à l'immigration.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Avant que l'on passe à la discussion de ce projet de loi, je crois devoir appeler l'attention du ministre de l'Intérieur (M. Oliver) sur certaines lacunes qu'il importe, selon moi, de combler. L'étude de ce nouveau projet de loi relatif à l'immigration a été suivie avec intérêt par les membres du corps médical de Montréal qui m'ont signalé certaines dispositions qui pourraient être modifiées avec avantage. C'est sur ces modifications que je désire appeler l'attention de l'honorable ministre.

Le texte primitif de l'article 2 classait parmi les immigrants les passagers de seconde. Cette disposition ayant été supprimée, on me fit observer que nombre d'immigrants peu recommandables pourraient tenter d'entrer au pays en prenant un passage de seconde. Je constate toutefois qu'en modifiant l'article 2, mon honorable ami a prévu cet inconvénient, du moins dans une certaine mesure, puisque l'article est maintenant conçu dans les termes suivants :

L'expression "immigrant" signifie et comprend tout voyageur ou passager d'entrepont ou tout individu dit "work-a-day" qui gagne son passage à travailler sur un navire, qu'il soit ou non inscrit comme membre de l'équipage après que le navire, qu'il soit ou non inscrit comme membre de l'équipage après que le navire a quitté le premier ou le dernier port de partance, et tout passager des premières ou de secondes ou membre de l'équipage ayant cessé de l'être qui, à l'examen, se trouve appartenir à une catégorie quelconque d'individus susceptible d'être exclue du Canada.

Si je comprends bien, tous les passagers sont assujettis à l'examen, et lorsque, à l'examen, un passager des secondes se trouvera appartenir à une catégorie peu recommandable d'individus, il sera considéré comme un immigrant aux termes de la loi.

M. OLIVER : Le passager des premières également.

M. MONK : Si l'examen est fait avec soin, cela suffira ; mais l'examen est indispensable. On m'a fait observer que si cet examen n'était pas fait, beaucoup de personnes pourraient prendre un passage de première ou de deuxième afin de se soustraire aux dispositions de la loi relatives à l'exclusion. Je crois cependant que l'on pourra obvier à cela au moyen des règlements et d'un examen rigoureux.

Il est un autre point que je désire signaler au ministre ; je veux parler de l'inspection médicale.

Sous ce rapport il me semble que la nouvelle loi tend plutôt à diminuer qu'à augmenter, ainsi que je crois qu'elle devrait le faire, les pouvoirs et l'autorité du médecin et des attributions qu'il avait auparavant. Je ne m'attarderai pas à donner lecture à la Chambre des attributions que le médecin possédait. J'ai à la main une copie de la lettre qui le nomme et qui m'a été remise à Montréal. On lui donnait des pouvoirs très étendus par cette lettre qui est datée du 30 avril 1904, et des médecins que j'ai rencontrés à Montréal m'ont dit que les pouvoirs énumérés dans sa lettre devraient être insérés dans la loi même. Il y a peut-être une objection à cela, parce qu'il n'y a aucun doute que ces pouvoirs seront définis par les règlements. On pourrait raisonnablement les augmenter ou les diminuer suivant le cas, et s'ils sont définis absolument dans une loi, on pourrait peut-être se trouver embarrassé plus tard. Il me semble mieux alors de laisser la définition de ces pouvoirs dans un règlement qui sera adopté en vertu de la nouvelle loi.

Je veux appeler l'attention de mon ami sur l'article 5 ou les pouvoirs du Gouverneur général en conseil, concernant la nomination des fonctionnaires appelés à appliquer cette loi sont énumérés. Je veux appeler particulièrement son attention sur l'article 5 :

Le Gouverneur en conseil peut nommer un directeur de l'immigration, des commissaires d'imigration, des agents d'immigration, des médecins et les autres fonctionnaires nécessaires pour donner effet à la présente loi.

Il n'y a aucun doute que cet article comprend le pouvoir de nommer un médecin

en chef, mais pourquoi ne pas le dire explicitement ? Il serait mieux de mentionner dans cet article cette charge importante de médecin en chef ou surintendant médical. J'ai rédigé un amendement que je me propose de soumettre au comité, savoir d'ajouter après les mots " agents d'immigration " dans la deuxième ligne les mots "et le médecin en chef ". Je crois que c'est nécessaire pour les raisons que j'ai données.

Il y a une autre question sur laquelle je désire appeler l'attention de mon honorable ami. L'article 25 de la nouvelle loi parle de la détention temporaire des immigrants dans un hopital après qu'ils ont été débarqués du navire,

Mais il n'y a rien qui se rapporte à leur renvoi. L'article dit :

Le médecin peut à toute époque, avec le consentement et l'approbation du ministre, effectuer tels arrangements qu'il considère nécessaires pour le soin et la surveillance des immigrants qui, pendant que dure la surveillance médicale, sont détenus à bord d'un navire ou qui, ayant obtenu la permission de quitter le bord, sont détenus soit pour traitement médical soit en attendant leur renvoi.

Je suppose que cela est dans les attributions du médecin de l'hôpital. Mais on me dit que l'on fait quelquefois agir des influences pour obtenir la libération d'un immigrant détenu à l'hôpital pour maladie et qu'il est difficile pour le médecin de l'hôpital de garder l'immigrant. A mon avis le médecin devrait avoir le pouvoir, d'après les règlements, de déclarer que la cause de la détention de l'immigrant a cessé et qu'il peut être remis en liberté. On m'a mentionné le cas d'une immigrante qui était détenue à l'hôpital de Québec parce qu'elle était atteinte de trachoma dans sa période contagieuse. Un membre du Parlement représentant un comté de la Nouvelle-Ecosse, obtint du ministre un ordre de la remettre en liberté. On donnait comme raison que le mari de cette femme demeurait chez lui et qu'il offrait de lui donner les soins nécessaires, si on la renvoyait dans la Nouvelle-Ecosse. Sa mise en liberté à cette époque offrait un grand danger pour tous ceux avec lesquels elle aurait pu être en contact, mais heureusement ses enfants à ce moment tombèrent malades de la rougeole et elle fut obligée de rester à l'hôpital tant qu'ils ne furent pas guéris. On m'a mentionné ce cas comme étant un exemple de la nécessité que le pouvoir de remise en liberté devrait être donné seulement au médecin.

Un mot maintenant au sujet du conseil d'enquête dont il est question dans l'article 31. Cet article dit que l'on pourra créer un conseil d'enquête du même genre que celui qui existe aux Etats-Unis dans des circonstances semblables. Cet article est ainsi conçu :

Avec l'autorisation du ministre, l'agent d'immigration, le médecin et tout ou tous autres fonctionnaires nommés à cette fin par le ministre, peut agir comme conseil d'enquête à un port d'entrée pour informer au sujet de tout imigrant désirant entrer au Canada. La décision de ce conseil quant au droit de cet immigrant de débarquer au Canada est assujétie à appel au directeur de l'immigration, et la décision de ce dernier est susceptible de revision par le ministre.

Cela s'applique je crois à un immigrant dont on conteste le droit d'entrer en Canada.

Ce conseil, qui ne comprendra qu'un seul médecin, l'officier de santé, et qui sera composé de trois membres, pourra voir ses décisions portées en appel auprès du surintendant de l'immigration dont les arrêts seront soumis à la revision du ministre. Les médecins de Montréal ont fait remarquer que dans des cas comme ceux prévus par les articles 26 et 27, savoir les cas de maladie contagieuse, des médecins seuls peuvent être juges, et que ce conseil pourrait être composé de médecins seulement. Je crois que cela mérite considération. Lorsqu'il y a doute, le conseil d'enquête devrait être composé en médecins seulement. Je crois que cela mérite considération. Lorsqu'il y a doute le conseil d'enquête devrait être composé en majorité au moins de médecins. Comment un agent d'immigration ou tout autre fonctionnaire ordinaire du département pourrait-il être un juge compétent dans un cas douteux de maladie. Le conseil devrait être composé au moins d'une majorité de médecins et l'appel devrait être porté non pas devant le surintendant de l'immigration mais devant le médecin en chef dont la décision pourrait être revisée par le ministre s'il était nécessaire. A ce sujet j'ai préparé un amendement que je désire soumettre à mon honorable ami. Cet amendement se lit comme suit :

Que l'ordre de procéder à la 3e lecture du projet de loi soit rayé du rôle et que le bill soit renvoyé de nouveau au comité général, qui devra mettre à l'étude l'amendement suivant :

A ajouter après les mots " agents d'immigration " dans la 2e ligne de l'article 5 les mots " et le médecin ".

Lorsqu'il s'agit de cas prévus par les articles 26 et 27 ledit conseil d'enquête sera composé de médecins au moins en majorité, et un appel de sa décision ne pourra être porté que devant le médecin en chef, dont la décision pourra être revisée par le ministre.

A la suite des observations qui m'ont été faites je crois qu'il est important de soumettre cet article à la Chambre.

M. OLIVER : Je n'ai aucune objection à l'adoption de cet amendement mais je désire dire qu'après avoir relu le bill j'ai trouvé des erreurs typographiques et des erreurs aussi de rédaction qu'il serait bon de corriger avant de faire subir au bill sa troisième lecture. Je voudrais que mon honorable ami fasse sa motion d'une façon assez générale pour permettre de proposer tous les amendements que je désirerais faire.

M. MONK propose que l'ordre de procéder à la 3e lecture soit rayé du rôle et que

le bill soit renvoyé au comité général pour y subir de nouvelles modifications.

(La motion est adoptée.)

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

Le comité reprend à huit heures.

Sur l'article 31.

M. MONK propose d'amender cet article en y ajoutant les mots suivants, après le paragraphe 1er :

Lorsqu'il s'agit de cas prévus par les articles 26 et 27 ledit conseil d'enquête devra être composé de médecins, au moins en majorité, et un appel de la décision ne pourra être porté que devant le médecin en chef dont la décision pourra être revisée par le ministre.

M. OLIVER : Je n'approuve pas entièrement cet amendement. Tout en reconnaissant que l'article est susceptible d'être amendé, il peut cependant y avoir des objections à la création d'un conseil composé exclusivement de médecins. Naturellement on doit soumettre aux médecins les questions qu'ils sont compétents à juger, mais il y a d'autres questions qui sont encore plus importantes, et qu'il faut décider à un autre point de vue que celui de la médecine.

M. MONK : Mon honorable ami (M. Oliver) croit voir certaines difficultés dans la création d'un conseil composé entièrement de médecins ou au moins en majorité. Alors qu'il laisse de côté la partie de l'amendement qui pourvoit à ce que l'appel soit porté devant le médecin en chef au lieu d'être porté devant le surintendant.

M. OLIVER : Je consens à cela.

M. MONK : Réservant la revision au ministre.

M. OLIVER : Je veux bien.

M. MONK : Je suppose que cela sera satisfaisant. J'ai proposé d'abord que dans les cas prévus par les articles 26 et 27 le conseil d'enquête devrait être composé en majorité de médecins, mais vu qu'il semble y avoir quelques difficultés à cela, je suppose qu'on pourrait omettre cette partie de l'amendement, si l'appel dans un cas de ce genre était porté devant le médecin en chef.

M. OLIVER : J'accepterais cette rédaction.

M. SPROULE : Je crois qu'il n'y aurait aucun danger à laisser le cas à la décision du médecin, parce que c'est une question de maladie ou de santé. Si la maladie est de nature telle qu'elle exige l'isolement de l'immigrant, il n'y a aucune personne plus en mesure d'en juger qu'un médecin. Je crois que l'avis du médecin lorsqu'il ne porte que sur la question de maladie devrait être accepté par tout inspecteur.

M. OLIVER : Où l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) désire-t-il insérer les mots de son amendement ?

M. MONK : Je propose d'ajouter dans le premier paragraphe de l'article 31 les mots suivants :

Lorsqu'il s'agit de cas prévus par les articles 26 et 27 ledit conseil d'enquête devra être composé de médecins, au moins en majorité, et un appel de la décision ne pourra être porté que devant le médecin en chef dont la décision pourra être revisée par le ministre.

(L'article tel qu'amendé est adopté.)

M. BERGERON : Que fait-on de ces immigrants lorsqu'ils débarquent à Québec ? Qui les dirige ? Qui les nourrit ? Quel soin en prend-on ?

M. OLIVER : Nous avons à Québec un agent d'immigration et des bâtiments, mais on désire et c'est généralement ce qui a lieu qu'il n'y ait pas à Québec plus de délai qu'il n'en faut pour débarquer les immigrants du navire, inspecter leur bagage, les faire passer à l'examen médical et les faire monter à bord du train. Tout cela se fait sous la surveillance de l'agent d'immigration, et d'après les instructions que peuvent donner le médecin en chef ou ses assistants ou tout autre fonctionnaire du département de l'immigration.

M. BERGERON : Tout le monde a-t-il la permission de vendre aux immigrants et d'être une espèce de marchand ambulant ? Cela est-il permis, et y a-t-il un fonctionnaire chargé de protéger les immigrants et de veiller à ce que personne ne les vole ?

M. OLIVER : Il y a un restaurant qui est tenu par le Gouvernement et tout récemment on a dit que dans ce même restaurant on avait fait payer plus cher aux immigrants qu'on aurait dû pour ce qu'ils avaient à acheter. Le département fait une enquête dans le moment à ce sujet.

M. BERGERON : J'ai lu dans un journal que certains immigrants avaient porté plainte qu'on leur avait fait payer pour le pain et autres comestibles dont ils avaient besoin plus que le prix raisonnable. Et il semblerait qu'il n'y avait personne pour les protéger. Un de ces immigrants a dit :

J'ai payé 25 cents pour un gros pain que j'ai constaté plus tard pouvoir acheter pour 18 cents dans la ville de Québec. J'ai vu qu'on avait fait payer à d'autres immigrants 30 cents pour un pain de même grosseur, et le prix variait apparemment suivant la volonté du vendeur.

Le prix des conserves était plus modéré.

Je veux savoir s'il y a quelqu'un chargé de protéger les immigrants contre ceux qui extorquent leur argent de cette manière.

M. OLIVER : C'est le devoir de l'agent de protéger les immigrants. On a dit récemment qu'une protection suffisante n'a pas été accordée dans certains cas. D'un autre

côté, celui qui a charge du restaurant et contre lequel on a porté ces plaintes, à télégraphié qu'il les niait absolument et a demandé une enquête. Une enquête se fait présentement. Est-ce que mon honorable ami de Jacques-Cartier a d'autres amendements à proposer ?

M. MONK : Je n'ai pas d'autres amendements à proposer. Il y aura plusieurs changements à faire dans les articles concernant les amendes.

Sur l'article 50.

M. OLIVER : Le mot " passager " devra être remplacé par le mot " personne " les quatre fois qu'il apparaît dans cet article. La raison de ce changement est que si nous n'employons pas le mot " personne " et si un " stowaway " mourait pendant la traversée, on ne tiendrait pas note de sa mort.

M. BICKERDIKE : L'honorable ministre a-t-il décidé quelque chose au sujet de l'idée que j'ai émise de faire faire l'inspection des navires avant leur départ de l'autre côté de l'océan. Cela coûterait un peu plus cher, mais à Montréal nous croyons que l'inspection serait mieux faite de l'autre côté de l'océan que de ce côté ici. Si le ministre jugeait à propos de nommer des médecins examinateurs aux ports européens, je suis certain que la Chambre lui donnerait avec plaisir ce pouvoir.

M. OLIVER : La loi donne déjà au Gouvernement le pouvoir de nommer des médecins de l'autre côté de l'océan ; c'est tout simplement une question d'administration. Ce serait un changement très radical et qui entraînerait de grandes dépenses. Cependant, l'idée venant de la ville de Montréal a droit d'être étudiée et le sera certainement.

M. SPROULE : On me dit que les Etats-Unis font examiner leurs immigrants en Europe, et si nous pouvions faire la même chose, je crois que ce serait très désirable. Il vaudrait beaucoup mieux empêcher les immigrants dont nous ne voulons pas d'embarquer sur les navires que d'encourir les frais et les dépenses de les renvoyer après qu'ils sont arrivés ici.

M. OLIVER : Ce serait beaucoup mieux.

M. MONK : Si les immigrants d'une catégorie non désirable savaient qu'ils devront subir un examen médical avant de quitter l'Europe ils ne s'embarqueraient pas, et ce serait pour nous un grand avantage. Le pouvoir de nommer des médecins en dehors du Canada, dont parle l'honorable député (M. Bickerdyke) est conféré au ministre par les articles 4 et 5 de la loi.

M. OLIVER : On me dit que les immigrants sont obligés de subir un examen médical avant de pouvoir embarquer sur le navire. C'est le médecin du navire qui fait cet examen. Cependant, il n'est pas fait dans notre intérêt et il n'est pas suffisant.

M. SPROULE : Il est évident qu'il n'est pas suffisant, car autrement il ne nous viendrait pas autant d'immigrants non désirables. Il est bon de se renseigner sur ce que les autres pays font, et si les Etats-Unis ont un examen médical pourquoi le Canada n'en aurait-il pas un ?

M. OLIVER : Je ne crois pas que les Etats-Unis en aient pour la simple raison que leur loi est absolument positive, et qu'il serait inutile pour eux de faire un examen médical de l'autre côté de l'océan.

M. MONK : Je crois que le ministre trouvera dans le rapport du commissaire général de l'immigration des Etats-Unis qu'on y parle d'une inspection médicale qui se fait de l'autre côté de l'océan, et des difficultés qui ont surgi entre les médecins examinateurs des Etats-Unis et les agents de la ligne Elder-Dempster.

M. OLIVER : Le département étudiera la question en vue de donner effet à la proposition s'il est possible. Si les Etats-Unis font la chose ce sera un guide pour nous.

(Le comité fait rapport du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

PHILIP WAGNER.

M. FIELDING propose à la Chambre de se former en comité des subsides.

M. GEO. W. FOWLER (King-et-Albert, N.-B.) : Monsieur l'Orateur, je désire proposer, appuyé par l'honorable député de York, N.-B. (M. Crocket) l'amendement suivant :

Que tous les mots après le mot " que " dans la motion principale soient supprimés et remplacés par les suivants :

Considérant qu'un nommé Philip Wagner, domicilié à Edmonton, agissant d'après les instructions de J. A. Smart, sous-ministre de l'Intérieur, et sur la recommandation de M. Oliver, M.P., a été nommé interprète à Edmonton avec des émoluments de $30 par mois ; qu'il a reçu avis de sa nomination dans le mois de décembre 1898 et paraît être entré en fonction le 1er janvier 1899 ;

Que le 26 juillet 1900 ledit Wagner a donné sa démission mais que M. Oliver, M.P., lui ayant conseillé de garder son emploi, il est resté en fonction jusqu'à ce qu'il ait été destitué par le département de l'Intérieur le premier juin 1901 ;

Qu'à diverses époques pendant qu'il exerçait ses fonctions à Edmonton et plus tard ledit Wagner a été accusé d'avoir volé de l'argent aux immigrants, d'avoir converti à son propre usage des sommes qu'il avait reçues des immigrants en paiement d'inscriptions de homesteads et pour autres fins ; qu'il a été poursuivi par des particuliers et par le département de la Justice, qu'il a subi plusieurs procès sur lesdites accusations et qu'il a été trouvé coupable au moins deux fois et condamné à l'emprisonnement aux travaux forcés au fort de Saskatchewan ;

Que nonobstant ce dossier ledit Wagner a été le 1er juillet 1905 nommé assistant-agent d'immigration à Edmonton à un salaire de $25 par mois, et interprète à un salaire de $75 par mois faisant en tout une somme de $100 par mois ;

Que pendant les dernières élections provinciales d'Alberta on a appelé l'attention du ministre de l'Intérieur sur le fait que ledit Wagner, bien qu'étant un employé du département de l'Intérieur prenait une part active dans lesdites élections. Mais ledit Philip Wagner, malgré ses fautes, est encore à l'emploi du département de l'Intérieur ;

Que subséquemment à ladite élection provinciale et pendant le mois de janvier 1906 une plainte était portée devant le ministre de l'Intérieur par un nommé W. S. Griesbach, un électeur de la ville d'Edmonton, appuyée par un bon nombre des électeurs de la province d'Alberta, à l'effet que ledit Philip Wagner était intervenu dans les élections provinciales qui venaient de se terminer, et accusant spécifiquement ledit Wagner d'actes illégaux commis lorsqu'il était employé par le gouvernement fédéral et qu'il recevait $100 par mois.

Qu'aucune occasion n'a été donnée audit plaignant de prouver lesdites accusations.

Que dans l'opinion de cette Chambre ledit Philip Wagner devrait être immédiatement destitué, ou s'il nie la vérité desdites accusations et allégations qu'une enquête soit tenue immédiatement.

Je ne me propose pas, monsieur l'Orateur, de discuter longuement cette question, mais il y a conjointement avec cette accusation certaine correspondance que je désire soumettre à la Chambre. Les lettres qui ont été échangées entre les différents fonctionnaires du département de l'Intérieur sur le sujet sont très nombreuses et très volumineuses.

Je ne me propose pas de les lire toutes, parce que ce n'est pas nécessaire pour ce que j'ai en vue. Mon but est de montrer que le dit Wagner est un favori, un ami et un protégé du ministre actuel de l'Intérieur ; que cette amitié et intimité ont existé depuis longtemps ; qu'elles ont commencé lorsque le ministre actuel était simple membre de cette Chambre ; que ce Wagner est entré dans le service public principalement à la sollicitation du ministre actuel de l'Intérieur; que plus tard il a été destitué pour inconduite, et qu'aussitôt que le ministre actuel est arrivé à la tête du département de l'Intérieur, presque son premier acte officiel a été de recueillir son ami Wagner, et non seulement de lui rendre son emploi dans le département mais de lui donner un salaire beaucoup plus élevé que celui qu'il avait avant d'avoir été destitué. Ce Philip Wagner a été nommé interprète à Edmonton vers le premier janvier 1899 ; il a reçu avis de sa nomination vers le 28 décembre 1899. La correspondance à ce sujet montre que l'on prenait très peu de soin dans le département de l'Intérieur. Ce Wagner a été fonctionnaire dans le service extérieur du département depuis le premier janvier jusqu'à une date avancée de l'été, avant que l'on sut dans le département quel salaire il aurait

et même on ne savait pas s'il était employé dans le département ; et il n'a reçu un salaire qu'après sept ou huit mois de service. Je ne mentionne ce fait qu'en passant. Il n'a pas d'importance pour le sujet que je discute, mais il montre comment sont conduites les affaires du département de l'Intérieur, un département que l'on a toujours considéré comme un modèle d'affaires; mais je crois que les révélations qui ont été faites pendant cette session ont démontré que le département n'était plus le département modèle que des amis prétendaient.

Nous trouvons que dès le début de son emploi cet homme a eu des difficultés. Il a commencé par frauder les personnes avec lesquelles il avait des relations, et dont il devait prendre un soin particulier. Il était interprète des Galiciens. Il était de son devoir d'aller rencontrer les immigrants à leur arrivée dans le pays, de leur enseigner ce qu'ils devaient faire pour prendre des homesteads, de les aider et d'être un espèce de père pour eux ; mais il montra au contraire qu'il était un beau-père et un beau-père cruel, le beau-père des vieilles légendes. Au mois de juillet de la première année de son emploi, il commença à tromper et à voler les gens ; au mois de juillet 1900 il a été accusé d'avoir commis certaines infractions à la loi au détriment de ces immigrants. J'ai à la main une lettre écrite par le secrétaire du département de l'Intérieur, à la date du 9 novembre 1900, adressée à Philip Wagner, la personne en question, et qui est ainsi conçue :

Ottawa, 9 novembre 1900.

Monsieur,—Je suis chargé de vous demander de rendre compte immédiatement de l'emploi que vous avez fait de la somme de $7 qui vous a été remise le 30 octobre 1899 . . .

Cela se passait dans la première année de son service ; il est entré en service au mois de janvier 1899.

. . . par un nommé Toder Warenka afin de payer le coût de transport d'une caisse de vêtements qui lui appartenait, et que détenait la ligne Allan. Nous avons votre reçu à cet effet dans le département.

M. Warenka et sa famille paraissent avoir souffert beaucoup de désagrément de n'avoir pas reçu la boîte en question, et il est nécessaire que vous donniez des explications complètes de l'affaire et que vous remettiez immédiatement l'argent si vous l'avez encore en votre possession.

Une copie de cette lettre a été envoyée à M. R. A. Ruttan, agent des terres fédérales à Edmonton avec instructions de se mettre immédiatement en rapport avec vous et de prendre telle action qu'il croira nécessaire pour régler la question.

Ainsi donc peu de temps après sa nomination Wagner a commencé à frauder les immigrants dont il avait la charge ; il a reçu cette somme de $7—ce n'est pas une forte somme, il est vrai ; quelques députés pourrront peut-être même croire que c'est une très petite somme et que cela ne vaut

pas la peine que l'on en parle, mais lorsque l'on songe que ce pauvre immigrant a été privé de son bagage qui était retenu par la ligne Allan à Montréal, et qu'il ne pouvait l'avoir faute d'argent et dont il avait besoin pour son comfort et celui de sa famille, qu'il avait remis l'argent au fonctionnaire que le Gouvernement a nommé cet effet ; que ce fonctionnaire ne lui en a pas rendu compte et qu'il n'a pas reçu son bagage, je considère que c'est une question très sérieuse ; surtout lorsque ce Wagner met cet argent dans sa poche, et laisse ce pauvre immigrant sans ses effets.

Il y a encore au sujet de cette affaire une lettre de M. Keyes à MM. H. et A. Allan, en date du 28 novembre. Je dois dire ici que le département de l'Intérieur a fait son devoir dans ces circonstances. Lorsqu'il a vu qu'il ne pouvait obtenir du dit Wagner aucune satisfaction, qu'il n'avait pas remis les $7 ni le bagage, le département a écrit à MM. H. et A. Allan, de Montréal. Voici ce que le secrétaire dit dans sa lettre :

Je suis chargé de vous dire qu'au sujet du bagage d'un immigrant nommé Toder Warenka, dont le transport n'a pas été payé, si le bagage est encore en votre possession vous soyez assez bon non pas de le renvoyer à Rotterdam mais de l'adresser à Thomas Bennett, agent d'immigration à Strathcona, Alberta, et que le département vous en garantit le coût.

Il y a une autre lettre de M. Keyes à Wagner en date du premier décembre. Voilà ce qu'a fait ce Wagner, cet ami du ministre de l'Intérieur, cet ami intime et personnel du député d'Edmonton, à la sollicitation duquel il a été nommé à un emploi dans le département de l'Intérieur. Voici cet homme qui néglige de remettre une somme de $7 qui lui a été donnée par un pauvre immigrant. Cette lettre se lit comme suit :

On a fait rapport au département que vous aviez envoyé à la compagnie de steamer Allan vers le huit du mois dernier la somme de $7 dont je parlais dans ma lettre du 9 dernier...

Pas satisfait de voler l'argent il commet un nouveau mensonge, lorsqu'il prétend avoir envoyé l'argent.

...et ensuite que vous l'avez envoyé le 15, mais il paraît d'après une lettre de MM. Allan en date du 27 dernier que jusqu'à cette date la compagnie n'avait pas reçu d'argent. L'affaire a été soumise au sous-ministre de l'Intérieur, et il a donné ordre d'envoyer le bagage de Warenka à M. Bennett qui le lui remettra. M. Bennett est autorisé à payer la somme due qui s'élève à $6.85, si on l'exige à Strathcona avant la livraison du bagage, et je dois vous dire que vous serez obligé immédiatement, après la réception de cette lettre de remettre à M. Bennett la somme de $7 que vous avez reçue de Toder Warenka, M. Bennett remettra $6.85 au département pour décharger la responsabilité que nous avons prise et la balance de 15 cents sera remise à M. Warenka. Si vous ne vous conformez pas à cela le département sera obligé de prendre des mesures immédiates dans l'affaire.

Telle est la lettre que le département écrivait au mois de décembre 1900 dans laquelle il menaçait Wagner d'agir immédiatement s'il n'obéissait pas. Le 12 décembre 1900 nous trouvons une autre lettre au sujet de la même affaire, écrite aussi par M. Keyes, le secrétaire du département :

Au sujet de ma lettre du 10 courant autorisant MM. Suther et Bennett à acheter des uniformes de M. P. Wagner, à Edmonton, je dois vous prévenir de ne pas payer audit Wagner des comptes pour lesdits uniformes sans en donner avis au bureau-chef vu qu'il y a des questions d'argent à régler entre le département et ledit Wagner.

Cette lettre est datée du 12 décembre.

Le 17 décembre le secrétaire du département écrit la lettre péremptoire suivante à M. Wagner :

J'ai ordre de vous demander une réponse immédiate à ma lettre du premier courant, et aussi compte de la somme que vous avez en mains pour le paiement du transport du bagage de T. Warenka.

Cela veut dire, monsieur l'Orateur, que le dit Wagner n'avait pas encore à cette époque remis l'argent, et qui ne paraît pas encore avoir été remis d'après ce que l'on peut voir par la correspondance et les comptes.

Au moment où s'échangeait cette correspondance entre Wagner et le département au sujet des sommes d'argent qu'il leur avait filoutées, l'association libérale d'Edmonton émettait le vœu que M. Wagner recevrait de l'avancement ainsi que des appointements d'un chiffre plus élevé. Serait-ce qu'elle approuvait sa manière de faire? Sûrement, elle n'ignorait pas ce qui s'était passé ; le fait devait être notoire dans la région ; mais l'association, j'imagine, considérait cette manière de faire parfaitement convenable sous le nouveau régime libéral, jugeait que c'était là le genre de service qu'on était en droit d'attendre d'un fonctionnaire. Voici le texte d'une lettre que M. Frank Pedley, surintendant de l'immigration adressait le 25 janvier 1901 à M. Frank Oliver, député d'Edmonton :

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 15 du courant me transmettant le texte d'un vœu émis par l'association dite "Young Men's Liberal Club", d'Edmonton, en vue de faire augmenter les appointements de M. Wagner, interprète galicien.

Sans doute, l'honorable ministre (M. Oliver), qui était alors député d'Edmonton, reconnaissant la valeur de ses services politiques plutôt que celle de ses services officiels, avait fait adopter ce vœu par le "Young Men's Liberal Club". M. Pedley ajoute :

Je dois dire à cet égard que nous avons échangé récemment nombre de lettres avec Wagner sur le sujet de ses relations avec les Galiciens.

Sur le sujet de ses relations avec les Galiciens ? Evidemment il n'y avait pas que cette affaire de T. Warenka :

En tant qu'il n'aura pas fourni au département des explications satisfaisantes, il ne sera guère possible de proposer qu'il lui soit accordé une augmentation de ses appointements. J'imagine que vous serez dans la capitale d'ici à deux semaines, et je serai très disposé à discuter alors cette question avec vous.

Il y a aussi une lettre de M. Oliver que je n'ai pas lue.

M. HENDERSON : Lisez là.

M. FOWLER : Elle est datée du 15 janvier ; c'est celle à laquelle la lettre de M. Pedley ci-dessus indiquée fait allusion:

Edmonton, (Alberta), 15 janvier 1901.

A monsieur F. Pedley,
Surintendant de l'immigration, Ottawa.

Cher monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli le texte d'un vœu émis par la " Young Men's Liberal Association ", d'Edmonton, dans les termes suivants :

Que les appointements de P. Wagner, interprète des Galiciens soient augmentés.

J'ai l'honneur d'endosser ce vœu de l'association. Vous savez probablement qu'il se trouve à peu près 12,000 ou 13,000 colons galiciens dans la région et qui font leurs échanges à Edmonton. Ces gens dépendent de Wagner dans toutes leurs négociations . . .

Wagner était leur ami ; une sorte d'ami à la façon de Codlin et Short :

. . . et bien que le Gouvernement puisse juger qu'il n'a pas de responsabilité dans cette affaire, à mon avis, cette responsabilité est très grande ; et, en outre, je considère qu'il n'est pas de bonne administration, dans le cas d'un groupe nombreux d'étrangers comme celui-là de rester sans relations avec lui, quand même il faudrait dépenser plus de $40 par mois pour maintenir ces relations.

L'Etat ne lui payait que $40 par mois. Ses admirateurs tenaient à ce que ses appointements fussent portés à un chiffre suffisant :

Je dois vous dire que la somme payée à M. Wagner est loin de l'indemniser du temps qu'il consacre à cette besogne ; et il en est venu à se demander s'il ne lui faudra pas renoncer entièrement à cet emploi dans le cas où on refuserait de lui accorder une rémunération suffisante.

Je ne saurais aprouver trop fortement le vœu émis par cette association.

Votre, etc.,
FRANK OLIVER.

J'ai aussi une lettre en date du 12 mars 1901, adressée par M. J. Obed Smith, commissaire, à M. Pedley surintendant de l'immigration :

L'extrait ci-inclus est relatif à un de nos agents à Edmonton. Comme M. Speers est à Rosthern actuellement, je lui ai télégraphié de me faire rapport au sujet de l'affaire, et je vous transmettrai ce rapport dès qu'il me sera parvenu.

Voici le texte de cet extrait :

Arrestation d'un interprète.

Philip Wagner accusé d'avoir volé $723 d'un Galicien à Edmonton.

M. FOWLER.

Edmonton (T.N.-O.), 11 mars.

Philip Wagner, interprète du Gouvernement ici, a été, samedi, assigné, par M. le juge McDougall, à subir son procès sous l'accusation d'avoir volé $723 d'un Galicien. Le Galicien remit l'argent à Wagner pour le faire changer ; et Wagner déclare qu'il l'a transmis à Hambourg (Allemagne), et qu'on ne le lui a pas renvoyé. Le banquier de Hambourg à qui cette somme avait été transmise déclare qu'il l'a renvoyée à Wagner, et on a au bureau de poste le reçu de Wagner pour une lettre chargée à provenance de Hambourg. L'accusé comparaîtra le 20 mars.

Voici un extrait d'une lettre en date du 19 mars 1901, de la part de J. Obed Smith, commissaire de l'Immigration, Winnipeg, à Frank Pedley, surintendant de l'Immigration Ottawa :

Vous verrez par les comptes rendus des journaux que M. Philip Wagner est arrêté, et, d'après les renseignements qui me sont parvenus, je crains d'avoir à demander sa destitution.

Mais il ne fut pas destitué ; il avait un protecteur puissant en haut lieu. Pour faire comprendre l'étendue des vols commis par cet homme, je m'en vais lire la traduction d'une lettre écrite par l'évêque missionnaire catholique-romain, à Beaver-Lake, la voici :

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous écrire pour me plaindre de la conduite de M. Philip Wagner, interprète officiel à Edmonton. Il est à ma connaissance depuis quelque temps,—et je suis certain de ce que j'avance,—que ledit M. Wagner exploite les pauvres Galiciens et abuse de la confiance qu'ils placent en lui. Je suis en mesure de fournir, au besoin, les preuves de ce que je dis là. Pour le moment, je me contenterai de vous faire connaître quelques cas. On constate, et cela très fréquemment,que les colons qui viennent d'arriver soient tenus de passer trois ou quatre jours au bureau des Terres, sans que M. Wagner se dérange le moindrement. Ayant reçu de M. Jean Krystal $275, pour les mettre à la banque, M. Wagner crut plus simple de les garder pour lui. Il expédia à Hambourg une somme de $729 en monnaie autrichienne, pour la faire changer, de la part de M. Watwi Gack, Galicien, mais au lieu d'indiquer l'adresse de ce dernier, il se fit renvoyer la somme à lui-même, et M. Matwi Gack en est encore à attendre son argent, bien que j'aie moi-même reçu de Hambourg une lettre disant que l'argent avait été envoyé au mois de juin 1900. Nombre de Galiciens remettent à M. Wagner des sommes pour faire des versements au bureau des Terres, et ces sommes ne sont jamais versées. Puis, M. Wagner remet un certain papier portant la marque du bureau des Terres, pour donner à croire que la terre est payée. Toutefois, il est à ma connaissance que ces sommes ne sont jamais versées. Comme preuve, je vous transmets une de ces formes de reçu. Ces faits et nombre d'autres me forcent à parler en vue de mettre fin aux abus. Je vous prie donc de sauvegarder les intérêts de ces pauvres Galiciens, de punir celui qui les trompe et de lui nommer un remplaçant digne de la confiance que le Gouvernement place en lui. Vous comprenez pourquoi je m'intéresse à la question : elle est d'une grande importance au point de

vue de l'immigration ; en second lieu, je suis le missionnaire catholique-romain préposé à la desserte religieuse de ces pauvres gens ; et enfin la justice demande que cet état de choses prenne bientôt fin. Je place mon espoir en vous, monsieur, et je vous prie d'accepter en même temps que l'expression de ma reconnaissance l'assurance de mon respectueux dévouement.

L'ABBE FRANÇOIS OLSZEWSKI,
Missionnaire catholique.

Après avoir pris connaissance du document annexé, veuillez me le renvoyer le plus tôt possible afin que je puisse le remettre au Galicien qui a payé à M. Wagner $10 à compte sur son homestead.

M. AMES : De qui est cette lettre ?

M. FOWLER : De l'évêque catholique-romain, missionnaire de ces Galiciens. Le 11 avril 1901, M. Newcombe, sous-ministre de la Justice, adressait la lettre suivante au secrétaire de département de l'Intérieur :

Le Roi sur l'accusation de Hretzko Aronetz *versus* Philip Wagner.

Monsieur,—Jai l'honneur de vous transmettre ci-inclus une lettre reçue de M. C. de W. McDonald, notre agent à Edmonton, dans laquelle il demande communication d'un document qui lui est nécessaire dans la cause ci-dessus, et je dois vous prier de me transmettre ce document le plus tôt possible.

Je suis chargé d'accuser réception de votre lettre du 11 du courant relativement à la cause du Roi sur l'accusation de Chlustawek contre Philip Wagner, transmettant une lettre de C. de W. McDonald, agent de notre département à Edmonton et demandant communication d'un certain document dont il a besion dans l'affaire ci-dessus indiquée.

M. Keys répond, à la date du 13 avril, au ministre de la Justice :

Cet individu était poursuivi par le département de la Justice relativement à une de ces fraudes :

Je suis chargé de vous renvoyer sous ce pli la lettre de M. C. de W. McDonald, et de vous informer qu'il ne se trouve dans les archives de notre département aucune lettre ni aucune indication de la réception d'aucune lettre de la part du défendeur Wagner demandant que le quart sud-ouest 1-58-17 à l'ouest du 4e méridien soit réservé pour Ilia Chlustawek, ou pour aucune autre personne.

Ce bout de papier que Wagner avait remis au Galicien était un soi-disant reçu pour la somme de $10 versée par ce Galicien sur sa demande d'inscription pour le quart sud-est de cette section de terrain.

M. FOSTER : Sa demande d'inscription d'homestead ?

M. FOWLER : Oui, sa demande d'inscription d'homestead. Cet homme faisait son premier paiement de $10 à compte sur ce homestead. Il paya cette somme à Wagner, fonctionnaire de l'Etat, sur la promesse de celui-ci qu'il transmettrait la demande en même temps que l'argent à Ottawa. Et lorsque cet homme s'aperçut qu'il ne pouvait pas obtenir son terrain, il écrivit et constata que Wagner n'avait fait aucune demande et n'avait pas transmis l'argent.

Nous avons aussi une lettre de M. Keyes, en date du 13 juillet, au sujet d'une autre affaire : celle de Hertzko Aronetz contre Philip Wagner :

Je suis chargé d'accuser réception de votre lettre du 11 du courant, dans l'affaire du Roi sur la dénonciation de Hertzko Aronetz contre Philip Wagner, par laquelle vous me transmettez une lettre de M. C. de W. McDonald, agent de notre département à Edmonton, demandant communication d'un document dont il a besoin au sujet de la poursuite ci-dessus indiquée. Je dois vous renvoyer sous ce pli la lettre de M. C. de W. McDonald, et vous informer qu'il ne se trouve dans les archives de notre département aucune lettre ni indication d'aucune lettre de la part du défendeur Wagner demandant que le quart sud-est 4-54-15, à l'ouest du 4e méridien, soit réservé pour Pavlo Aronetz ou aucune autre personne.

C'est là un autre cas exactement semblable à celui de Chlustawek. Il n'a pas été fait de demande et il n'a pas été transmis d'argent. Maintenant, l'ami de M. Wagner vient à sa rescousse et écrit ce qui suit à la date du 12 avril 1901 :

A monsieur J. G. Turriff,
Commissaire des Terres du domaine fédéral,
Ottawa.

Monsieur,—P. Wagner, interprète galicien à Edmonton est inquiété au sujet de certaines inscriptions faites par lui pour des Galiciens.

M. Oliver, l'ami de M. Wagner, s'inscrit aussitôt en faux contre la prétention du département. Le département déclare que ces demandes n'ont jamais été faites ; M. Oliver déclare qu'elles ont été faites par Wagner pour les Galiciens :

Il y avait plusieurs townships dans la partie nord de l'établissement des Galiciens dont le canadien du Pacifique refusait d'accepter les sections impaires. Lorsque arrivèrent les Galiciens, ils se mirent à s'établir sans titre à la fois sur les sections paires et les sections impaires.

N'ayant pas les moyens de payer les droits d'inscription, ils ne demandèrent pas l'inscription dans le temps. Lorsque la compagnie du canadien du Pacifique s'aperçut que les Galiciens s'établissaient sur les sections impaires, il se ravisa et réclama l'attribution de ces sections impaires ; de telle sorte que nombre de Galiciens constatèrent lorsqu'ils voulurent obtenir leurs certificats d'inscription, qu'ils étaient établis sur les terres du canadien du Pacifique. Je m'enquis au bureau des Terres quant à la perspective qui s'offrait à eux, et on me donna à comprendre que s'ils s'étaient fixés sur ces terrains de bonne foi avant que le chemin de fer canadien du Pacifique les eût réclamés, on leur permettrait à Ottawa de prendre l'inscription. Quelques-uns de ces colons remirent à Philip Wagner, l'interprète, les sommes nécessaires pour obtenir l'inscription ; il écrivit à Ottawa en vue d'obtenir la permission, laquelle permission n'a pas encore été reçue.

Et cela, bien que le secrétaire du département ait affirmé qu'il ne se trouvait dans les archives aucune demande de la part de

Philip Wagner, ni de Chlustawek, ni d'aucune autre personne.

Et les Galiciens le poursuivent devant les tribunaux pour avoir fait un mauvais usage de leur argent !

Pauvre Wagner innocent et persécuté, il est heureux qu'il lui reste un ami.

C'est un cas patent de persécution ; et ces gens sont montés contre Wagner par ceux qui voudraient préjuger leur esprit contre les fonctionnaires de l'Etat et par là même contre le Gouvernement.

Toujours l'obsession politique du ministre de l'Intérieur, toujours son idée de partisannerie politique. Il n'était permis à personne, pas même à l'évêque-missionnaire chargé de leur direction spirituelle, de défendre ces colons contre la rapacité de ce loup, de ce loup déguisé sous une peau de brebis, de ce fonctionnaire de l'Etat, sans que le représentant de la circonscription l'accusât de partisannerie politique et d'hostilité au Gouvernement. C'est là le point de vue étroit auquel s'est placé le député d'Edmonton sur cette question :

Je vous transmets la lettre de Wagner dans laquelle il s'enquiert au sujet de lettres qu'il prétend avoir envoyées de la part de certains Galiciens.

Quel bourreau de correspondance ! Il prétend avoir demandé deux fois par lettre l'inscription de ces homesteads, mais ses lettres n'ont jamais été reçues au département à Ottawa. Et pourtant, d'après les rapports qu'on en a faits, il serait un homme habile, intelligent de premier ordre à tous égards. Nous avons ici ce témoignage d'approbation en sa faveur, nous avons toutes ces déclarations que fait sur son compte M. Oliver, qui doit le bien connaître, puisqu'il est son ami intime et de confiance. Or, cet homme ne serait pas capable d'adresser une lettre assez bien pour qu'elle parvienne au département.

Veuillez avoir l'obligeance d'y voir le plus tôt possible et de me mettre à même de renseigner M. Wagner.

Votre etc.,
FRANK OLIVER.

Maintenant il s'est produit des difficultés au sujet du paiement des appointements de M. Wagner, et il a été échangé quelques lettres à ce propos. Le 17 avril, M. Pedley, surintendant de l'Immigration, écrit à M. J. O. Smith, le commissaire à Winnipeg, dans les termes suivants :

Relativement à votre honorée du 6 du courant, au sujet des appointements de M. P. Wagner pour les mois de mars et avril, j'ai l'honneur de déclarer que pour le moment il sera préférable que vous ne fassiez pas le versement de ces sommes.

FRANK PEDLEY,
Surintendant de l'immigration.

Ce n'est pas tout. Voici, entre beaucoup d'autres, une lettre du 13 mai 1901, adressée au secrétaire du département de l'Intérieur

M. FOWLER.

et signée par A. Power, pour le sous-ministre de la Justice:

Monsieur,—Relativement à des lettres précédemment reçues, et à votre lettre du 13 du mois dernier (dossier 69,776), j'ai l'honneur de déclarer que les procès sur deux des accusations portées contre l'accusé auront lieu les 20 et 22 du courant respectivement, à Edmonton, T.N.-O., et notre agent, M. C. de M. McDonald, avocat à Edmonton, fait rapport qu'il lui faudrait un témoin de votre département, dans cette dernière cause, pour prouver qu'il n'a été reçu aucune communication d'aucune sorte de la part de Wagner au sujet de l'inscription d'homestead pour le quart sud-ouest 1-58-17, à l'ouest du 4e méridien. Le témoin doit être de premier ordre, bien que notre agent soit d'avis qu'il lui sera suffisant de pouvoir prouver la coutume du département quant à l'inspection des lettres, ainsi que les recherches qui ont été faites et leur insuccès à cet égard. Aurez-vous l'obligeance de voir à ce qu'il soit envoyé à Edmonton un commis de votre département à temps pour l'instruction de ces procès, aux dates indiquées ?

Or, je cite ces lettres simplement pour établir le manque de franchise du ministre de l'Intérieur dans la réponse qu'il a faite à la question relative à ce nommé Wagner. Le 14 mars 1906, M. Foster posait les questions suivantes :

1. Philip Wagner a-t-il été à l'emploi du Gouvernement en aucun temps depuis 1900 ?
2. Dans l'affirmative, à quel endroit, combien de temps, en quelle qualité, et à quels appointements ?
3. Philip Wagner avant d'avoir été employé, ou pendant qu'il était employé, par le Gouvernement, a-t-il subi quelque condamnation pour crime et a-t-il été incarcéré en conséquence ?

Je m'en vais maintenant lire la réponse à la 3e question et la signaler à l'attention plus particulièrement. Le ministre devait savoir que Philip Wagner avait été condamné deux fois à la prison aux travaux forcés, à Fort-Saskatchewan, une de ces condamnations étant pour une période de deux mois et l'autre pour une période de trois mois. Le ministre actuel de l'Intérieur était alors le représentant du district et demeurait à Edmonton, où vivait également Wagner. Il était, comme nous l'avons vu, à sa disposition, son ami, et il est étrange qu'il ignorât que cet homme fut en prison à Fort-Saskatchewan, qui n'est situé qu'à vingt ou vingt-cinq milles d'Edmonton. Il est singulier qu'il l'ignorât; et pourtant voici qu'elle fut sa réponse :

Il n'y a rien dans les archives du département de l'Intérieur indiquant que P. Wagner ait été incarcéré.

Cependant il s'y trouvait ce dossier contenant ces lettres dans lesquelles on demandait au département de la Justice, qui poursuivait Wagner pour ces fraudes et ces crimes, de fournir des preuves ; et le département de la Justice a fourni des preuves qui ont fait condamner Wagner. Ce qui n'a pas empêché le ministre de l'Intérieur de

déclarer qu'il n'y avait rien dans son département établissant que Wagner avait été en prison. Eh bien, je laisserai la Chambre décider si c'était là une réponse convenable dans les circonstances. Si c'est là la nature des réponses qu'on fait à nos questions, quelle confiance pouvons-nous avoir dans la vérité des renseignements que fournit le Gouvernement ? De telles petitesses sont-elles dignes d'un ministre de l'Etat ? Sans doute, le jugement condamnant Wagner ne se trouve pas dans les archives du département ; aucun jugement de cette nature ne s'y trouverait, car ce n'est pas là le département de la Justice. Mais en dépit de ces lettres qui, elles, se trouvent dans les dossiers du département, le ministre de l'Intérieur a le triste courage de se lever en cette Chambre et, en présence de la députation, déclarer qu'il n'y a rien dans les archives du département qui prouve que cet homme ait jamais été convaincu de crime ou qu'aucune accusation de crime ait jamais été portée contre lui. Certes, le très honorable premier ministre ne jugera pas qu'une telle conduite est digne d'un de ses ministres.

Il se produisit d'autres difficultés au sujet des appointements de ce particulier. M. Oliver, alors représentant d'Edmonton en cette Chambre expédia au sujet de cette affaire des lettres et des télégrammes, et quelques-uns de ces télégrammes étaient très péremptoires et tranchants. Un de ces télégrammes fut envoyé le 11 juin, alors que cet homme était sous le coup de ces accusations et attendait son procès. Il est conçu en ces termes :

Edmonton (T.N.-O), 11 juin.

A James A. Smart,
Sous-ministre de l'Intérieur.

Smith écrit que Wagner n'est pas employé depuis le mois de mars dernier. Wagner n'a jamais été averti et a continué d'agir sans interruption. Que veut dire Smith ? Wagner devrait être payé sur-le-champ jusqu'au 1er juin.

Ce télégramme est daté du 11 juin.

M. FOSTER : De quelle année ?

M. FOWLER : L'année n'est pas indiquée, mais ce devait être en 1901. Voici un télégramme qui est la suite du précédent.

Ottawa, 11 juin 1901.

J. Obed Smith,
Commissaire de l'immigration,
Winnipeg, Manitoba.

Si Wagner a rempli la fonction sans interruption durant avril et mai, payez ses appointements.

L'ami de Wagner avait montré les dents, et le jour même où le département recevait le télégramme de M. Oliver, M. Pedley télégraphiait à M. Smith de lui payer ses appointements sur-le-champ. Ce télégramme était en date du 11 juin 1901. Le 15 juin, M. Keyes, secrétaire du département, écrit la lettre suivante :

Ottawa, 15 juin 1901.

Monsieur J. Obed Smith,
Commissaire de l'immigration,
Winnipeg (Manitoba).

Monsieur,—Je suis chargé de vous informer que les services de M. P. Wagner, en qualité d'interprète à Edmonton n'ont pas été requis depuis le 31 du mois dernier, et je dois vous prier de vouloir bien avertir, en conséquence, M. Wagner et l'agent local.

Il est destitué le 31 mai et ces ordres sont transmis à M. Smith ; mais le 12 juillet, M. Smart télégraphie d'Edmonton. M. Smart était le sous-ministre de l'Intérieur ; il avait fait un voyage à travers ce pays, et il télégraphia à M. Pedley en ces termes :

Pourquoi Wagner n'a-t-il pas été averti de sa destitution ? Envoyez-lui avis sur-lechamp et payez-le jusqu'à date. Je m'attends à arriver à Banff vendredi.

Les lettres que le département envoyait à Wagner s'égaraient apparemment de la même manière que celles adressées par ce dernier au département.

Voici un télégramme de M. Pedley à M. Smith dans lequel il est dit :

Lettre du département du 15 du mois dernier. Quand Wagner a-t-il été averti de sa destitution ?

M. Smith répond :

Lettre du département du 15 du mois dernier reçue le 20 ; Wagner et Bennett avertis par lettre le 20.

Le 20 juin ils ont été avertis de la destitution de Wagner, et pourtant, celui-ci, le 17 juillet, prétend qu'il n'a jamais reçu avis de sa destitution. Voici une lettre de M. Pedley à M. Smith, en date du 18 juillet.

Veillez vous assurer quand M. Bennett ou M. Sutter ont reçu votre avis de la destitution de M. Wagner, ou quand M. Wagner a reçu cet avis ; et si M. Wagner a travaillé pour le département jusqu'à cette date, prenez des mesure pour le payer en conséquence.

Certes, on a une jolie manière de faire les affaires dans ce department. On ne savait pas si cet homme avait été averti ou non ; on ne savait pas s'il avait été employé ou non, et on ne savait pas quels étaient ses appointements. Quiconque se donnera la peine de compulser ce dossier arrivera à la conclusion qu'il n'était guère possible d'imaginer une manière moins pratique de conduire les affaires. Il ajoute :

Si, toutefois, M. Wagner n'était pas ainsi employé à l'époque où il a reçu, ou aurait dû recevoir, votre lettre, alors il ne devra être payé que pour le temps qu'il a travaillé.

Il se trouve d'autres lettres au sujet de cette affaire, y compris des lettres de M. Smith. Maintenant, M. Pedley commence à céder et voici ce qu'il écrit :

J'ai reçu votre lettre du 5 du courant au sujet de M. Wagner, et j'ai l'honneur de dire que si M. Wagner a été occupé à faire la besogne du département jusqu'à la fin de juin, vous pouvez le payer en conséquence. Sinon,

payez-le jusqu'à la date où il a été ainsi occupé.

En somme, Wagner a été payé jusqu'à la fin de juin, sauf pour un mois d'appointements qu'il avait transportés à deux personnes. Cela fait voir quelle sorte d'individu il était. Comme résultat on ne savait pas à qui on devait payer ce mois d'appointements, les deux créanciers ayant déposé l'acte de transport au département. Il se produisit quelque petite difficulté à ce sujet, et il s'écoula quelque temps avant que remise fut faite. M. Wagner fut déclaré coupable de la faute dont on l'accusait :

Philip Wagner est accusé d'avoir engagé un certain Hretzko Aronetz . . .

Il est possible que je ne prononce pas très bien ces noms, mais peu importe.

. . . à signer un certain billet au montant de $25 pour une vache qu'avait achetée ledit Hretzko Aronetz, en déclarant audit Aronetz que ledit billet n'était qu'un reçu pour la somme payée par ledit Aronetz pour ladite vache.

Le Galicien remet l'argent et paie le prix de la vache. Il remet l'argent à Wagner, lequel devait le remettre au vendeur, vu que le Galicien était incapable de se faire comprendre de ce vendeur. Il remet l'argent à Wagner et Wagner lui fait signer ce qu'il prétend être un reçu. Le pauvre innocent de Galicien ne connaissait rien aux affaires, ne comprenait pas un mot d'anglais, et Wagner l'a joué en s'emparant de l'argent et en lui faisant signer un billet, sous prétexte de lui donner un reçu. Plainte fut logée contre lui, le 14 mars 1901. Au moment où ces lettres énergiques s'échangeaient entre M. Oliver et le département et où celui-là se plaignait que son ami Wagner n'était pas payé de ses appointements, ce même Wagner était sous le coup de cette accusation. L'enquête préliminaire eut lieu le 26 mars 1901 ; le procès le 18 juillet et il fut condamné à deux mois de détention au travail forcé, dans la prison de Fort-Saskatchewan. Cependant, M. Oliver a déclaré qu'il n'était pas à sa connaisasnce que ce particulier eût jamais été condamné. Mais il a été porté une autre accusation contre celui-ci. Non content d'avoir extorqué $25 à ce pauvre Galicien, il lui en extorque encore $80 par la suite :

Philip Wagner est accusé, ayant reçu d'un certain Hretzko Aronetz la somme de $80, avec prière de déposer ladite somme à la banque des Marchands à Edmonton, à son propre compte, en dépôt pour ledit Hretzko Aronetz, ladite somme devant être retirée de ladite banque aux dates et de la manière que l'indiquerait ledit Aronetz, d'avoir illégalement appliqué ladite somme de $80 à son propre usage et d'avoir ainsi volé cette somme.

Plainte fut portée le 14 mars 1901 ; l'enquête préliminaire eut lieu le 26 mars 1901 et le procès eut lieu le 19 juin 1901 ; et il fut condamné à trois mois de prison au travail forcé à Fort-Saskatchewan. Il avait été porté contre cet homme d'autres accusations, et au sujet de l'une d'elles les jurés ne purent arriver à s'entendre. Voici une autre accusation :

Philip Wagner est accusé, ayant, le 12 avril 1900, reçu d'un certain Fred. Lakusta la somme de $75 avec l'entente qu'il remettrait ladite somme à Anna Lakusta, femme dudit Fred. Lakusta, à la demande de celle-ci, d'avoir, illégalement négligé de remettre ladite somme à ladite Anna Lakusta, et d'avoir appliqué à son propre usage ladite somme de $10 qu'il se trouve ainsi avoir volée.

Plainte fut logée le 27 avril 1900 ; l'enquête préliminaire eut lieu le 30 avril, le procès le 12 juin. L'instruction se fit, mais il fut acquitté. Il était aussi accusé d'avoir volé $10 d'un certain Ilia Chlustawek. Le procès eut lieu le 30 mai, mais il fut acquitté. Jusqu'à présent il y a égalité : deux condamnations et deux acquittements. Mais voici maintenant une autre accusation :

Philip Wagner est accusé, ayant reçu le 13 juillet 1900, par lettre chargée, d'un certain M. Moravetz, de Hambourg (Allemagne) la somme de $723 appartenant à un certain Matwij Gach, avec prière de remettre ladite somme audit Matwij Gach, d'avoir illégalement appliqué à son propre usage ladite somme de $723, qu'il a ainsi volée.

L'accusation fut portée le 7 mars 1901, le procès se termina le 8 juillet ; les jurés ne purent s'entendre. Il avait sur ce pauvre individu l'avantage de parler l'anglais. Celui-ci ne pouvait se faire comprendre que par un interprète, qui pouvait être un ami de Wagner, nous n'en savons rien. Il y eut un nouveau procès, et comme il arrive généralement dans ces cas, l'accusé fut acquitté. Ainsi il s'est libéré de trois accusations, mais il a été reconnu coupable dans deux cas, et si je comprends bien, il a passé cinq mois en prison. C'est là le garnement qu'est Philip Wagner ; il vole et dépouille ceux mêmes que le Gouvernement actuel l'a chargé de protéger.

Le département le congédia. Il fut privé de son emploi et n'eut plus l'occasion de filouter ces immigrants sous les faux dehors d'un interprète et d'un ami. Mais, que se passe-t-il quelques années après, lorsque celui qui était le député d'Edmonton tout court—député très énergique et très influent auprès du cabinet—fut appelé à remplir le poste élevé de ministre de l'Intérieur, à sa propre surprise autant qu'à la surprise de tous les autres. Son premier soin fut de confier de nouveau, à ce criminel avéré qui avait été emprisonné pour avoir fraudé ces pauvres immigrants, l'emploi dont on l'avait chassé.

Au mois de juillet 1905, les autorités fédérales confièrent deux fonctions à M. Philip Wagner, celles d'interprète-adjoint avec des appointements de $25 par mois et d'agent d'immigration avec un traitement de $75 par mois. Il devait recevoir ce dernier d'Ottawa et l'autre rétribution de ses services de Win-

nipeg. de sorte qu'on aurait toujours ignoré que M. Philip Wagner touchait jusqu'à $100 par mois. J'ai démontré quel était le caractère du sieur Philip Wagner.

J'ai sous la main le compte rendu d'un discours que le ministre de l'Intérieur prononça à Edmonton, le 6 novembre 1905, alors que Wagner était au service de l'Etat depuis quelque temps.

Mon ami désire entendre parler de Philip Wagner. Il y a loin de l'autonomie provinciale à Philip Wagner.

Pourquoi le ministre de l'Intérieur fait-il allusion à l'autonomie provinciale ? C'est qu'une élection a lieu dans la province d'Alberta et qu'il prend part à la lutte électorale. Pendant qu'il traite la question des droits provinciaux, un auditeur l'interpelle au sujet de Philip Wagner, et le ministre de dire :

C'est s'écarter beaucoup de la question de l'autonomie provinciale que de parler de Philip Wagner.

J'avoue que c'était tomber de haut.

Mais, puisqu'on a prononcé son nom, je dirai qu'il y a, il me semble, un nommé Philip Wagner à l'emploi du département de l'immigration, et je crois que c'est un fonctionnaire capable et intelligent.

Oui, monsieur l'Orateur, il est capable de vilenies de toutes sortes et capable de voler tout ce qui lui tombe sous la main, comme son dossier le prouve :

J'ignore quels sont les devoirs qu'il a à remplir à l'heure qu'il est.

Est-il vrai que le ministre de l'Intérieur ignorât quels étaient les fonctions de Philip Wagner au moment où il adressait la parole pendant la lutte électorale, le 6 novembre ? Est-il vrai qu'il ignorait que Philip Wagner prenait une part très active à l'élection provinciale ?

M. BERGERON : En prononçant des discours ?

M. FOWLER : En cherchant par tous les moyens à corrompre les électeurs de la nouvelle province et à les gagner à la cause des candidats ministériels. Le ministre de l'Intérieur est rusé ; il se rend compte de tout ce qui se passe ; il était sur les lieux dirigeant la bataille avec tant d'habilité que le succès couronna ses efforts. Il remporta la victoire parce qu'il avait sous ses ordres presque tous les fonctionnaires du ministère jouant le rôle d'agents électoraux et exerçant beaucoup d'influence sur les électeurs de ce jeune pays qui n'avaient pas encore obtenu les titres de leurs terres.

Je ne tiens pas de propos en l'air ; je ne fais pas d'assertions gratuites ; j'ai à la main la preuve de ce que j'affirme. Lorsque le ministre de l'Intérieur déclara à ses auditeurs d'Edmonton qu'il ignorait la nature des fonctions de Philip Wagner, sa sincérité ne fut pas plus grande que lorsqu'il nous a dit en cette enceinte que les archives du département ne constataient pas que M. Philip Wagner eût subi une condamnation.

J'ignore quels sont les fonctions qu'il a à remplir à l'heure qu'il est, mais je suppose qu'il exécute son service. Autrement, ce sera à M. Griesbach de prouver aux supérieurs de M. Wagner que celui-ci ne remplit pas ses fonctions et qu'il manque à ses devoirs.

Le ministre de l'Intérieur était l'un des supérieurs de M. Wagner.

M. Philip Wagner, de Fort-Saskatchewan . . .

Oui ; il y passa cinq mois en prison.

M. Philip Wagner fut un jour mis en prison.

Ho ! ho ! Le ministre de l'Intérieur savait que Philip Wagner avait été emprisonné ! Cependant, il a donné cette réponse à la Chambre, bien que près d'un an avant, le 6 novembre 1905, il sût que son ami de cœur, Philip Wagner, avait été mis en prison à Fort-Saskatchewan.

Examinons maintenant ce que le ministre pense des causes de l'emprisonnement de Philip Wagner. J'ai fait allusion, en passant, aux préjugés politiques du ministre de l'Intérieur ; ceux-ci se révèlent en toutes circonstances. Ecoutez bien :

M. Philip Wagner fut un jour mis en prison et je crois que, s'il fut incarcéré à Fort-Saskatchewan, c'est beaucoup plus pour avoir travaillé en faveur des libéraux que pour avoir commis une infraction aux lois du pays.

Or, Philip Wagner fut poursuivi par le ministère de la Justice du Canada, un département de l'administration dont mon honorable ami (M. Oliver) fait partie. Croit-il que le ministère de la Justice a poursuivi cet individu parce qu'il avait travaillé en faveur des libéraux ? C'est absurde. Quels que soient ceux dont ils tiennent leur commission, le ministre ne prétendra certainement pas lancer une pareille insinuation à l'adresse des juges du Canada. Les officiers de justice avaient été choisis par les amis du ministre de l'Intérieur, le jury, j'imagine, renfermait plus de libéraux que de conservateurs. Pourtant, ce jury, ayant prêté serment de remplir son devoir sous la direction du juge, déclara cet individu coupable de deux infractions à la loi et Wagner fut condamné à la prison.

Je dois dire à M. Griesbach que je ne tournerai pas le dos à mes amis à cause des propos que lui et leurs ennemis tiendront sur leur compte.

N'empêche que le ministre de l'Intérieur, en présence d'un auditoire intelligent, déclare que cet individu a été condamné plutôt parce qu'il était libéral que parce qu'il avait enfreint la loi. Pourtant, il avait été accusé d'avoir commis au détriment de ces immigrants presque toutes les contraventions que le code mentionne ; l'évêque catholique, qui dirigeait ce troupeau, lui avait reproché plus de crimes que ceux dont il eut à rendre compte à la justice.

J'aime qu'on défende ses amis, mais le ministre de l'Intérieur me semble avoir dé-

passé les bornes lorsque, par amitié pour celui-ci à qui un poste de confiance avait été confié et qui avait été reconnu coupable de crimes si odieux, il l'appela à remplir des fonctions publiques, le rétribua aux dépens de l'Etat et lui fournit l'occasion de piller ces pauvres gens comme il l'avait déjà fait. Selon moi, c'était pousser l'amitié trop loin. Il aurait pu le prendre à son service. A la rigueur, cela était légitime, mais il a abusé de sa position de ministre de la couronne lorsqu'il a confié à ce repris de justice le même emploi qu'il occupait autrefois, un poste de confiance dont il s'était déjà montré indigne.

Le ministre a fait preuve de courage et de témérité lorsqu'il a dit à M. Griesbach : " Si vous avez des reproches à faire à cet individu, portez vos accusations auprès de ses supérieurs, qui s'en occuperont." M. Griesbach le prit au mot et, au cours du mois de janvier 1906, il transmit une plainte réguière et l'appuya de déclarations faites sous serment et attestant que M. Wagner, au lieu de s'acquitter des fonctions pour lesquelles l'Etat lui versait $100 par mois, faisait alors depuis des semaines de la propagande en faveur du candidat ministériel dans cette partie de l'Alberta. Des déclarations faites sous serment accompagnaient la plainte. Cependant, M. Griesbach n'a pas encore appris qu'on se soit occupé de cette affaire.

Examinons quelques-unes de ces déclarations qui sont très claires et très formelles. En voici une:

Dans l'affaire de Philip Wagner, fonctionnaire fédéral.

Je, Mike Jacknitzki, de la ville d'Edmonton, dans la province d'Alberta, journalier, déclare solennellement que je connais Philip Wagner ;

2. Que, cinq jours avant l'élection du 9 novembre dernier, ledit Wagner a retenu mes services pour le compte du candidat libéral dans la circonscription de la ville d'Edmonton ;

3. Qu'il promit de me bien rétribuer et que, lui et moi, nous avons travaillé de concert dans l'intérêt dudit candidat ;

4. Que Wagner a travaillé en faveur du parti libéral pendant quelques mois avant l'élection du 9 et qu'il paraissait consacrer tout son temps et tous ses soins à ce travail.

Voici une autre déclaration :

Dans l'affaire de Philip Wagner, fonctionnaire fédéral.

Je, Sam Topolnitski, de la ville d'Edmonton, dans la province d'Alberta, déclare solennellement que je connais Philp Wagner et que j'ai des rapports avec lui ;

2. Que, quelque temps avant la mi-octobre de l'an dernier, Eli Bodneruk me conduisit audit Wagner et lui dit à la portée de mon oreille: " Voici l'homme qu'il faut pour les travaux d'élection ". Là-dessus, ledit Wagner retint mes services pour faire de la propagande en faveur du candidat libéral dans la circonscription de la ville d'Edmonton pendant l'élection qui eut lieu le 9 novembre dernier ;

3. Que plus tard, W. A. Deyl me remit la somme de $20 et que ledit Wagner promit de me donner une autre somme d'argent après l'élection ;

M. FOWLER.

4. Que je commençai alors à faire de la propagande en faveur du candidat libéral, tel que convenu, travaillant uniquement parmi les électeurs galiciens de cette ville ;

5. Que j'eus de fréquents entretiens et pourparlers avec ledit Wagner qui me donna de temps à autre des conseils et des ordres ;

6. Que ledit Wagner prit une part active à l'élection ci-dessus mentionnée et qu'en ma présence et à la portée de mon oreille, il fit de la propagande avec zèle dans l'intérêt du candidat libéral dans la dite ville ;

7. Que ledit Wagner s'occupa ainsi de propagande et de la lutte électorale pendant les trois mois qui précédèrent l'élection du 9 novembre dernier.

Ces déclarations attestées sous la foi du serment prouvent d'une manière concluante que le dénommé Wagner a commis une faute, attendu qu'il s'est mêlé à la lutte électorale pendant qu'il était au service de l'Etat. Sur ce point, nous avons la déclaration suivante faite par le premier ministre il y a deux ans :

J'estime que tout employé public devrait s'abstenir de s'immiscer à la politique ; sur ce point, mes convictions sont encore aussi profondes qu'elles l'étaient en 1896. L'employé du Gouvernement est le serviteuur du public; il tient ses appointements de tous les partis, et la situation qu'il occupe réclame toute son attention. Qu'il vote, si tel est son bon plaisir, mais qu'il exerce son droit de suffrage de façon à ne froisser personne.

Telles étaient ses convictions, en 1896, dit-il; et il les affirme de nouveau, en 1903.

Pourtant, le ministre de l'Intérieur prêche un autre évangile. Bien qu'il eût dit que, si l'on avait des griefs, il fallait les faire connaître aux supérieurs de M. Wagner qui s'en occuperaient, lorsque M. Griesbach l'a pris au mot et a porté son accusation l'appuyant de déclarations sous serment, il refusa une enquête et, au lieu de congédier le fonctionnaire incriminé, il le confirma dans son emploi. Certes, il n'a pas tenu sa parole.

Dans les circonstances, il me semble que la Chambre devrait adopter le présent amendement. Celui-ci est acceptable pour les députés des deux partis sauf, peut-être, pour le ministre de l'Intérieur.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Il y a quelques jours, le représentant de Toronto-nord m'a averti que l'affaire Philip Wagner viendrait en discussion au moment où l'on proposerait à la Chambre de siéger en comité des subsides. Il y a lieu de le féliciter d'avoir bien voulu dévoiler sa mission, au moment où son instinct le portait à se plonger de nouveau dans les sentiers de la politique, et d'avoir été si heureux dans le choix d'un champion. Nul autre membre de la Chambre ne se serait autant réjoui que le député de King (M. Fowler) de la tâche dégradante qu'on lui confiait.

M. BENNETT : Voilà le temps de serrer les rangs.

M. OLIVER : Il y a quelques jours, cette Chambre affirmait ses droits et vengeait sa dignité outragée. Un citoyen qui a pour profession de critiquer ayant osé prendre à partie un député, le représentant de Toronto-nord, lui reprocher sa conduite et ses discours dans la vie publique et nulle part ailleurs, ce citoyen a dû comparaître à la barre de la Chambre et subir la censure en règle du Parlement. Ce soir, il y a une heure et demie qu'on attaque dans cette enceinte un simple citoyen. Ange ou démon, celui-ci n'a pas le privilège de repousser les calomnies auxquelles il est en butte. Nos adversaires sont braves lorsqu'ils peuvent s'appuyer sur le Parlement pour traduire devant eux un journaliste inoffensif ; ils sont intrépides lorsque, retranchés derrière ces murs, ils traitent d'escrocs et de voleurs des hommes qui valent mieux qu'eux.

M. HENDERSON : Retirez l'expression.

M. OLIVER : Wagner est aujourd'hui à l'emploi du département de l'Intérieur. Ce n'est pas moi qui l'ai nommé ; il était au service de l'Etat avant mon entrée dans le cabinet, bien que l'honorable député ait jugé à propos de dire ce soir que je lui ai confié ces fonctions et de m'en faire un reproche. Je laisse à la Chambre le soin de juger par cette assertion de la véracité de mon honorable ami. M. Wagner a été appelé au poste qu'il occupe avant que je fusse ministre. Il a été nommé parce que le département était d'avis que ses services lui étaient nécessaires, ce que je croyais moi-même en ma qualité de représentant de ce district.

M. M. S. McCARTHY : A quelle date remonte sa nomination ?

M. OLIVER : Je n'en connais pas la date.

M. M. S. McCARTHY : Il a été nommé le 1er juillet, d'après la réponse que vous nous avez donné.

M. OLIVER : L'honorable député a dit ce soir que Wagner a été nommé au mois de janvier.

M. FOWLER : Ah ! non, je n'ai pas dit cela.

M. OLIVER : S'il a été nommé le 1er juillet, je dois accepter la responsabilité de cette nomination.

M. FOWLER : Ainsi, je disais la vérité, n'est-ce pas ?

M. OLIVER : Oui.

M. FOWLER : Et vous le saviez ?

M. OLIVER : J'ai compris que l'honorable député disait janvier et il ne m'a pas repris. C'est le député de Calgary qui a relevé mon erreur. Quoi qu'il en soit, M. Wagner a été nommé. Je ne me rappelle pas à quelle date, mais je me souviens qu'il a été nommé parce qu'on avait besoin d'un interprète capable et que M. Wagner est l'interprète galicien le plus habile qu'il y ait au Canada. Lorsque M. Wagner a obtenu cet emploi, il tenait depuis plusieurs années une boutique de tailleur ; il jouissait d'une excellente réputation auprès de la population et il était aussi estimé de ses concitoyens que n'importe quel membre de cette Chambre. Voilà celui que l'honorable député a cru devoir traiter de voleur et de dénigrer autant que son talent et ses ruses de chicanier le lui ont permis.

M. FOWLER : N'a-t-il pas été déclaré coupable de vol ?

M. OLIVER : Certainement ; parce que cet individu a été déclaré coupable d'une contravention il y a cinq ans, qu'il a purgé sa condamnation et qu'il a mené une vie honnête depuis, l'honorable député juge à propos de profiter de ses immunités parlementaires pour proclamer que c'est un voleur à la face de l'univers. Je ne connais pas d'expression assez énergique pour exprimer le mépris que m'inspire une telle conduite.

Quant à l'infraction dont il a été accusé, il est inutile d'abuser de la patience de la Chambre pour raconter dans quelles circonstances elle fut commise. L'inculpé fut trouvé coupable et puni. L'automne dernier, j'ai déclaré à Edmonton, et je le répète ici, qu'à mes yeux, il a été puni plutôt parce qu'il était libéral que comme voleur. La déclaration que l'honorable député a lue ce soir prouve que M. Wagner a été victime d'une persécution systématique, à cette époque, qu'on l'a accusé à plusieurs reprises de fautes qu'il n'avait pas commises. Etant au fait des circonstances, je déclare qu'il y a toujours eu lieu de douter qu'il eût commis les crimes dont il a été déclaré coupable. Dans notre partie du pays, il y avait 10,000 à 12,000 habitants, des étrangers, ignorant notre langue et nos usages, qui, pour traiter leurs affaires, se servaient le plus souvent de l'entremise de Wagner. Lui-même n'habitait pas notre pays depuis très longtemps mais il apprenait facilement les langues étrangères. En peu de temps, il se rendit maître de la langue anglaise et il parlait aussi l'allemand, le polonais et le galicien. Par conséquent, il était très utile comme interprète. Etranger lui-même, il n'est pas surprenant que, dans les nombreux rapports qu'il eut avec les immigrants, des erreurs aient pu se glisser et que des accusations aient été portées contre lui. A vrai dire, il y a plutôt lieu de s'étonner qu'elles n'aient pas été plus nombreuses.

L'honorable député a lu les accusations portées contre Wagner par des personnes qui lui inspirent beaucoup de confiance. Je lui apprendrai que Wagner, après avoir purgé sa condamnation, a rétabli ses affaires et que l'un des principaux motifs qui l'ont engagé à accepter l'emploi d'interprète, c'est l'impossibilité où il était de vaquer à ses

occupations parce que ceux qui parlaient le petit-russe voulaient à tout prix se servir de lui comme interprète. Il ne pouvait pas se débarrasser d'eux et, par conséquent, il lui était impossible de mener ses affaires à bonne fin. Ces gens-là reposaient tant de confiance en lui qu'ils avaient constamment recours à ses services. Il passe pour le meilleur interprète du petit-russe aussi bien que pour un bon interprète de l'allemand et du polonais, dans cette partie du pays. C'est parce qu'il est un habile interprète qu'on l'emploie et c'est parce qu'il est libéral qu'on le persécute. Je vois rire l'honorable député. Nous savons quelle a été son attitude ce soir lorsqu'il m'a reproché de protéger M. Wagner parce qu'il est libéral et lorsqu'il a déploré l'ingérence de la politique dans cette question. Or, si M. Wagner n'était pas libéral, on n'aurait pas entendu parler, ni en cette enceinte ni au dehors, des malheurs qu'il a essuyés il y a cinq ans.

M. FOWLER : Que pense le ministre de la lettre de l'évêque catholique qui est missionnaire là-bas. Croit-il que cette lettre a été inspirée à l'évêque par ses préjugés politiques. L'évêque accuse Wagner d'avoir enfreint la loi.

M. OLIVER : Celui dont parle l'honorable député n'était pas évêque. C'était un missionnaire.

M. FOWLER : Il prend le titre d'évêque.

M. OLIVER : S'il en est ainsi, cela ne lui fait pas honneur, car il n'est certainement pas évêque. Je crains que l'honorable député ait à vérifier l'ensemble de ses déclarations aussi bien que celle qui a trait au rang qu'il occupe, car je n'hésite pas à faire cette assertion devant la Chambre.

Cependant je dirai que ce même missionnaire a à maintes reprises employé ce même Philip Wagner comme interprète depuis son élargissement.

Que M. Wagner ait pris une part active à la lutte pendant l'élection provinciale qui eut lieu l'automne dernier, voilà une accusation qu'on peut à bon droit porter et discuter devant la Chambre. Mais, on ne saurait en dire autant des malheurs qu'il a éprouvés il y a quelques années. La mention et la discussion de ces questions ne sont pas dignes de la Chambre. Un député ne se fait pas honneur à lui-même et n'augmente pas le respect dont jouit la députation en reprochant à cet individu les fautes qu'il a pu commettre il y a des années. L'honorable député ne veut pas laisser un citoyen vivre en paix au Canada, si ce citoyen est libéral.

Quant à l'ingérence de Wagner dans l'élection provinciale de 1905, c'est le candidat vaincu dans la circonscription d'Edmonton qui porte cette accusation.

M. SAM. HUGHES: Il n'en est pas moins un honnête homme. Ne l'oubliez pas !

M. OLIVER.

M. OLIVER : Les électeurs d'Edmonton n'ont pas mis en doute son honnêté non plus que ses talents politiques. Pourtant, il a versé $100 dans le trésor de la province d'Alberta à la suite de son équipée électorale. Lorsque M. Griesbach reproche à Philip Wagner d'avoir acheté de la bière et commis d'autres délits au cours de l'élection, conformément aux déclarations sous serment lues par le député de King (M. Fowler) et le député de Calgary (M. McCarthy), il ne faut pas perdre de vue qu'il ne porte pas ces accusations lui-même, mais qu'il se contente d'invoquer les déclarations que d'autres ont faites sous serment.

S'il ajoutait foi à ces déclarations, M. Griesbach avait le moyen de se faire proclamer représentant de la ville d'Edmonton. S'il n'a pas jugé à propos de le faire, est-ce que je dois me donner la peine de m'enquérir de la véracité de ces déclarations ?

M. FOWLER : Comment aurait-il pu devenir le représentant de cette division ?

M. OLIVER : En faisant invalider l'élection du candidat élu.

M. FOWLER: Il lui aurait fallu s'adresser aux tribunaux. Le ministre ignore peut-être que, dans l'Alberta et la Saskatchewan, les cours de justice n'instruisent pas les procès en invalidation d'une élection.

M. OLIVER : Je crois qu'un jugement en ce sens a été rendu il y a un mois environ, mais ce jugement, qui pourrait être infirmé, n'était pas encore rendu lorsque M. Griesbach a produit ses déclarations sous serment.

Par conséquent, je puis dire à bon droit que, si M. Griesbach avait ajouté foi à ces déclarations, il s'en serait servi pour faire invalider l'élection de son adversaire.

M. M. S. McCARTHY : Avez-vous demandé à M. Griesbach de faire une plainte régulière?

M. OLIVER : Certainement.

M. M. S. McCARTHY : Vous a-t-adressé une lettre contenant une plainte et des déclarations sous serment?

M. OLIVER : Oui.

M. M. S. McCARTHY : Avez-vous répondu à sa lettre ?

M. OLIVER : Je ne puis dire si une réponse lui a été envoyée.

M. FOWLER : Etes-vous allé aux informations?

M. OLIVER : Non, assurément ; parce qu'en recevant la lettre contenant ces accusations, je me suis dit : " Voici des accusations qui, si elles sont fondées assureront à M. Griesbach le titre de député d'Edmonton."

M. FOWLER : Le ministre croit-il qu'il aurait suffi que ces accusations fussent fon-

dées pour assurer à M. Griesbach le mandat de représentant d'Edmonton?

M OLIVER : Il me semble que oui, car l'élection de son adversaire aurait été invalidée et il aurait peut-être été privé de l'exercice de ses droits politiques.

M. FOWLER : Et son élection aurait été invalidée?

M. OLIVER : Oui, il me semble.

M. FOWLER : Et c'est pour ce motif que vous n'avez pas ouvert une enquête?

M. OLIVER : C'est pour ce motif. J'ai cru que, puisque M. Griesbach ne paraissait pas avoir plus de confiance dans ces déclarations sous serment, je n'étais pas tenu d'y ajouter foi moi-même et je profite de la circonstance pour déclarer à la Chambre qu'elles ne m'inspirent aucune confiance.

M. AMES : Si ce raisonnement était fondé, est-ce que l'adversaire du docteur Tyerman, dont l'élection a été invalidée, ne serait pas élu ?

M. OLIVER : Son élection n'a pas été invalidée ; le docteur Tyerman a abandonné son mandat.

M. FOWLER : Le ministre croit-il que, si l'élection du représentant de la division Saint-Antoine que les tribunaux ont privé de l'exercice de ses droits politiques était simplement invalidée, l'autre candidat serait déclaré élu?

Sir WILFRID LAURIER : Les tribunaux décideront cette question.

M. OLIVER : Si la cause de M. Griesbach était à moitié aussi bonne qu'il la prétend en s'appuyant sur ces déclarations sous serment, il aurait, je n'en doute pas, eu recours aux tribunaux, comme il devait le faire pour remplir son devoir envers son parti et envers son pays, en tant que citoyen sinon en sa qualité de candidat.

J'ai une autre observation à faire. D'un côté, on reproche à M. Wagner d'être un gibier de pénitencier, une personne mal notée, à laquelle le Gouvernement ne devrait pas payer les appointements qu'il a légitimement gagnés. On m'a tourné en ridicule, ce soir, parce que j'ai insisté pour lui faire donner ce qui lui était dû. D'un autre côté, on nous demande de le condamner à cause de son influence en tant qu'agent électoral ; on nous le représente comme un homme qui doit avoir beaucoup de crédit et de prestige auprès de ceux qu'il aurait filoutés et pillés. Il me semble que cette prétention se réfute d'elle-même. On a tort dans le premier cas ou dans le deuxième. Wagner, le repris de justice, l'homme sans foi ni honneur, ne saurait être une arme puissante entre les mains d'un parti. Wagner, le foudre de guerre électoral, s'il l'est vraiment, s'est mis à la merci de son accusateur qui a le droit de représenter la circonscription d'Edmonton. Ce n'est pas dans l'intérêt de la justice mais dans un but de persécution, de vengeance politique, que M. Griesbach a porté ces accusations contre lui.

Je le répète, M. Wagner a été appelé au poste qu'il occupe parce qu'il était un citoyen respectable, et chercher à se servir de la publicité, des prérogatives du Parlement, pour protéger un citoyen qui remplit son devoir et gagne honnêtement sa vie, c'est faire une tentative de nature à couvrir ses auteurs et la Chambre de la plus honteuse ignominie.

L'honorable M. GEORGE E. FOSTER (Toronto-nord) : Franchement, je ne crois pas que l'accusation du député de King-et-Albert (M. Fowler) ait besoin d'être corroborée davantage, après les commentaires du ministre de l'Intérieur. Après la preuve dont mon honorable ami a appuyé son accusation et en présence des arguments dont le ministre de l'Intérieur s'est servi pour la repousser, il est inutile de prolonger la discussion pour que les membres de cette Chambre se rendent exactement compte de la situation.

Ceux qui étaient ici l'année dernière se rappelleront, en entendant ce soir l'honorable ministre prendre la défense de M. Wagner, que le même ministre s'y était pris de la même façon, il y a environ un an, pour défendre M. Nixon. Ces deux cas étaient, sous certains rapports, absolument identique, mais le cas qui nous occupe en ce moment est, selon moi, de beaucoup le pire des deux. Le grand argument de l'honorable ministre, l'année dernière, était que nous cherchions à souiller le nom d'un homme pauvre et honnête, et que cela était contraire à tous les usages parlementaires et aux devoirs de la plus élémentaire civilité qu'on se doit les uns envers les autres. C'est là l'argument qu'on a de nouveau invoqué ce soir. On cherche ainsi à atténuer les fautes commises. Eh bien, je crois que, pour ce qui est des membres de cette Chambre, nous ne permettrons certainement pas qu'on maintienne un système aussi vicieux dans aucun département du Gouvernement, et nous ne cesserons pas non plus de nous opposer à l'emploi de fonctionnaires que nous ne jugeons pas dignes d'être maintenus en fonction tout simplement parce que l'honorable ministre jette les hauts cris quand nous lui demandons de nous livrer les noms des coupables. Sans cela, je voudrais bien savoir ce qu'on entend par une enquête parlementaire. Je ne crois pas qu'une semblable argumentation repose sur rien qui vaille. L'honorable ministre a eu aussi recours à sa tactique ordinaire d'accuser mon honorable ami de pratiques convenant plutôt à un aventurier de bas étage...

M. OLIVER : J'en demande bien pardon à mon honorable ami. Mes paroles s'appliquent plutôt au député de Toronto-nord qu'au député de King-et-Albert.

M. FOSTER : Très bien, ces paroles peuvent tout aussi bien s'appliquer à moi- même

qu'à l'honorable ministre, ou à tout autre membre de cette Chambre. Mon honorable ami s'imagine qu'il a bien servi sa cause quand il accuse tous ceux qui cherchent à attirer sur ses agissements l'attention du Parlement de pratiques convenant plutôt à des politiciens de bas étage. Est-ce là ce que pensent ces honorables messieurs de la droite ou tout membre quelconque de cette Chambre ? Y a-t-il en ce pays, un seul homme d'affaires ou un seul homme possédant tant soit peu de sens commun qui puisse se ranger à un semblable avis ? Je ne le crois pas, et tous les gros mots à mon adresse, de mon honorable ami et de tous ceux qui l'appuient, n'empêchent pas le moins du monde qu'une enquête de ce genre suive son cours tant que ces pratiques vicieuses seront maintenues dans les départements. Pour en revenir à mon honorable ami de King-et-Albert, le ministre a certainement dit de lui que sa conduite était méprisable. Pourquoi cela? Parce qu'il a cru devoir rappeler à cette Chambre qu'on employait et qu'on maintenait en fonctions un homme comme M. Wagner. Etait-ce là mal agir? Allons-nous jamais essayer de pratiquer un nettoyage dans les départements? Ce serait là la seule manière de s'y prendre. Le premier ministre se tient coi, en dépit de la résolution, non formulée il est vrai par lui-même, mais qu'il a acceptée entièrement en 1896, que les employés du Gouvernement ne doivent prendre aucune part active aux luttes politiques. Le ministre de l'Intérieur, qui est son propre ministre, viole cette règle en sa propre personne en prenant part aux élections provinciales de la province d'Alberta, et en prenant la direction pratique de ces élections.

Il a violé encore cette règle en nommant l'un de ses chefs de bureau président d'une assemblée politique à laquelle il a adressé la parole. Il viola encore cette règle en nommant en plusieurs circonstances ses fonctionnaires scrutateurs dans les élections, et en engageant, soit par son exemple ou de vive voix, ses propres fonctionnaires à prendre une part active aux élections par tout le Nord-Ouest. Comment voulez-vous qu'on puisse mettre fin à cet état de choses si on empêche les membres de la gauche de cette Chambre de chercher à faire la lumière sur ces agissements, en leur faisant craindre qu'ils passeront, en procédant ainsi, pour des politiciens de bas étage ou pour s'être conduits de façon indigne. N'est-ce pas là vraiment avoir recours à des procédés absolument enfantins ? L'honorable ministre ferait tout aussi bien d'abandonner ces tactiques, s'il veut obtenir l'objet qu'il a en vue. Il croit que nous agissons bien témérairement en amenant à la barre de cette Chambre des reporters obscurs de journaux—ce sont là ses propres paroles—pour les sommer d'avoir à rendre compte d'une conduite qu'il ne juge pas répréhensible et pour des raisons qu'il ne croit pas suffisantes. Mais tout ce que j'ai à faire est de rappeler que son propre leader, le premier ministre lui-même, a proposé le vote de censure et l'a fait adopter, et que les paroles véhémentes du ministre de la Justice, bientôt suivies d'applaudissements réitérés, quand il a dit qu'il fallait considérer tout cela plutôt comme une véritable farce.

M. AYLESWORTH : Vous auriez voulu l'envoyer à l'échafaud, n'est-ce pas ?

M. FOSTER : Ce n'est pas moi, mais bien le premier ministre lui-même, qui s'est chargé de châtier le coupable. Le ministre de la Justice a fait le saut avant de savoir où il lui faudrait retomber, et il lui a fallu ensuite tendre le cou et passer sous les Fourches Caudines. Il serait difficile, vraiment, d'imaginer un réquisitoire plus passionné et plus imbu d'esprit de partisannerie que celui de l'honorable ministre de la Justice, et je ne crois pas qu'on ait jamais rien entendu de plus fort en ce sens en cette Chambre.

Il s'imagine avoir de nombreux adhérents et qu'il réussirait à faire tourner tout cela en dérision. Mais je voudrais bien savoir qui a été plus penaud que lui, quand nous avons vu qu'il n'a pas osé se lever après son leader pour mettre en question la proposition de censure qu'il a été forcé d'appuyer. Ainsi donc, je crois que le ministre de l'Intérieur aurait agi fort sagement en évitant de nous citer comme exemple ce qui s'est passé en cette Chambre il y a environ une semaine. Il dit que cet homme est un brave citoyen et que l'odieux de la faute commise par mon honorable ami de King-et-Albert est qu'il a attaqué un brave citoyen. Qu'un citoyen mène une vie simple ou pleine d'ostentation, cela m'est parfaitement égal et ne donne aucunement la mesure de l'homme, mais ce que nous avons le droit d'exiger c'est que ceux qui nous nommons à des positions officielles soient des hommes honnêtes et jouissant d'un assez bonne réputation. Le ministre nous a laissé entendre que le député de King-et-Albert et moi-même nous avions dû déjà peut-être appeler voleurs des gens qui étaient meilleurs que nous. Je ne vois pas que cet argument représente grand chose, et c'est là une façon extravagante de parler convenant plutôt à l'Ouest, et à la région neuve dont Edmonton est le centre.

M. OLIVER : Est-ce vrai ?

M. FOSTER : Mon honorable ami affirme que cela peut être vrai.

M. OLIVER : Je demande si c'est vrai.

M. FOSTER : La sûreté de jugement de mon honorable ami peut être mise en doute, et on en a eu la preuve pas plus tard que ce soir. A-t-il entendu ce que le premier ministre a dit au sujet du point soulevé par mon honorable ami de King-et-Albert, pour savoir si M. Griesbach avait établi qu'il aurait gagné son élection s'il avait pu prouver que Wagner avait employé des manœuvres corruptrices dans cette élection ? Le ministre de l'Intérieur n'y a pas été par quatre

chemins. Il savait tout cela, et il a déclaré carrément que Griesbach aurait remporté la victoire. Le premier ministre est plus prudent, et son avis est que les cours de justice auraient à décider si cela était vrai ou non. Si le ministre de l'Intérieur est exposé à errer aussi souvent, comme nous avons vu que la chose est arrivée en cette circonstance, il n'a certainement pas lieu de s'étonner que la gauche de cette Chambre puisse mettre en doute la sûreté de son jugement. Si j'ai bien compris ce qu'on nous a lu, M Griesbach n'a pas été invité à porter sa cause devant les cours pour invalider l'élection du ministre de l'Intérieur. On demanda à M. Griesbach de s'en remettre pour cela aux supérieurs hiérarchiques de M. Wagner, et on l'assura que ses revendications recevraient toute la considération possible. C'est ce que fit M. Griesbach. Mais que doit-on penser d'un homme qui vient nous dire ceci : J'ai refusé de prendre en considération les plaintes de M. Griesbach, bien que je fusse à Edmonton le 6 novembre; je lui demandai de formuler des plaintes qu'il avait à produire, parce que si M. Griesbach était allé en justice, il aurait réussi à me faire perdre mon siège.

M. OLIVER : Mon honorable ami fait quelque peu erreur. Je n'étais pas alors candidat. Il s'agissait d'une élection provinciale, et le candidat était l'attorney général de la province.

M. FOSTER : Fort bien. Mais mon honorable ami a joué un si grand rôle dans cette élection provinciale que la Chambre admettra, j'en suis sûr, qu'il était tout naturel que je crusse que cette élection était la sienne.

M. OLIVER : Comme la majorité a été de 23 à 2, j'accepte volontiers ces excuses.

M. FOSTER : Oui, le ministre nous a dit que Wagner avait dû subir tous ces ennuis par suite de persécutions politiques, et cependant il ne s'est pas gêné à diverses reprises de faire parade en cette Chambre de la majorité écrasante obtenue par les libéraux sur les torys dans la circonscription même habitée par M. Griesbach. Généralement, quand un homme est persécuté pour ses opinions politiques, c'est quand il appartient à une minorité et non pas à une majorité. J'ai entendu dire que, dans ce district électoral, il n'était pas bon pour un conservateur d'élever trop la voix, car la majorité libérale y était actuellement écrasante. C'est là ce dont s'est vanté l'ex-ministre de l'Intérieur il n'y a pas encore longtemps. Et cependant, dans ce même château-fort libéral, voici que ce pauvre Philip Wagner a été persécuté par la minorité sous des prétextes de conscience ou plutôt pour des fins de parti. Le ministre de l'Intérieur s'élève contre le verdict du juge et des jurés qui ont condamné Philip Wagner, non pas pour un délit d'ordre politique mais pour escroquerie de la pire sorte. Philip Wagner avait profité de l'ignorance d'un certain individu pour lui vendre une vache, et, après avoir empoché l'argent de l'acheteur, il avait remis à celui-ci, au lieu d'un reçu, un droit de retenue, ce qui laissait l'acheteur endetté pour la pleine valeur de l'animal qu'il venait de payer. Il serait difficile, vraiment, d'imaginer un plus criant abus de confiance de la part d'un interprète. Les jurés décidèrent que Wagner était coupable, et cependant le ministre de l'Intérieur pousse la témérité jusqu'à dire que cette condamnation devait être surtout attribuée à des motifs de persécution politique. Il s'imagine qu'il ne reste plus rien de tout cela, parce que la cour a, depuis, requis les services de M. Wagner comme interprète. Eh bien, la cour peut se protéger elle-même, et s'il y a un endroit sûr pour un homme comme Philip Wagner c'est bien dans l'enceinte d'une cour de justice. Le ministre de l'Intérieur nous dit que ce pauvre homme a été pourchassé à outrance pour ses opinions libérales, dans un pays qui est dominé et régenté absolument par les libéraux. Il a aussi ajouté qu'il n'avait pas la moindre cure des déclarations que M. Griesbach avait faites sous serment. Je le renverrai à son propre premier ministre qui, l'année dernière, en quelques mots aussi nets et aussi catégoriques qu'en peut fournir la langue anglaise, et dans une proposition présentée par le Parlement, a défendu le principe qu'un fonctionnaire de ce Gouvernement ne devait prendre aucune part à une lutte politique. Mais il se trouve ici que le ministre de l'Intérieur a eu connaissance d'un fait établissant hors de tout doute que cet homme s'est mêlé activement de politique.

M. OLIVER : Je tiens à déclarer immédiatement que l'honorable député se trompe complètement quand il affirme que j'ai eu connaissance de ce fait.

M. FOSTER : Je vais donner des détails qui mettront le ministre dans l'impossibilité de nier ce que j'affirme. Il savait quand cette accusation lui a été jetée à la figure, que ce nommé Wagner, fonctionnaire du ministère de l'Intérieur, s'occupait activement de cette élection.

M. OLIVER : Ce n'est pas là ce qui est arrivé, d'après ce que je me rappelle.

M. FOSTER : Dans ce cas-là, je vais m'efforcer de rafraîchir la mémoire de l'honorable ministre. A cette assemblée du 6 novembre, le ministre de l'Intérieur a déclaré qu'il ne connaissait pas ce que Wagner faisait ; il savait, pourtant, et d'une façon certaine, qu'on accusait Wagner de prendre part aux élections. Il demanda à celui qui avait porté cette accusation d'envoyer tous les renseignements voulus aux chefs du bureau dont relevait Wagner afin de leur permettre de s'enquérir des faits.

M. OLIVER : Si mes souvenirs me servent bien, il s'agissait simplement de savoir ce que Wagner pourrait faire dans l'avenir, et non pas ce qu'il faisait à cette époque-là.

M. FOSTER : Le discours du ministre a été lu ici et rapporté par les Débats; jamais, on n'en a nié une seule phrase.

M. M. S. McCARTHY : L'honorable ministre de l'Intérieur osera-t-il nier qu'il a fait des discours dans des assemblées où des fonctionnaires du Gouvernement se trouvaient sur l'estrade réservée aux orateurs ?

M. OLIVER : Si l'honorable député peut établir le rapport qui existe entre ce fait et la question débattue entre l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) et moi, je suis prêt à lui répondre.

M. FOSTER : Le premier ministre a dit ici même : Produisez donc vos affidavit, et alors nous ferons une enquête. Mais le ministre de l'Intérieur vient nous dire ce soir : Qu'importe le nombre d'affidavit que vous déposerez et qui accuseront les fonctionnaires de s'être mêlés d'élections ! Je ne suis pas pour gaspiller mon temps à m'enquérir de ces détails, puisque ces fonctionnaires peuvent être assignés devant les tribunaux. Mais de deux choses l'une, ou M. Griesbach est un homme respectable, ou il ne doit jouir d'aucun estime. Quoi qu'il en soit, il est électeur et il était candidat lors de cette élection et il a fait la déclaration suivante . .

M. OLIVER : M. Griesbach n'a jamais fait de déclaration, que je sache.

M. FOSTER : M. Griesbach a déclaré d'une façon générale que ce nommé Wagner avait pris part à cette campagne électorale et qu'à l'assemblée du 6 novembre, lui, Griesbach, avait demandé la permission de prouver ce fait et que le ministre de l'Intérieur lui avait répondu: Adressez donc à ses supérieurs la preuve que vous avez contre ce fonctionnaire. C'est ce que fit M. Griesbach. Aujourd'hui, l'honorable ministre dit que M. Griesbach doit donner un affidavit ; prétendra-t-il maintenant qu'il ne suffit pas à M. Griesbach de porter son accusation en l'appuyant de plusieurs affidavit ?

M. OLIVER : Mon honorable ami (M. Foster) a laissé entendre que M. Griesbach avait fait une déclaration, alors que cet affidavit n'existe pas.

M. FOSTER : Ce n'est pas ce que j'ai dit, mais si mes paroles ont été interprétées dans ce sens, je dois déclarer que ce n'était pas la portée que je voulais leur donner. Je lirai la lettre suivante :

L'honorable M. Frank Oliver,
Ministre de l'Intérieur, Ottawa.

Cher monsieur,

Je désire formuler une plainte précise contre Philip Wagner, fonctionnaire fédéral au service du ministère de l'Intérieur, à Edmonton ; je l'accuse d'avoir pris une part très active à la dernière élection dans les intérêts du parti libéral. M'appuyant sur la promesse que vous avez faite, lors d'une assemblée publique tenue dans la ville d'Edmonton, le soir du 9 novembre, je prends la liberté d'inclure sous ce pli, à l'appui de cette plainte, les déclarations des personnes suivantes, portant les dates indiquées : Jacob Baronowski, 29 décembre 1905 ; Milse Jacknitzki, 20 décembre 1905; Wasyl Ferbyj, 20 décembre 1905 ; Sam. Topolnitki, 20 décembre 1905 ; Prokop Chakaluk, 20 décembre 1905.

Je suis prêt à fournir, si cela est nécessaire, d'autres affidavit à l'appui de cette plainte ; je puis moi-même prouver des faits qui se sont passés à ma connaissance et qui corroboreront ces déclarations.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur.

Il me fait peine de constater la légèreté que montre le ministre de l'Intérieur, quand il sourit a l'énoncé des noms de ces pauvres individus.

M. OLIVER : Je souris parce que l'honorable député cherche à prouver que M. Griesbach a donné un affidavit, quand c'est le contraire qui est vrai.

M. FOSTER : A deux reprises différentes, j'ai dit que je n'avais pas eu l'intention de laisser d'avance entendre—ce que je ne crois pas avoir fait, du reste—que M. Griesbach avait donné un affidavit. Mon honorable ami se contentera-t-il de cela ? La Chambre a approuvé le leader du Gouvernement, quand il a affirmé le principe que j'énonce ici et qu'il disait—et je rapporte fidèlement le sens de ses paroles—qu'un fonctionnaire avait le droit de voter, mais qu'il ne devait pas prendre une part active aux luttes politiques, ni agir en qualité de pointeur électoral, et que tout ce qu'il avait le droit de faire, c'était d'aller déposer son bulletin dans l'urne électorale et de se tenir en dehors de la tourmente que soulève toujours une élection. Connaissant cela, tenant compte de ce principe énoncé par le chef du Gouvernement, je me demande s'il faut, pour mettre en pratique cette théorie, autre chose que l'accusation, appuyée comme elle l'est, contenue dans cette lettre de M. Griesbach.

Qu'on me permette de répéter que je n'ai pas dit que M. Griesbach avait donné un affidavit, mais que des affidavit appuyaient l'accusation qu'il a portée. Je crois que le Gouvernement devrait obtenir une réponse complète à cette question, parce que s'il ignorait un cas semblable, toutes ses bonnes résolutions ainsi que les déclarations du premier ministre se résumeraient à rien. Inutile, alors de pousser plus loin l'hypocrisie. Il s'agit ici de la déclaration d'une honnête homme qui agit franchement et qui appuie ses dires sur les faits réels, ou bien c'est la déclaration d'un hypocrite qui fait des promesses qui ne seront jamais remplies. Il nous faut savoir au plus tôt la-

quelle de ces alternatives on doit accepter. Si c'est la dernière, le ministre de l'Intérieur pourra s'enorgueillir en disant : Cela ne mérite pas d'attirer mon attention. D'autre part, si cette déclaration du chef du Gouvernement est sincère, si on veut la mettre honnêtement en pratique, le Gouvernement fera une enquête dans cette affaire et dans d'autres cas semblables. Qu'on fasse donc cesser le plus tôt possible notre anxiété sur ce point. Si cet engagement pris par les membres du cabinet ne doit pas être rempli, je le demande, au nom de l'honneur et de l'honnêteté qu'il n'en soit plus question. Inutile pour moi de demander si M. Griesbach, ayant été élu, aurait porté ses accusations devant une cour de justice.

Le premier ministre ne se trouvait pas ici quand on a lu un de ces affidavit envoyés par M. Griesbach à l'appui de l'accusation qu'il formulait; je vais lui en lire un:

Dans l'affaire de Philip Wagner, fonctionnaire du gouvernement fédéral :

1. Je, Jacob Baronowski, de la cité d'Edmonton, province de l'Alberta maître de pension, déclare solennellement que je connais personnellement Philip Wagner ci-dessus mentionné ;

2. Que le soir du 6 novembre dernier . . .

C'était le soir où l'honorable ministre a tenu l'assemblée en question.

. . . ledit Wagner est venu me voir pour me demander de travailler en faveur du candidat libéral dans la cité d'Edmonton, durant l'élection qui se poursuivait alors. Il a ajouté que je serais rémunéré pour les services que j'aurais rendus. J'ai consenti à ces offres et à ces conditions. Ledit Wagner m'a demandé alors d'amener en aussi grand nombre que possible, mes pensionnaires à l'assemblée qui devait se tenir le soir même au Thistle, et, pour les encourager à assiter à cette réunion, il me conseilla d'acheter deux barils de bière qu'on devait vider chez moi, après l'assemblée en question ;

3. J'ai assisté à cette assemblée à laquelle j'avais conduit quarante hommes, tous galiciens, et de retour à la maison, ces gens-là ont bu les deux barils de bière en mon honneur ;

4. Ledit Wagner est venu me voir à maintes reprises dans la suite pour me demander instamment de renouveler mes efforts en faveur du candidat libéral ;

5. Le, ou vers le 8 novembre dernier, ledit Wagner est venu me voir pour me demander d'amener mes pensionnaires et d'autres personnes à une assemblée qui devait se tenir dans une salle près de l'appartement occupé par les bureaux d'un nommé Paul Rudyk, et pour encourager mes pensionnaires à se rendre à cette réunion, il me dit encore d'acheter deux barils de bière ;

6. J'assistai à cette assemblée en compagnie de mes pensionnaires et j'achetai deux barils de bière que vidèrent chez moi mes pensionnaires et d'autres personnes ;

7. La veille de la votation, ledit Wagner m'amena au comité libéral de la ville d'Edmonton ; il m'interrogea sur le travail que j'avais fait. Je lui ai donné tous les détails voulus, et c'est alors qu'il m'a promis $15 pour me récompenser de mes services.

Suivent six ou sept autres affidavit semblables, signés par d'autres personnes et corroborant les accusations portées par M. Griesbach sur la part qu'avait prise dans cette élection, ce fonctionnaire du ministère de l'Intérieur, nommé par le ministre lui-même.

Mon honorable ami a voulu ridiculiser un membre de la gauche, parce que le calcul de ce dernier n'était pas tout à fait exact, au point de vue exclusivement mathématique, quant à la date de la nomination de ce fonctionnaire ; mais c'est lui-même qui a nommé cet individu et ce dernier a suivi les instructions qu'il avait reçues, ainsi qu'on l'a constaté. Dans un cas semblable, on a le droit de s'attendre à ce que le ministre de l'Intérieur et le Gouvernement, s'ils veulent se montrer sincères dans les déclarations qu'ils ont faites au Parlement, agissent d'une façon impartiale et honnête.

Maintenant, quant à la question elle-même, je me demande si on ne peut trouver des hommes d'une réputation et d'un caractère sans tache pour remplir les différentes fonctions que le Gouvernement peut attribuer, pour nous représenter à l'étranger, ou pour remplir certaines fonctions au Canada même. Devons-nous avoir recours aux services d'un individu qui a un passé semblable à celui de Wagner qui, lui, donne une impression défavorable de notre pays aux immigrants qui nous arrivent. Il n'est, après tout qu'un interprète habile, dit-on. Mais, parce qu'un homme est habile en certaines choses, cela ne veut pas dire qu'on doit mettre de côté toute autre considération ; il m'est impossible de croire qu'on ne peut retenir les services d'un bon interprète qui serait en même temps un honnête homme. Qu'on prenne donc connaissance des faits mentionnés dans ce document. Je les ai compulsés du premier jusqu'au dernier, et je dois avouer que jamais je n'ai vu enchaînement de faits aussi sordides dans une correspondance déposée sur le bureau de la Chambre. On a gaspillé le temps du département, temps bien précieux, à fouiller ces documents relatifs aux actes de ce nommé Wagner ; tout cela à la demande et aux instances pressantes de mon honorable ami qui remplit, aujourd'hui, la fonction de ministre de l'Intérieur. On a vanté les différentes méthodes adoptées pour la régie du département de l'Intérieur par l'ex-ministre qui présidait à la direction de ce département ; on s'est pâmé d'admiration sur la façon dont avaient été simplifiés les rapports entre les chefs des différentes divisions des ministères. Et cela à bon droit ; on n'en saurait trouver de preuve plus complète que cette correspondance transmise à un fonctionnaire d'Edmonton, renvoyé à un fonctionnaire de Winnipeg, et par ce dernier à un fonctionnaire du ministère à Ottawa, puis à un autre fonctionnaire à Winnipeg de la part d'un autre fonctionnaire résidant dans la même ville ; pendant un an et demi ou même deux ans, c'est ainsi que s'est pro-

menée la correspondance relative à cette affaire Wagner.

Entre-temps on appliquait à volonté l'argent destiné à l'immigration, le ministère de la Justice par lui-même ou par ses représentants instituaient des poursuites ; le missionnaire catholique—était-il évêque ou simple prêtre? cela ne fait pas de différence, mais il était missionnaire chez ces colons—se plaignait et il offrait au ministre de lui prouver combien ces plaintes étaient bien fondées ; il le suppliait de destituer ce nommé Wagner qui abusait ainsi de sa fonction. L'honorable ministre a reçu des plaintes directes contre ce nommé Wagner ; deux des pires accusations dont un citoyen puisse avoir à répondre devant les cours d'assises, ont été portées contre lui : on l'a accusé d'avoir vendu un animal à un Galicien de qui il aurait obtenu un billet à ordre, au lieu de donner à l'acheteur un reçu ; on a dit de plus qu'il avait reçu $80 qu'il devait mettre en dépôt pour un Galicien, mais dont il s'est servi pour son propre usage. De ces deux accusations il dut répondre devant les tribunaux, et il fut condamné à plusieurs mois de détention à Fort-Saskatchewan. Il me fait toujours peine de voir condamner un fonctionnaire pour ses méfaits, mais cela ne m'empêche pas de scruter les détails de l'administration d'un département qui prête aux attaques. Je dis, et je ne crois pas qu'on me trouvera trop sévère, que si c'est là un échantillon de l'espèce de fonctionnaires que le ministre de l'Intérieur emploie, nous pouvons faire d'avance notre deuil. Quel résultat produira sur les autres fonctionnaires du même département, de même que sur tous les employés civils du pays, la constatation qu'un fonctionnaire peut faire ce qu'il lui plaît, du moment qu'il est l'ami du ministre ou de quelques députés? Dans ce cas-là, ce fonctionnaire est certain d'être protégé, d'obtenir de l'avancement ; il n'a rien à redouter. C'est ce qu'on a fait pour Nixon ; c'est ce qu'on veut répéter dans ce cas-ci ; ce sont les seuls faits dont nous avons pu nous enquérir. Il y a bien celui du bureau de poste de Thessalon, mais celui-là se rapporte à un autre ministère—je parle de ces deux cas qui se rattachent au département de l'Intérieur. Le ministère ne nous offre qu'une seule et unique défense, mais il compte des amis qui ne se sont pas gênés de dire, l'an dernier, que l'affaire Nixon, défendue comme elle l'a été par le ministre de l'Intérieur et mauvaise comme elle l'était, a causé plus de dommages au Nord-Ouest que tout ce qui s'était passé au cours de la dernière session. Il s'agit maintenant d'une question semblable. Il est évident que nous ne devons pas retenir les services d'hommes semblables.

Je me suis efforcé de réfuter les objections soulevées par l'honorable ministre de l'Intérieur ; j'ai parlé avec calme et d'une façon sérieuse, mais je ne crois pas que parce que nous faisons partie de la Chambre, il nous faille abdiquer nos droits

M. FOSTER.

d'homme. Pourquoi, je le demande, un député libéral devra-t-il voter de telle ou de telle façon parce que son parti juge à propos de se prononcer ainsi, quand il s'agit d'un crédit destiné au ministère de l'Intérieur ? Celui qui vote ces crédits encourage les fonctionnaires publics à imiter l'exemple de leurs collègues qui ont agi de la façon dont je viens de parler. A mon avis, on ne trouvera pas un seul député libéral, à l'exception du ministre lui-même, qui croie qu'on a agi d'une façon honnête en cette affaire, ou bien qu'on n'aurait pas pu faire mieux. Pourquoi, alors, voter ce crédit ? Tout ce que nous demandons à la Chambre, c'est que le Gouvernement destitue ce fonctionnaire, ou qu'il fasse une enquête complète sur toute cette affaire et que le coupable, si coupable il y a, soit puni.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je n'ai pas eu l'avantage—et je le regrette—d'être présent lorsque ce débat s'est engagé. Je me suis trouvé retenu ailleurs pour des affaires dont je devais m'occuper immédiatement. Je n'ai donc pas eu l'avantage d'entendre toute cette discussion, non plus que l'accusation portée par l'honorable représentant de King-et-Albert (M. Fowler). Mais j'ai entendu le discours de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) et une partie de celui de l'honorable ministre de l'Intérieur. Je crois posséder assez les faits pour exprimer une opinion. Si je ne me trompe, la contre-proposition qu'on vous a remise, monsieur l'Orateur, contient deux accusations ; on prétend, d'abord, qu'au cours des dernières élections provinciales dans l'Alberta, un fonctionnaire du ministère de l'Intérieur, M. Philip Wagner, a pris part à la lutte qui s'est faite dans Edmonton. Après l'élection, le candidat conservateur défait, M. Griesbach, adressa une plainte au ministère de l'Intérieur. Je ne puis préciser si cette plainte a été adressée peu de temps après l'élection, mais je sais que l'honorable ministre de l'Intérieur a reçu une plainte dans ce sens ainsi que certains affidavit. L'honorable ministre de l'Intérieur a dit qu'il n'attachait pas beaucoup d'importance aux accusations portées par M. Griesbach, parce que ce dernier n'avait pas jugé à propos de réclamer le titre de député qui lui aurait été accordé, si les actes accomplis par M. Wagner avaient été prouvés.

Pour ma part, je considère qu'il ne faut pas attacher trop d'importance à ce détail, non plus qu'au fait qu'il aurait fallu avoir recours à la loi concernant les élections contestées. Si cela peut avoir une portée quelconque sur votre opinion, s'il est vrai que la loi telle qu'elle existait alors, n'offrait aucune chance de succès au requérant en annulation d'élection, dans tous les cas, si l'un des fonctionnaires du Gouvernement a, non-seulement pris une part active à ces élections, mais s'est rendu coupable de manœu-

vre, peut-être eût-il mieux valu pour celui qui connaissait tous ces faits, assigner le coupable devant les tribunaux afin de le faire condamner.

Il n'a pas voulu le faire et je m'abstiens de me prononcer sur la question de savoir s'il a, en cela, fait, oui ou non, acte de sagesse. Quoi qu'il en soit, l'accusation a été formulée et j'ignore l'attitude adoptée par le ministre à cet égard. Cependant, je ne saurais oublier l'attitude bien tranchée que j'ai toujours prise en pareille matière; maintenant que tout citoyen de ce pays possède non seulement le droit de déposer son bulletin dans l'urne électorale, mais encore qu'il doit en avoir le pouvoir, j'ai toujours pensé qu'il importe, au point de vue de l'intérêt public et pour le bien de la société, d'adopter et de maintenir en vigueur la règle qui défend à tout fonctionnaire fédéral de s'immiscer dans les affaires politiques. Aussi bien me ferai-je un devoir d'étudier la question et de me renseigner au sujet des faits se rattachant à cette question, puis d'en conférer avec mon collègue, le ministre de l'Intérieur.

L'accusation porte que l'individu nommé à ce poste, aujourd'hui fonctionnaire de ce ministère, a été, il y a quelques années, frappé d'une condamnation que lui ont value de graves infractions à la loi ; il a été coupable de deux délits et condamné à trois mois d'emprisonnement ; il purgea les deux condamnations et subit aussi la peine que lui avait imposée la loi. Cela remonte au mois de juillet 1901. Lorsqu'il a été condamné, il était au service du gouvernement à titre d'interprète et le ministère le congédia, à bon droit

M. FOSTER : Le premier ministre n'a pas lu la correspondance ?

Sir WILFRID LAURIER : Non.

M. FOSTER : En réalité, cet individu a été congédié du ministère, ou plutôt suspendu, avant sa condamnation. D'après les documents, il ne semble pas que ce soit cette condamnation qui ait motivé sa démission.

Sir WILFRID LAURIER : Il est bien permis de présumer que c'est là ce qui a motivé son renvoi. Si les documents démontrent qu'il a été démis après que l'on eût porté une accusation contre lui, il s'en suit que sa destitution a été motivée par cette accusation, à moins qu'il ne soit assigné quelque autre motif. Il s'est écoulé quatre années, au cours desquelles il s'est conduit d'une façon irréprochable. Il a adopté le métier de tailleur et je ne sache pas que depuis sa condamnation il ait été porté d'accusation contre lui. Au contraire, le tribunal même, qui l'avait condamné, l'a employé à différentes reprises, à titre d'interprète. L'année dernière, au mois de juillet, le tribunal en question a de nouveau utilisé ses services à titre d'interprète. Or, voilà qu'aujourd'hui on propose un vote de blâme au ministre de l'Intérieur pour avoir marché sur les brisées de ce tribunal de justice et d'avoir employé cet individu comme interprète.

M. FOSTER : Et à titre de sous-agent d'immigration.

Sir WILFRID LAURIER : Les deux occupations marchent de pair. En pareilles circonstances, l'honorable député oserait-il affirmer que tout individu qui a été frappé d'une condamnation doit être éternellement mis au ban de la société ? Affirmera-il que le stigmate de la condamnation doit toujours rester imprimé à son front et qu'il faille l'ostraciser à jamais ? Oserait-il prétendre qu'au sein d'une société chrétienne le pardon et l'oubli du passé doivent être mis au rancart, et qu'il soit impossible à un coupable de se réhabiliter aux yeux de ses semblables ? Certes, voilà une attitude que j'hésiterais à prendre, sans avoir longuement et mûrement réfléchi.

Qu'on nous prouve que cet homme est encore criminel, qu'il ne s'est pas réformé, qu'il a commis quelque acte prouvant qu'il est encore indigne de confiance et alors je comprendrais que la Chambre blâmât le ministre pour avoir employé cet homme. Mais on nous demande de blâmer le ministre et pourquoi ? Parce que le ministre a employé comme interprète cet individu contre lequel il n'existe pas même l'ombre d'un soupçon, depuis nombre d'années. Le député de Toronto-nord (M. Foster) demande s'il ne se trouve pas d'autres individus aptes à cette besogne. Je dois lui apprendre qu'il est peu d'hommes au pays qui puissent rendre les services que cet individu est appelé à rendre. Ils sont rares ceux qui peuvent servir d'interprètes, surtout pour cette classe de Galiciens. Il serait assez facile de trouver un interprète français ou allemand, mais trouver un interprète russe est chose fort difficile et il est encore plus difficile de se procurer les services d'un homme au courant de la langue des Galiciens. Dans ces circonstances, mon honorable collègue ne saurait être blâmé à bon droit, pour avoir employé de nouveau cet individu. Affirmer qu'il ne faut plus désormais employer cet homme, parce qu'il a été frappé d'une condamnation, c'est agir déloyalement envers le ministre de l'Intérieur. Combien s'est-il écoulé d'années depuis la condamnation de cet homme ? Quatre ans. Depuis cette époque, il a tenu une bonne conduite et son casier judiciaire, paraît-il, est intact. Le tribunal même qui a prononcé la sentence condamnatoire, en 1901, l'a de nouveau employé, à titre d'interprète, ce que ce tribunal n'aurait pas fait, s'il eut été convaincu que cet individu était indigne de confiance. Il se dégage un double enseignement du fait que le tribunal l'a employé. Cela prouve qu'il était difficile d'obtenir les services d'un interprète possédant les aptitudes voulues et en outre, qu'ils sont rares

ceux qui peuvent traduire l'anglais en galicien et le galicien en anglais. En outre, c'est une nouvelle preuve que le tribunal etait convaincu que cet individu s'était corrigé, qu'on pouvait lui déférer le serment, avec l'espoir qu'il remplirait fidèlement ses devoirs. En pareilles circonstances, c'est aller trop loin que de censurer le ministre de l'Intérieur pour avoir employé cet interprète.

M. R. L. BORDEN (Carleton) : Il me semble qu'il existe un peu de confusion dans l'exposé du premier ministre. Il a fort habilement posé la question, s'écriant : Faut-il donc éternellement ostraciser et mettre au ban de la société celui qui a été frappé d'une condamnation au criminel ? Mais je pose à mon tour la question à l'honorable premier ministre : celui qui s'est rendu coupable de pareilles fraudes envers des personnes confiées à ses soins, ses pupilles pour ainsi dire, et cela, à deux reprises différentes, a-t-il droit aux égards que lui témoigne le Gouvernement et à l'avancement qu'il lui accorde ? Cette question serait tout aussi légitime. La résolution ne demande nullement le renvoi de Wagner. Elle demande que s'il n'avoue pas sa culpabilité, il soit fait enquête sur les accusations portées contre lui par le député de King (M. Fowler). Nous prenons le premier ministre au mot aujourd'hui. Que de fois, au cours de la session, lorsqu'il s'agissait de questions de nature similaire, ne s'est-on pas écrié que s'il était porté une accusation, il serait fait enquête ! L'autre jour, un de mes collègues de l'Ouest, ayant blâmé la conduite d'un gendarme qui avait, pour ainsi dire, influencé et terrorisé les votants qui étaient venus déposer leurs bulletins aux bureaux de vote, le premier ministre s'empresse de prendre la parole et d'alléguer, séance tenante, comme excuse, qu'on n'avait jamais signalé la chose à son attention.

Voilà près de six mois que le ministre a été mis au courant des faits relatifs à cette affaire, et il a présenté une des défenses les plus singulières et les plus étonnantes qu'il ait jamais été donné à une assemblée délibérante d'entendre. Quelle résolution la Chambre a-t-elle adoptée, l'année dernière, résolution acceptée par le premier ministre et proposée par le député de Qu'Appelle (M. Lake) ? Cette résolution portait que tout fonctionnaire public au Canada qui s'immiscerait illégitimement et d'une façon agressive dans les élections, soit fédérales, soit provinciales, serait destitué de sa charge. Eh bien! l'individu en question s'est ingéré dans les élections, et en réponse à l'attaque dirigée conntre lui, le ministre de l'Intérieur nous déclare que les employés sont citoyens; qu'à ce titre ils sont autorisés à l'exercice de leurs droits politiques; qu'à titre d'hommes intelligents, ils ont droit de se servir de leur intelligence, pour se former une opinion, bref, que la liberté de la parole existe pour eux comme pour les autres citoyens et qu'ils ont droit d'exprimer leurs opinions. Il aurait pu ajouter que comme ces électeurs ont des bouches, les fonctionnaires en question ont droit de gaver ces électeurs de bière, le jour de l'élection; cet argument serait tout aussi puissant et aussi probant que celui qu'il a formulé. Quelle est l'excuse réellement insolite, singulière, alléguée par le ministre de l'Intérieur? Parce que cette ingérence dans les élections est entachée de corruption, il ne doit pas se faire d'enquête. Voilà à quoi cet argument se résume, en dernière analyse. D'après la doctrine maintes et maintes fois établie par le premier ministre, toute immixtion dans les affaires politiques suffit pour autoriser l'institution d'une enquête et pour justifier la démission de l'employé coupable. Mais, s'écrie ici le ministre de l'Intérieur, si cette ingérence est entachée de corruption, alors il n'y a pas lieu de faire enquête ni de congédier cet employé. Est-il jamais sorti de la bouche d'un être intelligent, au sein d'une assemblée délibérante, une affirmation aussi absolument dénuée de bon sens, que l'excuse alléguée par le ministre de l'Intérieur Maintes et maintes fois, le premier ministre a affirmé, en plein parlement, et a justifié le renvoi d'employés publics sans enquête, et pourquoi cela ? parce qu'un député ministériel avait accusé un employé, non pas d'ingérence entachée de corruption ou de conduite comme celle tenue par cet individu, mais tout simplement parce que ce fonctionnaire avait exprimé une opinion ou posé une question à l'assemblée publique; bref, parce que ce fonctionnaire de l'Etat aurait commis quelque acte imprudent ou prononcé quelque parole indiquant qu'il prenait une part active à l'élection.

M. FOSTER : Ou parce qu'un de ses parents aurait fait cela.

M. R. L. BORDEN : Oui en effet, dans une circonstance, cela est arrivé, mais je ne me rappelle pas que le premier ministre ait justifié la chose. Ici, l'accusation a été portée au cours d'une assemblée publique, après que le ministre de l'Intérieur eut déclaré que toute accusation ainsi portée serait l'objet d'une enquête; cette accusation est catégorique, explicite et l'auteur a pris la peine de l'appuyer de cinq ou six dépositions écrites ; or, le premier ministre, de concert avec le ministre de l'Intérieur, nous dit que cette accusation ne ferait pas l'objet d'une enquête, et cela parce que ce fonctionnaire est coupable d'ingérence illégitime dans une élection provinciale. Eh bien, à mes yeux c'est là le comble de l'absurde. La conduite du Gouvernement à l'égard de ce fonctionnaire est tout à fait inexcusable et il ne saurait alléguer d'excuse valable, pour le maintenir dans ses fonctions, sauf les excuses apportées à l'occasion de la nomination de Jackson, l'avancement accordé à Nixon, la seconde nomination de Dobie et l'avancement accordé à Leitch.

Si ces derniers actes sont justifiables, peut-être pourrait-on justifier la nomination en discussion. L'historique de ces différentes affaires nous est parfaitement connu. Nixon est un concussionnaire, au témoignage des fonctionnaires du ministère. On le congédia ou on le suspendit pendant quelques semaines et on le renomma avec augmentation de traitement. Dobie était aussi concussionnaire au témoignage d'un fonctionnaire du ministère. Il chercha à faire retomber le blâme sur un membre de sa famille. On le suspendit pendant trois ou quatre mois, et on le renomma. Jackson s'est rendu coupable d'actes qui lui valurent une verte semonce de la part d'un juge. Il fut accusé d'avoir corrompu et suborné les témoins, dans le but d'obtenir l'invalidation de l'élection d'un député conservateur à l'assemblée législative d'Ontario. Il n'obtint pas sa récompense du gouvernement libéral d'Ontario. Le premier ministre d'Ontario jugea bon de s'en laver les mains, et ainsi la responsabilité de la nomination de Jackson, qui s'effectua plus tard, à titre de récompense de ses services politiques, retombe entièrement sur le gouvernement fédéral. Au moins, est-il vrai de dire qu'un membre du cabinet accepta la responsabilité de sa nomination et le seul reproche qu'on ait adressé à Jackson, c'est qu'il manquait de prudence et de discrétion dans ses méthodes ; aussi, ses supercheries furent-elles découvertes. Ainsi en est-il de M. Leitch.

La Chambre est au fait de l'historique de l'incident des fines rayures à l'encre rouge au moyen desquelles la province du Manitoba fut dotée d'une nouvelle loi du cens électoral, sans l'intervention du gouvernement fédéral. Racontons le fait en deux mots : il y avait force discussions au sujet de l'établissement d'une loi spéciale du cens électoral pour la province du Manitoba. Le projet de loi était confectionné, imprimé, remis aux mains du cabinet, et voilà qu'au dernier moment, le cabinet décide de ne pas en saisir l'assemblée législative. Mais la méthode à laquelle on eut recours réalisa tout aussi bien le but visé. M. Leitch et ses collègues, au moins quelques membres de l'organisation libérale du Manitoba portant la responsabilité de leurs actes, tramèrent un complot au moyen duquel des centaines d'électeurs de cette province furent privés de leurs droits politiques. Le résultat le plus clair de toute cette affaire, c'est que M. Leitch, le chef de l'organisation libérale de cette provnce, fut nommé à la charge fort lucrative qu'il occupe encore aujourd'hui. Inutile de revenir sur ces faits. Si ces faits sont excusables, celui-ci l'est également ; mais sa justification n'est possible qu'au moyen de la répudiation complète de tout ce que le premier ministre a déclaré à cet égard, à dater de l'avènement du parti libéral au pouvoir jusqu'aujourd'hui. Voici une accusation catégorique transmise au ministre de l'Intérieur, après qu'il eut porté le défi. Cette accusation est appuyée sur six dépositions écrites, et quand l'affaire vient sur le tapis dans cette Chambre, la seule réponse apportée par le ministre de l'Intérieur, c'est une harangue plus ou moins échevelée et impertinente où il déclare que pareille affaire est indigne de l'attention d'un homme occupant une aussi haute position au pays.

M. OLIVER : L'honorable député veut-il donner à entendre que je me sois servi de ces expressions ou que mes paroles aient donné cela à entendre ?

M. R. L. BORDEN : C'est ainsi que je l'entends, certainement. J'étais absent lorsque le ministre a porté la parole.

M. OLIVER : L'honorable député fait erreur du tout au tout.

M. R. L. BORDEN : Si le ministre affirme qu'il ne s'est pas servi d'expressions comportant pareil sens, j'accepte sur-le-champ, sa dénégation et je lui présente mes excuses. J'ai inféré de certaines observations du département de Toronto-nord (M. Foster) que le ministre s'était servi de ces expressions : qu'il ne voudrait pas perdre un temps précieux à discuter pareille question.

M. FOSTER : Le ministre l'a dit textuellement.

M. OLIVER : En effet, j'ai affirmé cela et la raison que j'ai apportée à l'appui, c'est que si M. Griesbach n'ajoutait pas lui-même foi à ses propres accusations, il n'était guère en droit d'espérer que j'y donnerais créance.

M. R. L. BORDEN : J'ignore ce que le ministre veut dire. Bien que sa harangue m'ait paru assez échevelée et décousue, la dernière affirmation qu'il vient de formuler est un véritable comble. Voici la lettre de M. Griesbach dont on vient de nous donner lecture et où il déclare : " Voilà l'accusation que je porte et voici les attestations sous serment à l'appui de cette accusation ; je demande l'institution d'une enquête qui me mettra en lieu de prouver ce que j'avance, et si ces attestations sont insuffisantes, je vous en fournirai davantage." Je défie qui que ce soit de prouver qu'il soit possible de formuler une accusation plus précise et mieux définie, avec de meilleures preuves à l'appui, ou qu'il soit possible de porter un défi plus catégorique au ministre de l'Intérieur et au premier ministre, avec sommation de mettre à exécuton les déclarations qu'ils ont si souvent formulées dans cette enceinte législative. Dans la faible mesure de mes capacités, il m'est impossible de concevoir qu'on puisse porter une accusation plus catégorique appuyée sur de meilleures preuves et qu'on puisse mettre cette accusation au rancart à l'heure actuelle, sans que le Gouvernement répudie absolument tous les principes énoncés par le premier ministre dans cette Chambre depuis que j'ai l'honneur d'y siéger. Je le répète, la motion en discussion ne tend nullement

au renvoi de M. Wagner, mais elle tend à lui accorder une enquête, chose qui a été refusée à des dizaines, voire même à des centaines de fonctionnaires conservateurs. Mainte et mainte fois on les a congédiés sur la simple déclaration d'un député ministériel. On a fait la sourde oreille à leurs prières et à leurs supplications, lorsqu'ils demandaient l'établissement d'une enquête qui les mettrait en état de prouver la fausseté des accusations portées contre eux. Mais ici, il ne s'agit pas de renvoyer ce fonctionnaire d'une façon arbitraire et l'accusateur a non seulement rendu publique son accusation, en donnant lecture d'un document signé de sa propre main dans une assemblée publique, mais dans une lettre adressée au ministre de l'Intérieur ; or, la seule réponse qu'on nous apporte, que nous apporte le ministre de l'Intérieur, c'est que cette affaire est indigne de son attention. Le Gouvernement est tenu d'accepter la motion présentée à cette Chambre et d'accorder une enquête, afin que les électeurs comprennent bien que les engagements que le Gouvernement a pris à cet égard, par le passé, ne sont pas illusoires, mais qu'il tient sincèrement à les réaliser.

M. TURRIFF (Assiniboïa-est) : Je n'avais pas l'intention de prendre part au débat et je me serais abstenu de le faire, si la discussion ne s'était pas écartée de la motion en discussion. Comme le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) et le député de Toronto-nord (M. Foster) ont ramené sur le tapis l'affaire Nixon, je tiens à présenter une courte observation à cet égard. Ce soir, on a présenté M. Nixon comme un concussionnaire, sans compter que la session dernière cette affaire est plusieurs fois venue sur le tapis. Je n'ai pas mission de défendre M. Nixon ici ; seulement, je tiens à faire observer qu'il n'est que sous-agent des terres domaniales. Il n'était pas fonctionnaire du ministère dans le même sens que l'est l'agent des terres. Il a été prouvé que les $400 ou $500 soustraits, c'était le fils de Nixon qui les avait subtilisés.

M. SAM. HUGHES : C'était là un prétexte contraire à la vérité des faits.

M. TURRIFF : On a prouvé que son fils avait soustrait ces deniers, mais qu'on les avait remboursés et que ni la compagnie ni personne autre n'avait perdu un seul centin. L'année dernière, et dans ses observations au cours de la soirée, le député de Toronto-nord s'est montré fort sévère envers M. Nixon. Voici ce que je ferai observer : lorsque l'ex-ministre était chargé d'un portefeuille, il envisageait d'un tout autre œil les affaires de ce genre. Dans la partie du pays où je demeurais à cette époque, se trouvait un fonctionnaire du ministère de l'Intérieur, non pas un sous-agent des terres, mais un fonctionnaire régulier du ministère et qui s'était rendu coupable de malversation en détournant $500, ainsi qu'en fait foi le rapport de l'inspecteur au ministère. Le Gouvernement dont faisait alors partie le député de Toronto-nord, ne destitua point cet employé. Le concussionnaire remboursa les deniers en question et il conserva sa charge.

Mais ce n'est pas tout. Un an ou deux plus tard, l'inspecteur, au cours d'une de ses visites à ce bureau constate que ce même fonctionnaire s'est rendu coupable d'une soustraction de $1,000. Bien que cet individu se fût approprié les deniers de l'Etat, le député de Toronto-nord ne jugea pas utile de le congédier, et il demeura au service public. Les amis de ce fonctionnaire comblèrent le déficit existant dans sa caisse et il garda son emploi. Si je rappelle ces faits, c'est afin de montrer que l'attitude prise par l'ex-ministre à titre de membre du Gouvernement était probablement légitime, et que s'il revenait au pouvoir, il ne mettrait pas en pratique le système dont il nous a donné un aperçu ce soir, système que le Gouvernement aurait dû appliquer, affirme-t-il, à l'égard de M. Nixon. En toute probabilité, s'il se présentait un autre fait de ce genre, et que l'Etat n'éprouvât aucune perte, les amis de l'accusé ayant soin de combler le déficit, l'ex-ministre userait de sa propre discrétion et fermerait les yeux sur l'infraction. Ces deux fonctionnaires sont dans une situation toute dissemblable, M. Nixon était un sous-agent des terres touchant une maigre rémunération; le département n'exerçait guère de direction sur lui, et il conduisait son propre négoce comme le font tous les autres sous-agents des terres. Ce ne sont pas des fonctionnaires réguliers du ministère, mais dans l'affaire que je viens de signaler, le concussionnaire en question était fonctionnaire régulier du ministère et sous la direction du Gouvernement. Bien que récidiviste, bien que concussionnaire pour la deuxième fois, il ne fut pas congédié ; on continua à l'utiliser. Lorsque l'honorable député ramène sur le tapis cette affaire Nixon, il me semble qu'il vise surtout à se créer de la popularité.

On a signalé, ce soir, le fait que la gendarmerie à cheval s'est immiscée dans les élections. Je le sais parfaitement, au cours de la dernière élection fédérale, les gendarmes à cheval reçurent mission de se rendre à deux ou trois bureaux de vote au Manitoba. Pourquoi ? parce que les autorités avaient appris que le gouvernement du Manitoba avait l'intention d'envoyer à ces bureaux des constables provinciaux, pour prendre part à l'élection; en réalité, ces constables sous la direction du gouvernement local se sont rendus à ces bureaux de vote, afin d'empêcher tout désordre. La présence de ces gendarmes était d'urgence à ces bureaux de vote, afin d'assurer le bon ordre et la sincérité des opérations électorales. On a affirmé, ce soir, que les fonctionnaires ont pris part aux élections.

Je puis affirmer qu'aujourd'hui les fonctionnaires fédéraux s'ingèrent beaucoup

moins dans les élections qu'ils ne le faisaient autrefois. J'ai brigué les suffrages populaires aux élections fédérales de 1891. J'avais pour adversaire le ministre de l'Intérieur du jour, et dans une lettre adressée à un de ses principaux zélateurs qui m'a montré ce document, l'ex-ministre lui disait qu'il avait donné mission à un inspecteur de homesteads de se rendre dans le comté que j'habitais pour y solliciter les suffrages des électeurs, vu que c'était un homme populaire, en mesure de faire œuvre utile au parti. A cette époque, les fonctionnaires du département des Affaires indiennes, étaient jour et nuit sur la route, avec les attelages du Gouvernement, à faire de la propagande contre moi. C'était alors l'époque du scrutin public. Les gendarmes sortirent en corps et votèrent contre les candidats libéraux. Voici l'ordre donné à tous les employés de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique dans mon comté : "Votez pour Dewdney ou bien restez chez-vous, sinon vous perdrez votre emploi." Voilà comment se faisaient les élections à cette époque. Aujourd'hui, les fonctionnaires fédéraux s'immiscient beaucoup moins dans les affaires électorales qu'ils ne le faisaient, sous l'ancien régime. Je n'ignore pas et je ne veux pas nier qu'aujourd'hui les employés fédéraux s'ingèrent quelque peu dans la politique. Il est impossible d'effectuer une réforme complète, à cet égard. Lorsque j'étais au service du ministère de l'Intérieur le conseil que je donnais invariablement à tous les fonctionnaires, c'était de ne pas s'ingérer dans les élections ; non pas que je visse d'un mauvais œil l'aide qu'ils apporteraient au parti, mais c'est que j'ai toujours pensé et je crois encore que dans l'Ouest, au moins, un employé fait plus de tort que de bien au parti, quand il s'immiscie dans les luttes électorales. Qu'il s'acquitte bien de ses devoirs : c'est le meilleur moyen d'aider le parti. Il a été question ce soir d'un fonctionnaire public remplissant la charge de président à une assemblée tenue par le ministre de l'Intérieur (M. Oliver), à Grenfell. Il s'agit d'un M. Taylor que je connais parfaitement. Il n'est pas fonctionnaire au même sens que l'est un agent des terres. Sous-agent des terres, il s'occupe de ses propres affaires et est chargé de prendre au nom du Gouvernement les inscriptions de biens de famille ou les demandes de titres de terres. On ne saurait ranger un individu de cette catégorie parmi les fonctionnaires qui consacrent tout leur temps à l'œuvre du ministère ou du Gouvernement et qui touchent des appointements réguliers. Si je mets en relief ces faits, surtout par rapport à M. Nixon, c'est que je suis convaincu qu'on a été quelque peu sévère à son endroit. Je tiens aussi à faire voir que le député de Toronto manque de sincérité dans la campagne qu'il poursuit à cet égard, puisque, lorsqu'il était au pouvoir et en mesure de prendre une initiative à cet égard, il a adopté une attitude toute différente.

(L'amendement de M. Fowler, mis aux voix, est rejeté.)

Ont voté pour :

MM.	MM.
Alcorn,	Lennox,
Ames,	Lewis,
Barr,	Macdonell,
Bennett,	McCarthy (Calgary),
Bergeron,	McLean,
Blain,	(Queen, I.P.-E.),
Borden (Carleton),	Monk,
Boyce,	Morin,
Broder,	Paquet,
Chisholm (Huron),	Perley,
Clements,	Reid (Grenville),
Cochrane,	Roche (Marquette),
Crocket,	Schaffner,
Daniel,	Sproule,
Foster,	Staples,
Ganong,	Taylor,
Henderson,	Walsh,
Herron,	Wilmot,
Hughes (Victoria),	Wilson
Kemp,	(Lennox-et-Adding.),
Lalor,	Wright (Muskoka).—41.
Laneaster,	

Ont voté contre :

MM.	MM.
Adamson,	Hunt,
Archambault,	Hyman,
Aylesworth,	Jackson (Selkirk),
Beauparlant,	Knowles,
Béland,	Lachance,
Bickerdike,	Lanctot,
Bole,	Laurier (sir Wilfrid),
Borden (Sir Frederick),	Lavergne
Bourbonnais,	(Drum.-et-Arth.),
Boyer,	Lavergne (Montmagny),
Brown,	LeBlanc,
Bureau,	Loggie,
Burrows,	Lovell,
Caldwell,	Macpherson,
Calvert,	McCool,
Campbell,	McIntyre (Strathcona),
Carney,	McKenzie,
Carrier,	Marcile (Bagot),
Carvell,	Marcil (Bonaventure),
Cash,	Martin (Wellington),
Chisholm	Mayrand,
(Antigonish),	Miller,
Clarke,	Oliver,
Conmee,	Pardee,
Crawford,	Paterson,
Cyr,	Parent,
Delisle,	Piché,
Demers,	Proulx,
Derbyshire,	Reid (Ristigouche),
Desjardins,	Rivet,
Devlin,	Roche (Halifax),
Dugas,	Ross (Rimouski),
Emmerson,	Schell (Glengarry),
Fielding,	Schell (Oxford),
Finlayson,	Sloan,
Fisher,	Smith (Oxford),
Fortier,	Stewart,
Galliher,	Templeman,
Gauvreau,	Tobin,
Geoffrion,	Turgeon,
German,	Turriff,
Girard,	Watson,
Gladu,	Wilson (Russell),
Guthrie,	Zimmerman.—88.
Harty,	

Ont pairé :

Ministériels :	Opposionnistes :
MM.	MM.
Parmelee,	Worthington,
Lemieux,	Tisdale,
Logan,	Lefurgey,
McCarthy, L. G.,	Northrup,
Ethier,	Léonard,
McColl,	Ward,
Hall,	Fowler,
Sifton,	Clare,
Costigan,	Bristol,
Belcourt,	Gunn,
Greenway,	Osler,
Brodeur,	Haggart,
Dyment,	Seagram,
Johnston,	Barker,
Smith (Nanaïmo),	Stockton,
Sinclair,	Brabazon,
Law,	Elson,
Grant,	Armstrong,
Ross (Yale-Cariboo),	Porter,
Black,	Lake,
Telford,	Avery,
Finlay,	Cockshutt,
McCraney,	Jackson (Elgin),
Wright (Renfrew),	Pringle,
Gervais,	Forget,
McIntyre (Perth),	Smith, E. D.,
Ratz,	McLaren (Perth),
Kennedy,	Martin (I.P.-E.).

On adopte la motion et la Chambre se forme en comité des subsides.

DISCUSSION DES SUBSIDES.

Terres fédérales imputable sur le revenu —somme supplémentaire requise pour les appointements des employés du service extérieur, $12,000 ; nouvelle somme requise pour dépenses casuelles, annonces, etc., et appointements des commis surnuméraires au bureau principal,—$50,000.

M. BERGERON : Un mot d'explication.

M. OLIVER : Voici l'explication que j'ai à donner. Augmentation afférente aux nouvelles nominations, $14,701.07; augmentation des appointements, $3,649.41 ; nouveaux auxiliaires, $3,741.28; totalité des augmentations, $22,091.76; totalité des diminutions, $10,095.52 ; solde à pourvoir, $11,996.24. Voici l'explication du deuxième item: la somme de $156,000 figure au buget principal soumis au Parlement au cours de la session de 1895 et $34,000 au budget supplémentaire, soit un total de $190,000 pour l'exercice 1905-1906. L'énorme développement de la besogne dans les différents bureaux des terres domaniales a nécessité la nominataion de nouveaux commis et il faudra pourvoir à l'insuffisance des crédits par une somme additionnelle de $12,000, soit un total de $202,000 pour l'exercice en cours.

(Il est fait rapport de la résolution.)

M. FIELDING propose que la Chambre lève sa séance.

M. SPROULE : Quelles sont les affaires qui viendront en discussion demain ?

M. FIELDING : Il est entendu, je crois, que le bill relatif à l'observance du repos dominical viendra en discussion.

(La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à onze heures et cinquante minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 20 juin, 1906.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à 3 heures.

1re LECTURE

D'un projet de loi (n° 207), déposé par M. Fisher, tendant à modifier la loi sur l'inspection des graines.

1re LECTURE D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DE 1900 SUR LES GRAINS DU MANITOBA.

L'honorable M. S. A. FISHER (ministre de l'Agriculture) demande à déposer un projet de loi (n° 206) tendant à modifier la loi de 1900 sur les grains du Manitoba.

M. CAMPBELL : Expliquez-le.

M. FISHER : Ce bill et la loi des grains du Manitoba ont été déposés pour donner effet aux représentations faites devant le comité de l'agriculture, par une députation d'agriculteurs et de commerçants de grains du Nord-Ouest qui est venue ici il y a quelques semaines.

Sur plusieurs points elle était unanime et demandait l'adoption de certaines dispositions dès cette session. Ces deux bills opèreront les réformes demandées et remédieront à une défectuosité de la loi actuelle qui m'a été signalée par l'inspecteur en chef des grains, M. David Horn. Plusieurs des propositions de la députation du Nord-Ouest ne sont pas dans ce bill, parce qu'une de leurs premières demandes a été de nommer une commission pour étudier les conditions du commerce de grain et certaines autres questions plus controversées et d'une nature plus compliquée, et à l'égard desquelles nous attendrons le rapport de cette commission. Les deux bills que je dépose maintenant ne contiennent que les dispositions sur lesquelles la délégation et les deux partis politiques, dans le Nord-Ouest sont unanimes.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

QUESTIONS.

L'ADMISSION DU JOURNAL "APPEAL TO REASON".

M. BARR demande :

1. L'article publié dans le "Citizen", d'Ottawa, de jeudi, le 14 courant, annonçant que le

ministre des Postes actuel a levé l'interdit sur la feuille socialiste américaine "Appeal to Reason" et a permis sa distribution en Canada par les malles canadiennes, est-il exact ?

2. Est-ce la même feuille que celle mentionnée par le précédent ministre des Postes, l'honorable député de York-nord, le 23 avril dernier (Débats, page 1867) et dont le transport ou la distribution par les malles du Canada avait été refusé pour la raison que les articles qu'elle contenait était d'un caractère indécent, immoral, déloyal et déshonnête ?

3. Le caractère de cette publication a-t-il changé au cours des dernières semaines, ou le précédent ministre des Postes s'est-il trompé sur la nature des articles qui y étaient insérés ?

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) :

1. La suspension des privilèges postaux du Canada pour ce périodique a été levée il y a quelques semaines par le précédent directeur général des Postes (M. Aylesworth). Le directeur général des Postes actuel n'a été en rien mêlé à cette affaire.

2. Oui.

3. L'éditeur-gérant de ce périodique est allé trouver l'ancien directeur général des Postes avec des exemplaires de tous les numéros de son journal publiés depuis le 10 mars dernier, et à la suite d'un examen de ces journaux et d'explications de l'éditeur, le directeur général des Postes a considéré que les écrits de ce journal, depuis le 10 mars dernier, offraient moins d'objection et que la levée de l'interdiction des privilèges postaux qui avait été ordonnée assurait probablement la continuation de cette amélioration.

FIXATION D'UNE DATE POUR LA DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION.

L'honorable M. W. S. FIELDING (au nom du ministre de la Marine et des Pêcheries) propose que la Chambre se forme demain en comité général pour examiner le projet de résolution suivant :

Arrêté : Il y a lieu d'autoriser le Gouverneur en conseil à avancer aux commissaires du port de Montréal des sommes d'argent n'excédant pas en totalité $250,000 qui leur sont nécessaires pour racheter les débentures qu'ils ont émises en 1876 et qui viennent à échéance le 5 juillet 1906.

Monsieur l'Orateur, la substance de cette résolution ayant été communiquée au Gouverneur général, Son Excellence en propose l'examen à la Chambre.

OBSERVATIONS CONCERNANT LA VENTILATION DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.

M. GEO. TAYLOR (Leeds) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour j'appelle l'attention de l'honorable ministre des Travaux publics sur le fait qu'hier soir il y avait une température de 82 degrés dans cette Chambre. J'ai demandé à faire ouvrir les fenêtres, mais l'ingénieur répondit que ce serait inutile, vu que les doubles fenêtres n'étaient pas encore enlevées pour permettre à l'air frais du dehors de pénétrer à l'intérieur. J'espère que l'honorable ministre y verra avant la séance de cet après-midi.

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics) : Je regrette que le département n'ait pas eu le temps de terminer les travaux commencés l'an dernier pour améliorer la ventilation de la Chambre.

M. FOSTER : Qu'a-t-on fait ?

M. HYMAN : On a augmenté la puissance des appareils destinés à expulser l'air vicié et à introduire l'air pur. Dans tous les cas, il faudra un autre système d'évantails.

M. TAYLOR : Les évantails que nous avons actuellement sont brisés.

M. HYMAN : Je n'en ai pas été averti. L'honorable député en est-il certain ?

M. TAYLOR : C'est ce qu'on m'a dit hier soir.

M. HYMAN : Nous avons retenu les services d'un spécialiste canadien éminent et d'un des meilleurs spécialistes américains pour qu'ils installent le système de ventilation le plus parfait possible. Je suis informé par des gens du métier qu'on n'abaissera pas la température d'une manière appréciable en introduisant plus d'air frais dans la Chambre. Tout l'édifice a été construit sur le principe qu'il ne faut pas laisser pénétrer dans la Chambre d'autre air que celui qu'y amène la ventilation. Il ne faut pas oublier que la température du dehors est très élevée.

M. TAYLOR : Les doubles fenêtres contribuent à augmenter la chaleur.

M. HYMAN : Je ne suis pas un expert, mais d'après ce que j'ai entendu dire il est fort possible qu'avec le système que nous avons, les doubles fenêtres ne contribuent pas à élever la température.

M. R. L. BORDEN : Il serait peut-être préférable de mettre les doubles fenêtres le 1er juin et de les enlever le 1er décembre, mais ce n'est pas ce qui se fait généralement.

M. HYMAN : Ces fenêtres sont fixées à demeure et ne s'enlèvent jamais.

M. R. L. BORDEN : Je l'ignorais. Je ne crois pas que l'air qu'on introduit au moyen de ces appareils soit aussi pur que celui qui pénètre par des fenêtres ouvertes.

M. FOSTER : Je conseillerais de permettre à l'honorable ministre des Douanes de soulever le toit.

Sir WILFRID LAURIER : C'est ce que vous essayez vous-même de faire quelque fois.

M. PATERSON : Si nous unissions nos efforts, nous pourrions peut-être y arriver.

M. R. L. BORDEN : Si l'honorable ministre des Douanes ne peut pas le faire seul, il est inutile de lui donner de l'aide. L'air est-il introduit par ces conduits souterrains?

M. HYMAN : Non ; il vient directement du dehors. L'air pur et frais du dehors est introduit par les ventilateurs et l'intention est de refroidir cet air, en l'introduisant dans la Chambre ; les travaux sont commencés.

M. R. L. BORDEN : Cette Chambre est très curieusement construite, au point de vue de la ventilation. C'est une pièce intérieure dans laquelle environ 150 personnes sont réunies, en moyenne 10 à 12 heures par jour. Il est absolument nécessaire d'y installer le meilleur système possible de ventilation. J'avais compris qu'on devait prendre les moyens de nous donner une atmosphère plus pure, et j'espère que ce point ne sera pas négligé dans les travaux qu'on se propose de faire. Ceux qui passent 10 ou 12 heures par jour dans cette Chambre ne devraient pas y respirer une atmosphère viciée. Après trois ou quatre mois de session, les effets de l'air que nous respirons ici se font visiblement sentir. Ce qui affecte surtout la santé des députés, ce n'est pas tant le travail ou les discours qu'ils font que l'air impur qu'ils respirent.

M. HYMAN : Le département a fait tout ce qu'il était possible de faire.

M. R. L. BORDEN : Je ne lui reproche rien.

M. HYMAN : La question est très importante au point de vue sanitaire. Nous nous sommes assurés les services des deux spécialistes les plus en vue du Canada et des Etats-Unis et quand ces travaux entrepris sous leur direction seront terminés, je ne doute pas qu'il y ait un grand progrès. Le système adopté consiste à introduire au moyen de pompes une grande quantité d'air pur proportionnée au nombre de personnes dans la Chambre, de refroidir cet air avant de le laisser pénétrer dans la Chambre et ensuite de l'expulser au moyen d'autres pompes. Les doubles fenêtres n'ont rien à faire dans la question.

M. BERGERON : L'air frais vient-il des conduits souterrains ?

M. HYMAN : Non ; il entre par le toit. Les conduits souterrains servent à l'expulsion de l'air vicié. Je dois expliquer qu'en pratiquant d'autres ouvertures que celles qui existent déjà pour l'introduction de l'air du dehors, on n'obtiendra probablement pas le résultat qu'on espère. C'est du moins ce que me dit le spécialiste du département.

M. FOSTER.

M. J. G. H. BERGERON (Beauharnois) : Si l'honorable premier ministre souffrait un peu plus de la chaleur il aurait probablement plus d'influence qu'il semble n'en avoir sur son collègue des Travaux publics. On me permettra de répéter les remarques que je faisais l'an dernier. Depuis des années, on nous parle de consulter des spécialistes américains et canadiens et on ne fait aucune amélioration. L'an dernier un inventeur offrit au ministre des Travaux publics, moyennant une somme fixe, de lui donner une ventilation parfaite. Il est l'inventeur de plusieurs procédés dont le Gouvernement a reconnu l'utilité et qu'il utilise à l'heure qu'il est.

Voici ce qu'il proposait au Gouvernement: s'il réussissait à donner une ventilation parfaite : il aurait droit à une certaine rémunération ; s'il ne réussissait pas, il remettait tout dans le même état qu'auparavant, sans qu'il en coûtât un sou au Gouvernement. Le ministre répondit qu'il voulait savoir en quoi consistait ce système. L'inventeur refusa de livrer son secret.

Puisqu'il s'engageait à nous donner une ventilation parfaite, il me semble que cela était suffisant. La santé et la vie d'environ 150 députés qui sont ici presque tout le temps sont précieuses pour leurs familles, sinon pour le pays et l'honorable ministre des Travaux publics devrait épuiser tous les moyens avant de renoncer à nous donner de l'air pur. Il n'y a pas le moindre doute que la Chambre est construite de telle sorte qu'il faille nécessairement une ventilation artificielle.

Il y a quelques années, l'air était introduit par des canaux souterrains qui allaient aboutir sur le bord de la rivière ; au cours d'un débat sur cette même question, un ingénieur visita ces canaux et y trouva une quantité de rats et de chats morts. C'était de l'air corrompu et vicié que nous recevions par ces ouvertures. L'honorable ministre des Travaux publics dit que tout cela est changé et que c'est l'air vicié qui est expulsé par ces canaux. Je ne comprends pas que l'air vicié qui tend naturellement à monter puisse sortir par cette voie. Pourquoi n'accepte-t-il pas l'offre que cet inventeur lui a faite l'an dernier ?

M. FIELDING : Elle est entourée de trop de mystère.

M. BERGERON : Pas plus que l'affaire de la North Atlantic Trading Company.

M. HYMAN : C'est justement parce que je fais grand cas de la santé des députés et de ceux que leurs occupations appellent ici que je n'ai pas accepté l'offre dont parle l'honorable député de Beauharnois. Elle venait d'un homme qui n'avait jamais expérimenté son système sur aucun édifice et qui ne s'était jamais occupé de ventilation.

M. BERGERON : L'honorable ministre fait erreur. Il exploite une immense fonde-

rie dans laquelle ses ouvriers ne souffrent jamais de la chaleur.

M. HYMAN : Son système n'a jamais été expérimenté dans aucun édifice. Il s'agissait d'une expérience à tenter ; je devais m'en rapporter aveuglément à sa parole et s'il ne réussissait pas, il s'engageait à enlever ses appareils. Personne ne pouvait savoir ce qui aurait lieu dans l'intervalle. Je voulais qu'il fit voir ses plans et devis et nous donna une idée générale de ce qu'il entendait faire. Il refusa cet arrangement sous prétexte qu'il ne voulait pas communiquer ses plans au département dans la crainte que quelqu'un s'en servit sans l'indemniser.

L'honorable député ne peut pas prétendre sérieusement que nous aurions dû accepter cette offre. S'il réussissait le Gouvernement lui paierait $20,000 et s'il ne réussissait pas, il enlèverait ses appareils. Il n'était pas possible de prendre une pareille offre au sérieux. Après les explications que je viens de donner, les remarques de l'honorable député de Beauharnois ne sont pas justes. La ventilation n'est pas encore parfaite, parce que les travaux que nous avons entrepris ne sont pas finis. Je n'hésite pas à dire que lorsque l'installation sera complète, on constatera une grande amélioration.

M. SPROULE : En quoi consiste ce système de ventilation ?

M. HYMAN : Le point principal consiste à introduire dans la Chambre au moyen de pompes, une quantité scientifiquement calculée d'air purifié et refroidi. Une autre quantité d'air, aussi scientifiquement calculée, sera expulsée. Cela aura pour résultat de donner pour chaque personne dans la Chambre une quantité déterminée d'air pur par minute.

M. TAYLOR : J'espère que nous n'aurons plus à siéger en été, puisqu'à l'avenir les sessions commenceront à l'automne ; mais je me demande si la présence de ces doubles fenêtres sur lesquelles le soleil donne toute la journée ne contribuent pas à élever la température de la Chambre.

Je voudrais aussi savoir si en mettant une tenture au-dessus de la Chambre qui est exposée toute la journée aux ardeurs du soleil, on ne réussirait pas à abaisser la température. Il y a certainement quelque chose qui élève de jour en jour la température de la Chambre. Je ferai aussi observer que depuis lundi, nous n'avons pas d'éventails. Ils sont en réparation à l'atelier.

DECLARATION RELATIVE A LA TAXE POSTALE SUR LES PERIODIQUES AMERICAINS.

M. TAYLOR : Je désire appeler l'attention de l'honorable directeur général des Postes sur une question dont j'ai parlé hier en son absence. Un électeur m'écrit au sujet du port exigé sur le "Ladies' Home Journal". Je ne citerai pas la lettre qui est déjà dans les "Débats". J'en ai dit un mot hier soir au directeur général des Postes, et il m'a promis une réponse pour aujourd'hui.

Lhonorable M. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) : Beaucoup de députés m'ont demandé des explications relativement au port des publications américaines et cette question est vivement débattue dans les journaux du pays ; depuis quelques jours des centaines de lettres me sont parvenues sur ce sujet et dans le nombre il y en a qui me sont adressées par des maisons de publication américaines et même par des fonctionnaires du gouvernement américain. Dans ces circonstances j'ai cru devoir préparer un mémoire dont, avec votre permission, monsieur l'Orateur, je ferai lecture à la Chambre pour qu'il soit consigné dans les "Débats" et soit ainsi porté à la connaissance du public. Il servira de réponse aux questions qui m'ont été posées par des centaines de citoyens de ce pays :

Aux termes de la convention générale conclue entre le Canada et les Etats-Unis à l'égard du transport du courrier d'un des deux pays sur le territoire de l'autre, il est stipulé que la taxe perçue sur tout objet de correspondance déposé dans un pays pour être transmis et distribué dans l'autre, restera la propriété du pays d'origine. Cet arrangement dispense de toute comptabilité. La taxe postale au Canada et aux Etats-Unis est différente, mais en vertu de cette convention générale, chaque pays est obligé de distribuer le courrier de l'autre dans les limites de son territoire.

Après une assez longue pratique on constata que la convention générale ne prévoyait pas d'une manière suffisante les changements survenus dans le service postal, surtout à l'égard des journaux. Aux Etats-Unis les journaux et les périodiques admis aux privilèges postaux et classés comme objets de correspondance de 2e classe doivent être affranchis par l'expéditeur au taux de un cent par livre, tandis qu'au Canada, le port est de ½ cent par livre, si le rayon dans lequel les journaux doivent être distribués ne dépasse pas 300 milles et de ½ cent, si la distance dépasse 300 milles.

Comme vous le savez, avant 1898 les journaux étaient transportés et distribués gratuitement, et c'est cette année-là que cette taxe a été réimposée par le département.

La loi canadienne définit quelle doit être la nature du périodique pour qu'il ait droit à ce port réduit, et cette définition est ainsi conçue :

Les journaux et écrits périodiques imprimés et publiés au Canada déposés par les éditeurs au bureau de poste de la localité où ils sont publiés et adressés à des abonnés réguliers ou à des marchands de journaux au Canada, en dehors de la localité où les journaux sont publiés, sont transmis par la poste à leurs adresses respectives, sujets aux conditions suivantes:

a) Il doit être connu et regardé comme papier nouvelle ou publication périodique, dans le sens généralement reçu du mot, et consister entièrement, ou en grande partie en nouvelles politiques ou autres, ou en articles s'y rapportant, ou en d'autres nouvelles courantes et paraître régulièrement à des intervalles ne dépassant pas un mois.

Depuis des années nous avons été obligés de transporter des publications imprimées aux Etats-Unis qui, si elles avaient été imprimées et publiées au Canada, n'auraient pas été admises à jouir des privilèges postaux accordés par la loi et à être classées comme objet de correspondance de 2e classe. De plus, certaines maisons de publications auxquelles l'administration postale américaine avait refusé ces privilèges ont transporté leurs bureaux de publication au Canada et en déposant leurs publications dans ce pays ont pu les faire transmettre et distribuer par l'administration postale des Etats-Unis et éluder ainsi le règlement du département des postes des Etats-Unis et *vice versa*.

Pour régler cette question d'une manière satisfaisante pour les deux pays, une nouvelle convention a eu lieu en 1904, accordant à chaque pays le droit de décider si une publication déposée à la poste pour être distribuée a droit au bénéfice de la taxe imposée sur les objets de correspondance de 2e classe, et doit être reconnue comme telle.

Quand cette convention spéciale entra en vigueur, chaque pays eût le droit de fixer le port des journaux de la même manière que s'il se fut agi de publications imprimées et publiées en vertu des lois de ce pays.

Il y a environ un an, le directeur général des Postes du jour ordonna que les publications américaines expédiées au Canada fussent soigneusement examinées et que s'il était constaté que parmi celles qui étaient classées dans la 2e classe, il s'en trouvait qui n'y avaient pas droit d'après notre loi, les autorités postales américaines devraient en être averties ainsi que les éditeurs de ces publications.

Il en est résulté qu'à différentes reprises, quand des cas nous étaient signalés, nous avons dû avertir les autorités à Washington que certaines publications ne pouvaient pas être transportées par la poste canadienne à moins d'être affranchies comme objet de correspondance de 3e classe, en conformité de la loi sur les postes canadiennes. Cette démarche de notre part souleva des protestations et plusieurs éditeurs américains vinrent à Ottawa exposer leurs griefs au département. Quelques-uns, après avoir été mis au courant de la loi canadienne, admirent que leurs publications n'offraient pas les conditions requises par cette loi ; mais d'autres cherchent, depuis à mettre en œuvre l'influence de leurs abonnés canadiens pour faire rappeler la décision prise avec un examen minutieux de chaque publication, et qui est appliqué généralement, chaque fois qu'il y a lieu.

DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF AU REPOS DOMINICAL.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 12) relatif au repos du dimanche.

M. FOSTER : Il serait bon que celui qui est chargé de défendre le bill nous donnât une idée générale de ce qui a été fait, et de la nature de ce bill. Nous avons eu d'abord un projet préparé par l'Alliance, sur lequel un bill a été rédigé et déposé et renvoyé devant un comité. Je suppose que le bill qui est maintenant en discussion est le résultat des travaux de ce comité. La plupart d'entre nous ont été trop occupés pour assister aux séances ou lire le compte rendu des délibérations et je crois que l'honorable ministre faciliterait de beaucoup la discussion, s'il nous expliquait la teneur générale du bill.

M. ARMAND LAVERGNE : Le bill est-il imprimé en français ?

Sir WILFRID LAURIER : Il a été imprimé en français, il y a déjà plusieurs mois.

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : Avant la semaine dernière je n'avais eu rien à faire avec ce bill. Après avoir été déposé il fut renvoyé devant un comité spécial dont je ne fais pas partie. Je n'ai eu l'avantage d'assister à aucune de ses séances, mais nous avons ici la résultat des délibérations de ce comité, et c'est une question qui n'est pas difficile à comprendre, quelles que soient les vues des différents membres de la Chambre sur la sagesse ou l'opportunité de certains détails du projet de loi.

La portée générale en est indiquée par le titre: " Acte concernant l'observance du dimanche." Son but est d'assurer une meilleure observance du dimanche chrétien, dans tout le Canada. J'ai à peine besoin de dire que les préceptes chrétiens sont la base des lois du Canada comme de celles de l'empire britannique, et il est arrivé plus d'une fois qu'une loi édictée par le parlement impérial et ce Parlement, fit une offense d'un acte parce qu'il profanait la sainteté du dimanche chrétien.

Il y a quelques années, le comité judiciaire du conseil privé d'Angleterre fut appelé à se prononcer sur la constitutionnalité d'une loi à peu près semblable à celle-ci, adoptée par la législature d'Ontario, et ce haut tribunal décida que cette loi excédait les attributions de la législature d'Ontario, en ce qu'elle empiétait sur le domaine de la loi criminelle qui est du ressort exclusif de ce Parlement. A la suite de cette décision il est devenu presque impossible d'avoir dans tout le Canada, non seulement une loi uniforme, mais même une loi quelconque propre à assurer l'objet qu'ont en vue ceux qui demandent l'adoption de cette loi. Ce projet est donc soumis à la discussion de la Chambre, comme le résultat des délibérations d'un comité spécial nommé il y a plus de deux mois, pour étudier cette question. Ce comité, me dit-on, a tenu de nombreuses séances; il a entendu les représentants des différentes industries qui seront affectées par cette loi si elle est adoptée, et après avoir mûrement étudié toute la question, il propose à la Chambre et lui demande d'adopter un projet de loi en 16 ou 17 articles.

Le but de ce bill est, premièrement, d'empêcher, sous peine de condamnation au code pénal, de faire des ventes ou des achats, de se livrer aux travaux habituels de sa profession, pour un profit, le dimanche, le jour du Seigneur, le premier jour de la semaine.

A cette disposition générale, il a fallu faire des exceptions, et le bill, après avoir déclaré en termes généraux que c'est une infraction à la loi criminelle que d'expédier quelque affaire que ce soit de sa profession ordinaire, ce jour-là, fait une exception pour certains travaux spécifiés dans les différents paragraphes de l'article 3.

Il y a encore d'autres exceptions spéciales et qui s'expliquent d'elles-mêmes. Il suffit de jeter un coup d'œil sur le bill pour en comprendre la nature. Une disposition spéciale défend d'ouvrir au public certains endroits, qu'ils soient clos ou non, pour y tenir quelques jeux ou luttes, pour un profit ou pour un prix, ou une récompense, lorsqu'une rétribution est exigée pour voir ce spectacle. Les excursions dans le seul but de divertissement sont défendues. Il en est de même pour l'annonce des spectacles prohibés. Le bill contient des dispositions pour assurer l'application de la loi au moyen d'amendes et de peines. Il y a encore d'autres exceptions pour sauvegarder les intérêts des grandes institutions de transport et pour assurer le transport des voyageurs en tramway ou autrement. L'intention générale de la loi à l'égard des tramways est que leur exploitation ne sera pas gênée là où elle est permise actuellement par les lois provinciales, le dimanche. Je n'ai aucun doute que le comité a eu beaucoup de difficultés à déterminer jusqu'à quel point il y a lieu d'intervenir dans les questions de transport. Cela me paraît ressortir du fait que sur ce point le comité ne fait aucune proposition à la Chambre. Il s'est contenté d'ajouter au bill tel que rapporté, trois projets d'articles qui ont été proposés par le précédent ministre de la Justice et qui n'ont pas été adoptés par le comité, mais qui sont mentionnés dans son rapport à la Chambre.

M. FOSTER : Le bill contient-il des exceptions en faveur de quelque secte ?

M. AYLESWORTH: En examinant le bill tel que rapporté, mon honorable ami verra que les propositions de l'ex-ministre de la Justice comportent une exception spéciale pour le transport du grain entre le 15 septembre et la clôture de la navigation, une autre concernant le chargement et le déchargement, dans les ports de mer, le passage à travers le Canada des convois ayant des marchandises en entrepôts.

M. BERGERON : Le comité n'a pas fait rapport sur ces exceptions ?

M. AYLESWORTH : Il n'a rien décidé ni dans un sens ni dans l'autre.

M. TISDALE : Le ministre dit-il que ce bill n'empêchera pas la circulation des tramways là où ils circulent actuellement le dimanche, ou simplement que cette loi ne les concernera pas ?

M. AYLESWORTH : Par le bill que je propose, la circulation des tramways n'est affectée nulle part au Canada, là où cette circulation n'est pas actuellement défendue par la loi provinciale.

M. TISDALE : Le bil tel qu'imprimé me paraît avoir un effet tout contraire.

M. AYLESWORTH : Je vais terminer les explications que j'avais commencées quand j'ai été interrompu par l'honorable député (M. Foster). Il y a aussi dans le bill une disposition relative à la commission des chemins de fer, au cas où elle croirait nécessaire d'accorder de nouvelles exceptions relatives à la circulation des convois de marchandises.

Je terminerai par cette remarque générale. La chambre n'ignore pas que dans tout le pays, surtout dans les provinces de langue anglaise, et plus particulièrement dans Ontario et les Provinces maritimes, je dirai même dans tout le pays à l'exception peut-être d'une partie de la province de Québec, l'opinion publique s'est occupé de cette question et a manifesté un sentiment prononcé en faveur d'une loi de cette nature.

C'est une question hérissée de difficultés; elle met en conflit des intérêts considérables et provoque des divergences d'opinion provenant de convictions religieuses, chez des citoyens également bien intentionnés.

Il n'y a pas à nier que le pays en général demande une loi de cette nature, et il n'y a pas à nier non plus que le Parlement du Canada est le seul tribunal qui puisse se prononcer efficacement. Il est donc naturel, si l'on tient compte des intérêts en jeu et de l'importance de la question, qu'on n'ait pu arriver à un résultat qu'au moyen de compromis et de concessions. Il n'est pas possible, dans cette loi, d'exaucer tous les vœux de ceux qui portent beaucoup d'intérêt à cette question. En se rendant à leurs désirs, on s'exposerait à causer de grands préjudices à des industries considérables, et d'un autre côté, en écoutant toutes les demandes des hommes d'affaires et des industriels, à l'exclusion de ceux de la classe nombreuse de citoyens qui sincèrement, consciencieusement, et par la crainte de Dieu croient cette loi nécessaire, on s'exposerait à dépouiller la loi de tous les bons résultats que l'on en attend.

Dans ces circonstances, le Gouvernement pour s'acquitter de ses devoirs envers le peuple qui lui a confié la direction des affaires du pays a décidé d'en faire un projet de loi ministériel.

Le projet de loi que nous soumettons à la discussion du comité est nécessaire. Il peut n'être pas parfait dans tous ses détails, mais il est le résultat des délibérations sincères et prolongées d'un comité spécial de cette Chambre ; nous en prenons la responsabilité et nous demandons à la Chambre de l'adopter comme étant de nature à favoriser les intérêts bien compris de ce pays.

Quant aux détails, nous aurons quelques amendements à proposer, et il n'y a pas de doute que nous en aurons d'autres de la part des députés qui s'intéressent à cette question.

La Chambre dans sa sagesse aura à décider si ces amendements doivent être acceptés ou rejetés. Mais quant au principe général, nous croyons et nous espérons que la Chambre reconnaîtra qu'il est de son devoir de nous prêter son concours pour que nous ayons une loi aussi parfaite que possible.

M. W. ROCHE (Halifax) : Je crois que cela faciliterait le travail de la Chambre si le président de ce comité spécial nous expliquait, en peu de mots, la différence entre le bill tel que déposé et le bill tel qu'amendé. Sans cela, les députés sont exposés à revenir sur une foule de questions qui ont déjà été discutées, ce qui serait évité par les explications du président. J'aimerais à l'entendre nous expliquer les conclusions auxquelles le comité est arrivé, et les raisons qui l'ont guidé dans les décisions quil a prises, et quels seront les effets des différents articles de ce bill sur l'industrie du transport par chemins de fer et par eau.

M. DANIEL : Je ne vois pas la nécessité de me rendre à la demande de l'honorable député d'Halifax. Les modifications apportées au bill s'expliquent d'elles-mêmes. Quant à celles qu'on trouvera à l'article 3, et plus particulièrement dans le paragraphe "d" le désir et l'intention du comité étaient de rédiger l'article de manière à permettre l'exercice de toute industrie qu'il est nécessaire d'exercer pendant les sept jours de la semaine. On a prétendu que sans cette exception, il serait impossible d'exploiter ces industries et c'est pour en permettre l'exploitation que le bill a été modifié dans ce sens. Dans tous les cas, telle était l'intention du comité. Quant à ce qui concerne les institutions de transport, je dois dire que leurs intérêts ne seront pas aussi bien sauvegardés que le comité l'aurait désiré si les amendements qui ont été ajoutés à la fin du bill et qui ont été proposés par l'ancien ministre de la Justice sont adoptés.

Le premier de ces amendements se rapporte au trafic du grain dans le Nord-Ouest. Nous savons tous que, même actuellement, avec le travail du dimanche et les autres jours de la semaine, tel que cela se pratique dans cette partie du pays, il se produit tous les automnes un encombrement de trafic et qu'il est impossible d'expédier tout le grain avant la clôture de la navigation. Le comité a donc introduit une exception pour exempter un chemin de fer de la loi du dimanche en tant que le trafic du grain, entre le 15 de septembre et la clôture de la navigation, est concerné. Le comité a aussi considéré que le Canada est un pays qui se développe rapidement, que les conditions se modifient constamment surtout en ce qui concerne le transport et qu'il serait impossible de rédiger

une loi qui, tout en répondant aux besoins du moment, serait aussi adaptée aux besoins futurs. Nous avons cru qu'il était préférable, sur ce point, d'accorder une certaine latitude à la commission des chemins de fer qui pourra tenir compte des modifications qui pourraient surgir et faire des règlements en conséquence.

Il y a aussi d'autres questions de détails, comme celle des navires, par exemple, sur lesquelles le comité a préféré ne pas se prononcer, jugeant qu'il valait mieux ne décider ces cas qu'au fur et à mesure qu'ils se présenteront. Je dois dire aussi que bien que le comité ait consacré beaucoup de temps et apporté beaucoup de soins à l'étude de la question, il aurait aimé avoir un peu plus de temps à sa disposition, avant de faire rapport du bill. S'il a été rapporté si tôt, c'est parce que l'honorable M. Fitzpatrick était sur le point de se retirer du cabinet, et qu'il désirait que le bill fût rapporté avant son départ de la Chambre. A la dernière séance à laquelle il a assisté nous avions étudié deux ou trois dispositions qui ont été incorporées dans le bill. Mais j'aurais voulu, et je crois que les autres membres du comité étaient aussi de cet avis, avoir un peu plus de temps à notre disposition pour étudier plus à fond quelques-unes de ces propositions. Je citerai, en particulier, l'article 4, que la Chambre—je le suppose—ne sera guère disposée à accepter dans sa forme actuelle. Lorsque nous arriverons à la discuter, je suis convaincu que la Chambre comprendra que les intérêts en jeu sont si importants, qu'il ne serait peut-être pas prudent d'adopter l'article tel qu'actuellement rédigé.

M. H. BOURASSA (Labelle): Monsieur le président, avant que la Chambre passe à la discussion des articles de ce bill, je désire faire quelques remarques générales sur la portée de cette proposition de loi. Je ne l'ai pas fait lors de la deuxième lecture du bill, parce que le précédent ministre de la Justice avait annoncé qu'il serait renvoyé à un comité spécial, et j'espérais que le bon sens des membres de ce comité leur suggérerait des modifications qui rendraient inutiles les remarques que j'aurais pu faire dans cette circonstance. Ce n'est qu'hier que j'ai eu l'avantage de lire la nouvelle rédaction du bill. J'ai suivi avec intérêt les remarques de l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) et je partage absolument son avis quand il dit que le parlement d'un pays chrétien doit consacrer le principe que le jour que tous les chrétiens reconnaissent comme étant consacré à Dieu, soit aussi déclaré tel, par nos lois. Par conséquent, au point de vue de la morale, je suis d'accord avec l'honorable ministre la Justice, avec le Gouvernement et avec le comité. Mais au point de vue du droit je n'admets pas du tout les remarques que vient de faire l'honorable ministre.

Ce bill est basé sur un principe très dangereux. Il commence par supposer que le

citoyen ne possède aucune liberté à l'égard du travail et du commerce le dimanche. Il fait abstraction complète de la liberté du citoyen. Il interdit absolument les opérations commerciales et industrielles, ainsi que tous les divertissements et amusements auxquels on peut se livrer le dimanche et ensuite il mentionne des exceptions. En droit, il n'y a pas de principes plus dangereux que celui-là. Il n'y en a pas de plus démodés. Il est impossible d'avoir une meilleure preuve de l'esprit arriéré et moyenâgeux qui a inspiré ce bill calqué sur des lois vieilles de trois cents ans. Il n'y a rien de plus dangereux que de poser d'abord en principe que le peuple n'est pas libre, puis de dire : vous serez libres dans tel et tel cas. Dans aucun pays civilisé, dans aucun pays libéral, dans aucun pays vraiment chrétien, on oserait légiférer de cette manière : Vous ne ferez pas ceci le dimanche, vous ne ferez pas cela le dimanche et si vous faites ceci et cela, vous serez puni. Si le Gouvernement et le Parlement sont réellement sincères dans leur désir de faire respecter le jour du Seigneur, ils devraient simplement proposer un amendement au code pénal, déclarant que tel ou tel acte commis le dimanche constituera une infraction au code pénal et sera passible d'une peine clairement définie. Voilà ce que ferait un peuple chrétien et civilisé. J'aurai l'occasion, M. le Président, de démontrer dans un instant que certains articles du bill...

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député me permettra de lui faire observer qu'il ne s'agit pas en ce moment de discuter le principe du bill. La Chambre est formée en comité pour discuter le bill article par article.

M. BOURASSA : L'honorable ministre de la Justice nous a donné l'exemple et je crois avoir le droit de marcher sur ces traces.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : Si la Chambre y consent, je n'y ai pas d'objections.

M. BOURASSA : Je ne doute pas que le comité fera preuve d'indulgence et je vous ferai remarquer, M. le Président, que si je parle en ce moment sur le principe du bill, c'est parce qu'il avait été convenu qu'il n'y aurait pas de discussion lors de la 2e lecture.

M. BERGERON : C'est le ministre de la Justice qui a donné l'exemple.

M. BOURASSA : Oui, et je considère qu'il avait parfaitement raison. Je répète qu'il n'y a pas de principe plus dangereux en droit criminel que de commencer par une défense générale et permettre ensuite certaines exceptions. Je considère que cela est contraire à l'esprit de notre législation, contraire à l'esprit de notre constitution, contraire à l'esprit de notre siècle et de notre pays. Je crois que nous pouvons affirmer que le dimanche est bien observé dans toutes les provinces du Canada. Mais tout le monde ne l'observe pas de la même manière. On peut différer d'opinion consciencieusement et honnêtement, sur la manière d'observer le dimanche, comme sur beaucoup d'autres questions, telles que la religion et l'enseignement. Mais il n'y a pas de pays au monde où le dimanche soit observé d'une manière plus morale, plus chrétienne qu'au Canada et par conséquent, je ne vois pas la nécessité d'une pareille loi qui commence par supposer que le Canada n'est pas un pays chrétien, et que pour en faire un pays chrétien il faut une loi comportant quelques exceptions qui permettent au peuple de vivre et de se récréer ce jour-là.

Nous avons la preuve du danger de ce principe dans les délibérations du comité. Le premier projet de loi qui a été déposé était censé avoir été préparé par des hommes capables et d'un jugement sain. Qu'en est-il advenu ? Le premier projet interdisait tout travail ou occupation le dimanche à l'exception de ceux que mentionnait l'article 4. Le comité a jugé qu'il était nécessaire de modifier le bill de manière à donner plus d'étendue à ces exceptions. Si le premier bill avait été adopté, on n'aurait pas pu avoir de lumière électrique le dimanche. Ceux qui avaient préparé le premier projet avaient oublié que la lumière électrique est aussi nécessaire le dimanche que les autres jours, et le comité a dû réparer cette omission. Ils avaient oublié qu'il faut soigner et nourrir les animaux sur les convois et aux têtes de lignes, le dimanche, et si le bill préparé dans les bureaux du ministère de la Justice avait été adopté, tous les animaux expédiés du Nord-Ouest en Angleterre, auraient péri. On avait oublié de permettre la vente du lait le dimanche, ce qui aurait mis en danger la vie des jeunes enfants dans les villes. On avait oublié de pourvoir au louage des chevaux et voitures le dimanche, ce qui aurait empêché un grand nombre de citoyens de se rendre à l'église ce jour-là, faute de moyens de transport.

Tout cela fait voir le danger du principe sur lequel repose ce bill, principe qui consiste à prohiber tout un ordre de choses, sauf à introduire ensuite des exceptions.

Même dans le bill tel que modifié—j'ignore si le ministre de la Justice y a pensé—le comité n'a introduit aucune disposition relative à une des plus grandes industries du pays, une industrie qui fait vivre des milliers de personnes et qui serait atteinte par cette loi, peut-être au point d'en être complètement ruinée. Je veux parler de l'industrie du bois. Il n'y a pas dans le bill d'exception pour le flottage des billots le dimanche, et tout le monde sait qu'il est impossible d'interrompre ce travail le dimanche. Qui sait si la semaine prochaine, le mois prochain, l'année prochaine, on ne découvrira pas des centaines et des milliers de cas où les libertés et les industries les plus indispensables sont entravées.

Je ne crois pas qu'un projet de loi plus absurde ait jamais été déposé devant le Parlement du Canada. On ne conçoit pas de loi plus démodée, plus moyenâgeuse, plus absurde que celle qui commence pas poser en principe que le peuple doit être privé de toutes ses libertés et qui procède ensuite par lui en concéder quelques-unes. Un comité composé de sept, huit ou peut-être dix citoyens ont pensé à trois ou quatre intérêts qui pourraient être affectés par cette loi, sans savoir de quelle manière elle entraverait la liberté des autres industries dans beaucoup de cas.

Permettez-moi de signaler quelques-unes des absurdités de cette loi. Un des amendements du comité permet de travailler après huit heures du soir le dimanche, pour préparer l'édition régulière des journaux du lundi matin. Mais un journal du dimanche matin qui n'exige pas plus de travail le dimanche qu'un journal du lundi, est défendu. Pourquoi est-ce un crime de travailler de minuit à quatre heures le dimanche matin, quand ce n'est pas un crime de travailler de huit heures à minuit le dimanche soir ? N'est-ce pas une absurdité ? Pourquoi est-il plus criminel de travailler avant le service divin le dimanche matin, qu'après le service divin, le dimanche soir ? Voilà un exemple de l'esprit d'arbitraire de cette loi.

Le tir à la cible est aussi défendu. Celui qui aura une cible sur son propre terrain, ne pourra pas tirer à la cible, mais les jeunes gens seront libres de courir les bois, de mettre la vie des passants en danger, de manquer la messe s'ils sont catholiques et le service divin, s'ils sont protestants, et pourront chasser le gibier toute la journée du dimanche.

La partie la plus absurde du bill est peut-être celle qui concerne les domestiques.

M. AYLESWORTH : Certains amendements seront proposés.

M. BOURASSA : Je suis heureux de l'apprendre, mais je signalerai quand même la disposition actuelle du bill pour faire ressortir l'esprit dans lequel il a été conçu, pour faire voir comment cette loi a été mal préparée. Le paragraphe " q " de l'article 3 fait une exception du travail des domestiques. Mais, par l'article 4, il sera illégal de permettre—remarquez bien le mot " permettre ",—à un employé de faire aucun des ouvrages mentionnés dans les paragraphes " q " et " r ", à moins que cet employé n'ait, dans les six jours suivants de la semaine, un congé de 24 heures consécutives. Remarquez bien que vous ne pourrez pas le " permettre ". Vous ne pourrez pas faire un arrangement avec vos domestiques. Si votre cuisinière travaille une demi-heure pour préparer votre déjeuner, le dimanche matin, et a tout le reste du jour à elle, vous n'en serez pas moins obligé de lui accorder un congé de 24 heures consécutives dans le cours de la semaine. Supposons qu'un employé de ferme travaille une heure le dimanche matin et une heure le dimanche soir, pour traire les vaches et soit libre tout le restant de la journée, vous serez obligé de lui donner un congé de 24 heures consecutives pendant la semaine. Dans un grand hôtel où il y a des centaines de serviteurs, si quelques-uns travaillent cinq minutes le dimanche, on sera obligé de leur donner un congé de 24 heures pendant la semaine. Jamais une loi plus absurde n'a été proposée.

Ce projet de loi est censé nous donner une loi chrétienne, mais vous obligez votre domestique à travailler toute la journé du dimanche et à manquer le service divin, pourvu que vous lui donniez un congé de 24 heures dans le cours de la semaine. Un domestique chrétien qui serait à l'emploi d'un juif, peut être obligé de travailler toute la journée du dimanche, pourvu qu'il se repose un autre jour. Dans les asiles d'aliénés, dans les hôpitaux, dans toutes les grandes institutions où il y a des centaines de gardiens, ce sera la même chose.

Il est impossible d'imaginer une loi plus absurde. Je dirai plus. Cette disposition qui oblige les maîtres ou patrons de donner un congé de 24 heures dans le courant de la semaine, n'est ni plus ni moins qu'une prime offerte à l'immoralité et à l'ivrognerie. Une jeune fille de la campagne qui n'a pas de parents à la ville est placée dans une famille respectable, mais sa maîtresse sera obligée un jour de semaine, de lui donner un congé de 24 heures pendant lequel elle ira courir les rues.

M. RALPH SMITH : Pourquoi une servante ne se reposerait-elle pas ?

M. BOURASSA : Sans doute elle doit se reposer ; mais mon honorable ami ne croit-il pas que la maîtresse de cette jeune fille qui est moralement responsable de sa conduite devrait avoir le droit de dire de quelle manière elle se reposera. En vertu de ce bill, cette jeune servante sera libre de faire ce qu'elle voudra pendant 24 heures.

M. R. SMITH : Pourquoi n'aurait-elle pas cette liberté ?

M. BOURASSA : Je trouve qu'il n'est pas convenable que les chefs de familles respectables soient obligés par la loi de permettre à leurs jeunes servantes d'aller librement par la ville pendant 24 heures sans avoir personne pour les surveiller.

M. RALPH SMITH : Un jour de congé ne l'oblige pas à courir la rue.

M. BOURASSA : Non, mais mon honorable ami sait très bien que le projet de loi tend à mettre les chefs de famille dans l'impossibilité de veiller à la moralité de leurs servantes. La liberté que vous prétendez accorder est pire que la licence.

M. RALPH SMITH : Je croyais que l'honorable député se faisait le champion de la liberté individuelle.

M. BOURASSA : Je la défends, mais je ne crois pas qu'elle doive être accordée de façon à soustraire ces jeunes filles à la surveillance des chefs de famille auxquels leurs mères les ont confiées. Je me demande pour quelle raison le Parlement décréterait que par une disposition de la loi, par une disposition comme celle qui se trouve en cet article, les parents seront dépouillés de leur autorité sur leurs enfants ?

Le ministre de la Justice nous promet certains amendements ; tant mieux ! Mais il faudra bien des amendements pour nous garder des importuns qui sont toujours prêts à imposer leurs opinions à leurs concitoyens tout aussi respectables qu'eux, mais qui n'ont pas l'heur de penser absolument comme eux.

M. DEVLIN : L'honorable député prétend qu'il ne se trouve pas dans le projet de loi de disposition autorisant, le dimanche, certains travaux nécessaires comme, par exemple, le flottage du bois ; aux termes de l'article 3, ce travail ne serait-il pas considéré comme nécessaire ?

M. CONMEE : Pas du tout.

M. BOURASSA : Je crois qu'aux termes de l'article il serait certainement considéré comme nécessaire. Le point sera sans doute élucidé par le ministre de la Justice. Comment le juge pourra-t-il préciser ce qui, aux termes du projet de loi, constitue un travail de nécessité ou d'humanité ? D'ordinaire, on entend par travaux de nécessité ceux qui sont exécutés dans le but de sauver la vie ou la propriété ; ainsi, je considère comme travail de nécessité le fait d'éteindre un incendie ou, comme il est dit dans l'Evangile même, de tirer d'un puits celui qui y est tombé. Quant à ce travail-là, il est très urgent, mais non nécessaire ; et la preuve que mon objection est bien fondée, c'est que le comité a jugé à propos d'adopter des amendements spéciaux en ce qui concerne certaines industries, des amendements comme celui que l'on constate au paragraphe " d " de l'article 3. Lorsque le bill fut déposé, ce paragraphe était ainsi conçu :

L'allumage et l'entretien de feux, l'exécution à des fournaux, de réparations en cas d'urgence, et de tout autre travail, quand ces feux, ces réparations ou ce travail sont essentiels à quelque procédé de fabrication dont le caractère de continuité est tel que ce procédé ne saurait être arrêté, ou si à défaut de l'exécution de ce travail dominical ce procédé ne saurait être pratiqué continuellement et sans danger les autres jours de la semaine.

On l'a légèrement modifié en y ajoutant les mots " sans préjudice grave à la production, à l'outillage ou au matériel employé dans ce procédé ". Cet amendement fut adopté sur la demande des fabricants de produits chimiques. Puisque l'on a jugé à propos de donner effet aux garanties énoncées dans l'article 1er, et cela dans le but de protéger les fabriques de produits chimiques, il me semble qu'il est aussi urgent d'étendre la même somme de protection au flottage du bois. Ce ne sont pas là des travaux d'humanité ; ils ne sont pas de nécessité non plus parce que si le flottage du bois ne se fait pas cette année, il pourra se faire l'année prochaine ; mais mon honorable ami représentant une division où des milliers de personnes gagnent leur vie dans l'industrie forestière, il sait que cet état de choses occasionnerait de grandes pertes d'argent, la ruine même d'un bois pour pouvoir payer les marchandises qu'ils fournissent.

Je passe à un autre article :

Il n'est permis à personne, le jour du dimanche . . . d'assister à un spectacle où il est directement ou indirectement exigé une rétribution.

Cet article aura pour effet de fermer les portes de tous les lieux de récréation des grandes villes comme Montréal, par exemple. Je le répète, on offre simplement une prime à l'immoralité. C'est offrir une prime à l'immoralité, c'est attenter à la liberté des gens que d'empêcher les ouvriers des grandes villes, les ouvriers qui peinent du lundi matin au samedi soir d'aller chercher une récréation légitime et honnête en des endroits où ils se réunissent par milliers, au grand jour et sous la surveillance de la police, et les obliger à rester chez eux ou à rechercher des plaisirs moins honnêtes.

M. RALPH SMITH : Quel cas faites-vous des employés du parc ?

M. BOURASSA : Contre les dix employés qu'il faut pour tenir le parc ouvert, vous avez des milliers de personnes qui font un travail beaucoup plus pénible. La plupart de ceux qui travaillent au parc le dimanche jouissent de leur liberté les autres jours de la semaine. En ces matières, il faut tenir compte des besoins de la grande majorité de la population et non pas uniquement de ceux du très petit nombre.

Les parcs publics, dit-on, sont ouverts au public le dimanche ; je ne vois pas d'inconvénient à ce que le peuple les fréquente. Mais puisqu'on tient à la pureté des mœurs et à l'observance chrétienne du dimanche, je dirai que les parcs publics offrent beaucoup plus de danger que les endroits où il se donne l'après-midi et le soir des spectacles irréprochables au point de vue de la moralité. Je n'ai jamais entendu dire que le Parc-Sohmer de Montréal ait fourni une seule fois matière à procès en cour de police, tandis qu'il ne se passe pas de semaine sans qu'on surprenne des gens en flagrant délit dans les parcs publics. Cela est dû à ce que les parcs publics sont moins surveillés que les autres endroits. Le Parc-Sohmer compte au nombre des institutions les plus morales de Montréal. Certains spectacles qui s'y donnent sont peut-être plus ou moins enfantins, mais il ne faut pas s'attendre à

ce que les ouvriers passent chez eux la journée du dimanche à lire des ouvrages philosophiques ou même les publications de la Lord Day's Alliance. Comme ils ont besoin d'amusements et de distractions, ils trouvent là, le dimanche après-midi ou le soir, moyennant une dépense de 25 ou de 30 cents, une saine création. Ces plaisirs coûtent peut-être un peu plus cher dans la province de Québec que dans celle d'Ontario, parce que les familles y sont plus nombreuses—et si la Lord's Day Alliance prêtait un peu plus d'attention à ce sujet, elle pourrait peut-être favoriser d'une manière plus effective la cause des bonnes mœurs.

Je suis moi-même allé au Parc-Sohmer le dimanche soir ; j'y ai vu cinq, six et même sept mille personnes, et n'ai jamais entendu un cri ni constaté le moindre désordre. Je le répète, depuis les vingt ans que cette salle existe, je ne crois pas qu'il ait fourni une seule fois matière à procès en cour de police. Cela ne prouve-t-il pas que ce n'est pas un lieu de désordre.

Je respecte le sentiment de ceux qui n'aiment pas ce genre de distraction. Rien ne les oblige à fréquenter ces endroits ; mais pour quelle raison tenterions-nous d'empêcher la classe ouvrière de Montréal de les fréquenter—et le même raisonnement s'applique à toutes les villes importantes du Canada—et de la contraindre à observer le dimanche à notre manière plutôt qu'à la leur, pourvu que celle-ci soit aussi honnête et aussi chrétienne que la nôtre ?

Au point de vue de la violation du principe de liberté, l'article 12, qui a trait aux gardiens de la paix, me semble être le plus détestable de tous. Qu'un avocat se rende à son bureau le dimanche après-midi dans le but d'écrire quelques lettres à des clients, le premier constable venu peut enfoncer la porte et l'appréhender.

Qu'un notaire se permette d'aller copier un affidavit, il s'expose au même sort. Malheur au marchand, au négociant qui oserait se rendre à son bureau pour y écrire des lettres d'affaires : le constable est là qui le guette. Notez bien que l'agent est libre d'agir de la sorte sans être muni d'un mandat de perquisition ou d'arrêt.

Cet article nous ramène aux jours sombres d'Elisabeth et de Marie Tudor, à 400 ans en arrière. Qu'un magistrat nourrisse un sentiment de vengeance qu'il désire assouvir, il lui sera loisible de charger un constable d'aller arrêter celui à qui il en veut, et cela sans mandat et en l'absence des procédures légales déterminées par la loi britannique à la suite de cinq siècles de luttes en faveur de la liberté. Et on appelle cela une loi chrétienne ! Je ne crains pas de l'affirmer, cette disposition est la plus surannée, la plus absurde dont le Parlement ait été saisi depuis des années.

On permet l'impression des journaux le dimanche soir. Cela me remet en mémoire certain fait que, il y a quelques années, M. Nicholas-Flood Davin rapportait ici même. Il rappelait que, à quelques années de là, le "Globe" de Toronto, alors publié par l'honorable M. George Brown, faisait la guerre aux catholiques qu'il accusait d'être de mauvais chrétiens observant mal le dimanche, mais qu'on avait soin de mettre d'épais rideaux aux fenêtres des bureaux du "Globe" afin que les bonnes gens se rendant aux offices religieux ne pussent s'apercevoir que les employés du journal travaillaient le dimanche. Je pense bien qu'il n'y a pas lieu de faire pareille observation à l'égard d'une partie importante de la population de Toronto, car si cette ville compte un petit nombre d'hyprocrites, on y trouve par contre beaucoup d'honnêtes gens. En une heure, j'ai rencontré à Toronto plus d'hommes ivres que je n'en ai jamais rencontré à Montréal en une journée entière.

M. L. G. McCARTHY : A quelle heure était-ce ?

M. BOURASSA : Vers huit heures.

M. SPROULE : Dans quelle partie de la ville vous trouviez-vous à ce moment-là ?

M. BOURASSA : Je ne tiens pas à préciser, ce serait trop personnel.

Une VOIX : Peut-être y voyiez-vous double.

M. BOURASSA : Sans être prohibitionniste, je ne crois pas m'être jamais conduit de façon à n'y pas voir bien clair.

Le premier paragraphe de l'article 3 autorise l'impression le dimanche des journaux devant paraître le lundi matin ; mais les auteurs de ce paragraphe n'ont évidemment pas songé que la publication d'un journal exige une certaine somme de travail intellectuel. Il est vrai qu'à lire certains journaux on pourrait croire le contraire. Règle générale, cependant, il faut un certain travail à la fois mécanique et intellectuel ; il faut que les articles soient rédigés. De plus, des sermons éloquents sont prononcés dans beaucoup d'églises le dimanche matin, et plusieurs de ces révérends prédicateurs seraient grandement désappointés si les journaux du lundi matin ne publiaient pas le compte rendu de leur sermon de la veille. Or, si un journaliste se rend à son bureau à quatre heures de l'après-midi pour écrire le compte rendu d'un sermon prononcé le dimanche matin, il s'expose à être arrêté en vertu de ce bill. Il devra attendre jusqu'à huit heures et alors, son compte rendu arrivera trop tard. Un article de rédaction, d'un journal du matin, doit être envoyé à l'imprimerie à six heures du soir, la veille, sans quoi il arrive trop tard. Il n'y a que les dernières nouvelles, pour lesquelles certaines colonnes sont gardées en réserve, qu'on peut envoyer à l'imprimerie après six heures. Il est facile de voir que cet article rend impossible la publication d'un journal le lundi matin. La logique et le bon sens devraient servir de

règle, dans cette question, comme dans les autres.

Je ne repasserai pas tous les articles du bill ; mais l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a appelé l'attention de l'honorable ministre de la Justice sur l'un de ces articles, et je crois que le ministre ne l'a pas entendu. Je veux parler de l'article 11, inséré par le comité, et dont le but est d'exempter les israélites de l'application de cette loi. Cela n'est pas dit expressément dans l'article—j'ignore si c'est intentionnellement ou par oubli—mais dans la note marginale qui donne la substance de l'article, on peut lire ces mots : " Exception quant aux israélites."

Je professe un trop grand respect pour la liberté de conscience pour ne pas désirer que les israélites jouissent de ce privilège, et je serais disposé à appuyer le Gouvernement s'il proposait de modifier le code pénal de manière à punir quiconque obligerait un israélite à travailler le samedi. De même, je serais en faveur d'un amendement pour empêcher qui que ce soit chrétiens ou autres—de forcer un chrétien à travailler le dimanche. Mais je ne suis pas disposé à accorder aux israélites des privilèges dont ne jouiront pas les autres classes de la société.

Comme l'a fait remarquer l'honorable ministre de la Justice, cette loi repose sur l'idée que le Canada est un pays chrétien; mais que fait-on de ce principe si on permet aux israélites de profaner le jour du dimanche ? Si on leur accorde ce privilège, on devrait l'accorder aussi aux Turcs, aux Chinois, et à tous ceux pour qui le dimanche n'est pas un jour de fête religieuse.

Il y a plus encore. Par cette loi, on autorise tout juif à empêcher ses domestiques, chrétiens de sanctifier le dimanche, pendant qu'on permet aux juifs d'observer et le samedi et le dimanche. Cet article n'a absolument aucune raison d'être; il a été introduit ici, à l'instar de certaines motions qui ont été proposées dans cette Chambre, dans l'unique but de courtiser le vote juif. Je n'ai pas d'objection à ce que la population juive jouisse de la liberté de conscience; mais je remarque une forte tendance à en faire une classe privilégiée. Est-ce parce qu'elle est la classe la moins productive qu'un pays puisse posséder—celle qui soutire le plus aux autres et qui rend le moins?—Est-ce parce qu'elle est la classe la moins désirable qui puisse être amenée dans un pays ? Je ne parle pas ainsi par antipathie religieuse ou nationale. Je ne fais que rapporter un fait qui a été constaté dans tous les pays civilisés. L'expérience nous enseigne que les juifs sont les gens les moins recommandables qu'un pays puisse avoir. Si on se place au simple point de vue de la police, on peut dire qu'ils respectent le code pénal, mais c'est tout.

Ils ne s'adaptent pas aux mœurs ni aux coutumes du pays dans lequel il vivent; bien au contraire, au lieu de contribuer au bien-être général, ils deviennent des vampires dans le sein de la communauté. C'est ce que l'expérience a enseigné partout, et c'est ce qui a causé ces explosions d'injustes cruautés contre ce peuple, ainsi que l'ont fait remarquer beaucoup d'écrivains, et comme je l'ai fait remarquer moi-même devant cette Chambre, lorsque j'ai cité l'opinion du professeur Godwin Smith. Ces explosions ne sont pas dues à des antipathies religieuses ou nationales; mais au sentiment des sociétés organisées qui ne se sentent pas disposées à garder dans leur sein une population qui nuit à la prospérité publique.

Je serais disposé à exempter les israélites de travailler le samedi et à condamner à l'amende tout chrétien qui force un juif à travailler ce jour-là, mais je ne veux pas permettre à un juif d'obliger son domestique chrétien à travailler le dimanche. Je ne veux pas qu'on pose en principe que le Canada est un pays chrétien et qu'on exempte ensuite une classe de la population de l'application de ce principe. Si on fait cette exception en faveur des israélites, il faudra pour être logique, la faire aussi en faveur de ceux dont les croyances ne les obligent pas à observer le dimanche. Si on consacre le principe de l'observance du dimanche chrétien, il faut le respecter du commencement à la fin de la loi, et il faut respecter également la liberté de toute minorité qui a des obligations à travailler un autre jour de la semaine. Mais si on leur reconnaît le privilège d'observer un jour quelconque de la semaine, il faut quand même insister sur l'observance du dimanche.

Puisque j'ai parlé de liberté de conscience, je ferai observer que par ce bill, on impose à deux millions de catholiques des amendes et des obligations légales pour des actes que leur conscience ne leur défend pas de faire. On les prive de la liberté de faire ce que leur conscience et les règles de leur religion leur enseigne être des actes parfaitement légitimes. On n'a pas le droit de restreindre ainsi la liberté de conscience de deux millions de catholiques, puis de faire une exception en faveur de quelques juifs de Toronto et de Montréal, pour obtenir leur vote. D'un côté, on méconnaît le principe d'une législation chrétienne, et de l'autre, on enfreint celui de la liberté de conscience.

Sir WILFRID LAURIER: Monsieur le Président, je suis sûr que tous les membres de la Chambre ont, comme moi-même, suivi avec le plus vif intérêt les observations de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa), et ce dernier me pardonnera de lui dire qu'il ne me semble pas avoir fait preuve aujourd'hui de la logique qui caractérise d'ordinaire ses discours. Il a commencé par se déclarer en faveur de l'observance du dimanche. Si je l'ai bien compris, il approuve le principe qui sert de base à la loi sur le dimanche, et, si je ne me trompe il a aussi avoué que dans la plupart des pays chrétiens il existe des lois semblables à celle que nous proposons d'établir. Après

avoir reconnu le principe, il s'est appliqué à le démolir, à le dénoncer dans les termes les plus véhéments.

M. BOURASSA : Que mon très honorable ami me pardonne de l'interrompre. J'ai déclaré de la manière la plus catégorique que je n'approuve pas le principe sur lequel on se fonde pour légiférer relativement à l'observance du dimanche.

Sir WILFRID LAURIER : Fort bien ! j'aborde précisément ce point-là. Si l'observance du dimanche a un sens quelconque, si elle a quelque raison d'être, c'est bien de sanctionner le précepte divin que le dimanche doit être consacré au repos et qu'il ne doit pas être exécuté de travail ce jour-là. Si elle n'est pas fondée sur ce précepte, sur quoi pourrait-elle l'être ? Dans toutes les provinces, dans tous les pays où les lois reconnaissent le précepte chrétien portant qu'il doit être consacré au repos un jour par semaine, l'observance du dimanche est basée sur ce précepte. Ceci étant admis, quel est donc le principe dont nous devons nous inspirer ? Ce principe, c'est que l'on doit s'abstenir de travailler le jour du Seigneur ; le principe fondamental de la loi, c'est de sanctionner le précepte qu'il ne doit pas être fait d'œuvre servile le dimanche. Logiquement, il faut donc poser comme principe reconnu qu'il ne doit pas être exécuté de travail le dimanche ; il ne reste ensuite qu'à pourvoir aux exceptions, car il est admis depuis les temps les plus reculés que malgré la meilleure volonté à observer le jour du Seigneur, à conserver au sabbat son caractère de sainteté, il est impossible de s'abstenir de certains travaux ; aussi, dans la loi qu'il dicta à Moïse et qu'il daigna expliquer lui-même aux hommes, le Seigneur a convenu de la nécessité de certains travaux et indiqué ceux qui pourraient être permis et qui le furent. Depuis, le monde a marché, et de nos jours, en l'état actuel de notre civilisation, les exceptions, peu nombreuses il y a quelques générations, se sont multipliées, et la difficulté à laquelle nous nous heurtons aujourd'hui, c'est de pourvoir à toutes les exceptions nécessités par la civilisation moderne. Tel est l'objet du présent projet de loi.

Mon honorable ami est parti d'un principe tout à fait différent. Il s'est refusé à reconnaître le principe de la loi, de la loi divine, qu'on doit s'abstenir de travailler le dimanche, et s'est contenté de proposer qu'il fût fait certaines exceptions à la loi ; il est prêt à laisser de côté le principe de la loi pour pourvoir à certaines exceptions au moyen du code pénal. Je ne trouve guère de force à l'argument que l'observance du dimanche doit être prévue par un amendement au code pénal ou par une loi spécialement édictée à cet effet ; mais il est un point particulier sur lequel je diffère d'opinion avec mon honorable ami. Selon lui, pas n'est besoin de loi pour sanctionner le précepte divin. Il lui suffirait que l'on fît exception à l'égard de certaines éventualités. Je prétends au contraire que toute loi de cette nature doit avoir pour objet de donner la sanction civile, la sanction de la loi positive à la loi morale et à la loi divine. Tel est le principe que je pose, le principe dont procède le présent projet de loi.

Tout en consacrant ce principe, le projet de loi ne va pas jusqu'à dicter l'application qui en sera faite. Il ne porte pas que l'on devra aller à l'église, s'habiller de telle ou telle manière ni se conduire d'une façon plutôt que d'une autre ; il n'attente en aucune façon à la liberté des gens, et chacun est libre d'agir à sa guise le jour du Seigneur; une seule obligation est imposée, c'est celle de ne pas travailler.

Le précepte divin, le précepte que nous avons voulu consacrer par ce projet de loi, c'est qu'il ne sera permis de travailler le dimanche que dans certains cas déterminés ; exceptions sont faites à la règle générale, qui sont ou ne sont pas suffisantes—je ne saurais me prononcer dans un sens ou dans l'autre—si elles sont insuffisantes, il faudra modifier le projet de loi. Le principe sur lequel le bill est fondé est absolument ce qu'il doit être ; il donne la sanction de la loi positive à des principes admis de tous, de mon honorable ami comme des autres membres de la Chambre, et pourvoit à certaines exceptions à la règle générale. L'honorable député est allé audevant de l'argument.

Avant d'aller plus loin, que mon honorable ami me permette de lui faire observer que le projet de loi qui nous occupe aujourd'hui n'est pas aussi suranné qu'il prétend. Je ne sais point de pays chrétien au monde qui ne soit doté d'une loi ayant le même objet ; et si nous n'avons pas légiféré plus tôt en la matière c'est que nous pensions qu'il valait mieux—et c'est encore mon opinion—laisser ce soin aux législatures provinciales. Les différents groupes chrétiens observent le dimanche de manières tellement diverses qu'il serait de beaucoup préférable de laisser à chaque province la tâche de légiférer à son gré à ce sujet. Il y a trois ou quatre ans, certains amis et sujets de Sa Majesté que cette question préoccupaient beaucoup vinrent nous demander d'intervenir; nous leur fîmes réponse qu'il valait mieux, à notre sens, inviter les différentes législatures provinciales à édicter les lois nécessaires ; mais on nous fit observer avec raison que certaine décision rendue par le conseil privé mettait les législatures provinciales dans l'impossibilité de légiférer d'une manière effective en la matière et que seul le Parlement fédéral avait qualité pour édicter une loi convenable et effective.

Nous n'étions pas encore absolument convaincus ; nous voulions, avant d'intervenir, avoir des raisons plus concluantes. La question fut portée devant les autorités ju-

diciaires qui affirmèrent que le Parlement fédéral a seul juridiction effective en la matière.

Comme le disait le ministre de la Justice (M. Aylesworth) au cours des éloquentes observations qu'il a faites il y a un instant, puisque les législatures provinciales ne peuvent pas édicter de lois effectives relativement au repos dominical, nous avons pensé que le devoir nous incombait d'établir une telle loi et de consacrer par la pratique, dans la mesure du possible, un juste principe de morale.

Ce principe, on l'a méprisé en certains pays. Je pourrais rappeler à ce propos que dans le pays des ancêtres de mon honorable ami (M. Bourassa) et des miens, en France, la Révolution décréta l'abrogation de la loi relative au jour du Seigneur. Mon honorable ami croit-il que la France eut à se féliciter de cet acte de la Convention ? Non ; le jour où cette loi fut abrogée fut un des plus sombres de l'histoire de ce pays-là.

M. BOURASSA : Sans doute.

Sir WILFRID LAURIER : Nous sommes donc d'accord quant au principe, et c'est pour cela que je m'étonne que mon honorable ami n'ait pas fait preuve aujourd'hui de la logique qu'il apporte d'ordinaire dans la discussion. Je le répète, le jour où la Révolution française décréta l'abrogation de la loi relative à l'observance du dimanche fut un des jours les plus sombres de la nation française ; et quelle en fut la conséquence ? C'est que le peuple français s'est vu obligé de revenir à cette loi ; et, si je suis bien informé, le Sénat français était saisi, le mois dernier ou le précédent, d'un projet de loi tendant à établir en France quelque chose comme le jour du Seigneur tel qu'on l'observe en Angleterre et chez d'autres nations chrétiennes.

Après avoir posé son principe dont je nie absolument la justesse, mon honorable ami s'est appliqué à critiquer certaines dispositions du projet de loi. A l'en croire, les dispositions du bill qui concernent les domestiques reposeraient sur un principe immoral. On lui a pourtant dit que nous n'entendons pas des modifications qui seront apportées à ces dispositions dans la discussion des articles en séance du comité général ; je les prendrai telles qu'elles sont actuellement rédigées pour convaincre mon honorable ami qu'il s'est trop empressé de critiquer.

Au dire de l'honorable député, ces dispositions impliquent un principe immoral. D'après lui, donner un jour de repos à la servante qui a travaillé tous les jours de la semaine, y compris le dimanche, c'est ouvrir la porte à l'immoralité ; accorder un jour de repos à la jeune fille venue de la campagne, c'est, dans les grandes villes l'exposer à tous les dangers de la rue. Si mon honorable ami s'était donné la peine de lire attentivement le projet de loi, il ne se serait pas arrêté à une telle conclusion ; en effet, l'article 4 est ainsi conçu :

> Il est interdit à toute personne de permettre à un employé autre que les employés de bateaux qui ne complètent pas leurs voyages réguliers dans les vingt-quatre heures, de faire, le jour du dimanche aucun travail mentionné aux alinéas de " c " " n ", inclusivement, ainsi qu'aux alinéas " q " et " r " de l'article 3 de la présente loi, ou accessoire à pareil travail, à moins de donner à cet employé au cours des six jours suivants de la semaine vingt-quatre heures consécutives de repos.

Cette disposition ne signifie pas que l'employé sera sans surveillance, et il ne s'ensuit pas que pendant les vingt-quatre heures de repos qui lui seront accordées, la domestiques échappera à la surveillance de sa maîtresse. Le projet de loi établit en principe que tout employé aura le droit incontestable de prendre vingt-quatre heures de repos par semaine. Au cas même où l'article ne serait pas modifié, l'honorable député ne saurait prétendre qu'il est trop rigoureux dans le but d'effrayer la Chambre et de l'inciter à repousser le projet de loi. Passons maintenant aux spectacles.

La question des amusements est peut-être la plus épineuse que nous ayons à traiter. Je dirai tout d'abord que l'article 7 ne m'agrée pas du tout ; je considère qu'il faudra le modifier sensiblement. Il est conçu dans les termes suivants :

> Il n'est permis à personne, le dimanche, d'ouvrir au public quelque parc ou jardin d'agrément ou autre lieu que ce soit tenu en vue d'un profit, où l'on fait directement ou indirectement payer un prix d'entrée, ou dans lequel il est exigé une rétribution pour un service ou un privilège.

Je ne trouve aucune raison d'être à cet article. Pourquoi ne permettrait-on pas, le dimanche, d'ouvrir au public un parc où il est exigé un prix d'entrée de 10 ou de 25 cents, tandis que d'autres dont l'entrée est libre peuvent rester ouverts ce jour-là ? L'article me semble dépourvu de logique. Ici, à Ottawa, les parcs Britannia et Rockliffe sont ouverts au public chaque jour de l'année. Ce sont des endroits admirables, recommandables à tous égards et que des milliers de personnes fréquentent le dimanche. Il ne s'y fait rien de mal ; ils tendent plutôt à favoriser l'hygiène et les bonnes mœurs. Mais, aux termes de cet article, si l'administration de ces parcs décidait d'exiger un prix d'entrée de 10 ou de 25 cents, nombre de personnes se trouveraient alors dans l'impossibilité de les fréquenter, et cet état de choses ne produirait aucun bon résultat. Voilà pourquoi je dis que cet article devra être modifié.

Mais il est d'autres distractions que je désapprouve. Mon honorable ami dit que trée sera libre. Mais quand ces spectacles nous n'interdisons que ceux qui se donnent en vue d'un profit. Ainsi, il sera permis de jouer une partie de baseball ou de cricket et de prendre part à tout spectacle où l'en-

trées sera libre. Mais quand ces spectacles seront données par des personnes qui en font profession, ces personnes devront, croyons-nous, être assujetties aux dispositions de la loi comme tout le monde.

Le projet de loi repose aussi sur un principe secondaire tout aussi important que l'autre en ce qu'il tend à assurer un jour de repos par semaine à tous les travailleurs et sert de corollaire au premier. C'est là la raison d'être du présent bill. Il ne faut pas oublier qu'il y a en ce pays des milliers, des centaines de milliers d'hommes qui gagnent leur vie à la journée, au service d'employeurs, et nous entendons que le patron ne puisse obliger son employé à travailler le dimanche, à moins qu'il ne lui accorde une journée de repos dans la semaine. Ce principe n'est-il pas absolument irréprochable ? Ne rencontre-t-il pas l'assentiment de toute la population du pays ? Le projet de loi porte que quiconque est obligé de travailler le dimanche aura droit à un jour de repos dans le cours de la semaine.

Il y a toutes sortes de travaux. Il y a des gens qui se livrent au jeu de baseball, de cricket ou autres, qui font profession de ces sports, qui y gagnent leur vie et les pratiquent l'hiver comme l'été ; il est juste que ces personnes aient droit de se reposer le dimanche comme tout le monde. Mais il n'est pas interdit aux ouvriers ou aux jeunes gens faisant partie de clubs comme on en voit dans la plupart des villes, d'aller, le dimanche, se distraire en ces endroits. Il n'est pas établi de disposition pénale à l'égard de ce genre de distraction.

Je ne puis convenir avec mon honorable ami que tous les spectacles tendent à favoriser la moralité. Sur ce point, le sentiment des sociétés chrétiennes est très partagé. Sans pousser plus loin la discussion sur ce point, je dirai que le principe fondamental du projet de loi fut exposé aux autorités religieuses du pays. Comme c'était notre devoir, nous avons pris l'avis des chefs autorisés de toutes les communions chrétiennes du pays, et tous ceux qui ont droit de parler en leur nom ont donné leur assentiment au principe qui sert de base au projet de loi ; ils sont assurément loin de convenir avec l'honorable député que tous les spectacles, ou du moins la plupart, sont de nature, en pareilles circonstances, à exercer une heureuse influence.

M. BOURASSA : Je ne saurais permettre à qui que ce soit, pas même au premier ministre, de m'attribuer un langage que je n'ai pas tenu. Je n'ai jamais dit que tous les spectacles sont honnêtes et que l'on doit les permettre tous sans exception. J'ai dit que les spectacles inoffensifs comme ceux qui se donnent au Parc-Sohmer, de Montréal et ailleurs, n'ont jamais eu de tendance immorale.

Sir WILFRID LAURIER : Nous reviendrons sur ce point plus tard. Je suis bien aise que mon honorable ami ait rectifié, car je ne voudrais pas lui prêter des intentions qu'il n'a pas. Mais je ne saurais convenir avec lui que les spectacles qui se donnent au Parc-Sohmer ou en d'autres endroits semblables, sont absolument irréprochables. Les autorités ecclésiastiques sont d'un sentiment contraire ; elles les dénoncent parce qu'ils ne tendent pas à favoriser la moralité. L'honorable député n'a donc pas qualité pour parler avec tant d'assurance.

(La séance du comité, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

Sur l'article 1er :

Dans la présente loi, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente,

a) "La dimanche" signifie la période de temps qui commence à minuit le samedi soir et finit à minuit le soir suivant ;

b) "Personne" a le sens qu'à cette expression dans le code criminel de 1892 ;

c) "Bâtiment" comprend toute espèce de bâtiment ou bateau servant à transporter des passagers ou des marchandises par eau :

d) "Chemin de fer" comprend tout chemin de fer à vapeur, chemin de fer électrique, chemin de fer urbain et tramway ;

e) "Spectacle" comprend jeux, parties, sports, luttes, représentations ou divertissements ;

f) "Employeur" comprend toute personne aux ordres ou instructions de laquelle une autre personne est, par son emploi, tenue de se conformer.

M. SPROULE : Je me contenterai de dire que le projet de loi, tel que le comité l'a amendé, me paraît être de ceux que la Chambre devrait adopter. Personnellement, je suis en faveur de l'ensemble des dispositions du bill ; je suis de ceux qui croient que le degré d'avancement des peuples dans la voie de la civilisation dépend de la somme des efforts qu'ils tentent pour se conformer aux principes de la religion chrétienne fondée sur la parole divine.

L'article 11 est le seul auquel je pourrais trouver à redire. Je ne vois aucune raison valable pour qu'il soit fait exception à l'égard des israélites. Si beau que cela paraisse de reconnaître la liberté individuelle, il n'en est pas moins vrai que cette liberté est restreinte de toutes manières dans l'intérêt du pays et de l'humanité. La liberté individuelle des juifs n'est pas plus restreinte que celle des autres citoyens. Il se pourrait que la loi pût porter atteinte à leurs moyens de faire de l'argent ; mais sous ce rapport, ils se trouveraient placés sur le même pied que les autres citoyens. Ce n'est donc pas à la loi qu'ils devraient s'en prendre, mais plutôt à leur intime conviction qu'il ne convient pas de travailler le jour du sabbat. Le projet de loi répond à un sentiment qui prévaut par tout le pays. Je considère que ce serait donner un exemple très pernicieux que de permettre qu'une certaine partie de la population pût se soustraire aux dispositions de cette loi, car l'humanité est toujours portée à suivre les exemples qu'elle a sous les yeux. Quand on voit d'autres personnes

faire ce qui est interdit, on ne tarde guère à désirer de faire comme eux, ou à s'arroger les mêmes droits et les mêmes privilèges. Faire une telle exception, c'est inviter les gens à ne pas respecter la loi comme ils devraient.

Je n'entends pas faire l'analyse des divers articles du projet de loi, car après les avoir étudiés avec soin, je les ai trouvés à peu près irréprochables. Comme il est impossible d'établir une loi qui réponde à tous les besoins, les exceptions créées dans le cas actuel ont été suggérées par ceux qui ont le plus d'intérêt à ce que le bill soit adopté. Ces exceptions ne seront pas vues du même œil par tous, je le sais. Je n'attache guère d'importance aux raisons invoquées par l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) qui a si longuement discuté les différents articles du projet de loi, car les opinions qu'il a énoncées sont, tout au plus, celles d'un bien petit nombre de nos concitoyens.

M. AYLESWORTH propose :

Que l'article 1er soit modifié en y ajoutant l'alinéa " g " suivant : " Loi provinciale " signifie toute loi rendue par une législature provinciale antérieurement ou postérieurement à la confédération.

Monsieur le président, le comité observera que cette expression se trouve dans l'article 2. Exception est faite à l'égard de l'état de choses établi en vertu de quelque loi déjà rendue par les législatures provinciales. Au cours du débat, on s'est demandé si l'expression " loi provinciale " s'étendait aux lois rendues par les anciennes provinces du haut et du bas Canada ou par les provinces unies.

M. BARR : La province d'Ontario et d'autres provinces ont rendu des lois qui ont été déclarées *ultra vires* ; ces lois sont-elles visées par cet article?

M. AYLESWORTH : Toute loi n'existe plus que les autorités judiciaires ont jugée *ultra vires*.

(L'article, ainsi amendé, est adopté.)

Sur l'article 2 :

Le dimanche il n'est permis à personne, ainsi qu'il est prévu en la présente loi ou dans les lois provinciales ci-devant rendues, de vendre, d'offrir en vente ou d'acheter des marchandises, effets ou autres biens meubles, ou des biens immeubles, ni de faire ou expédier quelque affaire que ce soit de sa profession ordinaire, ou d'employer personne pour faire, ce jour-là, quelque ouvrage, affaire ou travail que ce soit.

M. ARMAND LAVERGNE : Monsieur le président, on me permettra sans doute de faire quelques observations avant l'adoption de cet article dont l'effet s'étend virtuellement à toutes les dispositions du projet de loi. A l'occasion de la 1re ou de la 2e lecture, les promoteurs du bill nous diront qu'ils n'entendaient pas tant pourvoir à la meilleure observance du dimanche qu'à une plus grande somme de protection en faveur des classes ouvrières, le projet de loi devant, à les entendre, assurer aux ouvriers obligés de travailler le dimanche le droit à un jour de repos sur sept. Le bill ne me paraît pas tendre à cette fin, et je ne vois pas comment les différents articles dont il se compose pourront donner le moindre effet pratique au principe sur lequel il est censé reposer.

Mon honorable ami de Labelle (M. Bourassa) a passé en revue ce matin un certain nombre des dispositions du projet de loi, et je ne crois pas devoir hésiter à prendre la même attitude que lui. Si le bill avait pour objet de protéger les ouvriers obligés de travailler le dimanche ou de faire respecter les convictions de ceux qui ne veulent pas travailler ce jour-là, il ne se ferait pas entendre une seule voix dissidente en cette enceinte parlementaire. Ce but, on pourrait facilement l'atteindre sans qu'il fût besoin d'un projet de loi comprenant un aussi grand nombre d'articles ; il suffirait d'amender le Code criminel de façon à empêcher tout patron d'obliger ses employés à travailler le dimanche.

Je voterai contre le projet de loi, parce que je ne le crois pas nécessaire, parce qu'il ne me paraît pas devoir atteindre le but qui lui est assigné.

M. CAMILLE PICHE (Sainte-Marie, Montréal). (Texte) : Monsieur le Président, avant que cet article soit adopté, je crois qu'il est juste de faire certaines observations qui portent aussi sur l'ensemble du bill. Si nous sommes appelés à légiférer sur ce sujet, ce n'est pas que les lois provinciales aient été déclarées absolument *ultra vires* de leur juridiction. Prenons pour nous éclairer le récent jugement de la cour suprême, et nous voyons que ce tribunal a déclaré que la loi, dans son ensemble, était *ultra vires*. Il suffit de lire le jugement pour se rendre compte que la cour suprême n'a pas voulu se prononcer sur le droit qu'ont les provinces de légiférer sur le sujet qui nous occupe. Seulement, la loi qui lui était soumise était *ultra vires*, dans certaines de ses dispositions, surtout à raison des clauses pénales qu'elle contenait.

A sa simple lecture, il est évident que, si ce bill était adopté tel quel, la même cour suprême pourrait, avec autant de raison, décider qu'il est, dans son ensemble, *ultra vires*. Non seulement ce bill traite de l'observance du dimanche—question qui est sans doute du ressort du Parlement fédéral—mais encore, il touche à des questions qui sont exclusivement du ressort des législatures provinciales.

Je comprendrais que l'on dise à ceux qui ont redigé ce bill : Nous allons, messieurs, acquiescer à votre demande, dans les limites des attributions qui nous sont conférées par la Constitution, sans toutefois violenter la conscience populaire. Mais si nous entreprenions de légiférer sur des points qui ne sont pas de notre ressort et qui, au con-

traire, relèvent exclusivement du domaine provincial, nous ferions une loi qui, demain, dans quelques semaines ou quelques mois, serait déclarée *ultra vires* par les tribunaux. Ainsi, par cette clause 2 que nous étudions, nous touchons aux matières commerciales, qui sont évidemment de notre ressort, mais nous touchons aussi aux relations civiles des citoyens entre eux ; nous touchons à la vente non seulement de choses qui appartiennent au commerce, mais aussi à des opérations de droit civil. Si nous nous en tenions à réglementer le commerce et l'industrie ou ce qui touche, par exemple, à la circulation des chemins de fer, cela serait fort bien ; mais nous allons beaucoup plus loin, et nous légiférons sur la conduite des citoyens, chose qui est laissée à la sauvegarde des législatures provinciales. Je crois que, par là même, nous dépassons le but et nous allons au delà de nos pouvoirs. Il suffit de lire la Constitution qui nous régit pour constater que les questions de droit civil sont spécialement et exclusivement réservées à la juridiction des provinces. Par le paragraphe 13 de l'article 92 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, il est décrété que les parlements provinciaux peuvent légiférer exclusivement sur "property and civil rights in the province."

Est-ce que la Chambre n'est pas d'opinion comme moi que, lorsque nous déterminons quel sera le travail industriel auquel les citoyens pourront se livrer, nous agissons dans les limites de notre pouvoir ; mais lorsque nous décrétons quelles seront leurs relations contre eux, quelle conduite les hommes de profession entre autres, devront tenir, est-ce que, par là même, nous n'atteignons pas des droits civils ? Je crois que nous allons beaucoup trop loin et j'aurai un amendement à offrir sur cet article, qui, je le crois, donnera satisfaction.

Il est indéniable que nous reconnaissons, dans ce projet de loi, la compétence des législatures provinciales, que nous leur reconnaissons des droits sur ce point, puisqu'il y a dans ce projet des exceptions en faveur des lois provinciales actuellement en vigueur. En principe, nous reconnaissons aux législatures le droit de faire des lois sur cette matière, alors pourquoi, par l'article '2', nous en tenir seulement aux lois antérieures et ne pas admettre les lois qui pourront être adoptées à l'avenir ? Nous reconnaissons même aux législatures le droit de légiférer sur ce sujet à l'avenir, et il suffit de lire l'article 16 du bill pour s'en convaincre :

'Nothing herein shall prevent the operation of any Act now or hereafter in force in any province of Canada. . . . . "

C'est donc que nous reconnaissons qu'il y a encore des attributions provinciales qu'il faut respecter. Au point de vue du droit, je crois que cette proposition est indéniable. Quant au point de vue politique, que nous devons, sans doute, considérer, tout le travail du comité spécial a été de créer des exceptions motivées par les circonstances. Tous ses efforts se sont concentrés sur ce point. Tout son travail a été de chercher par quelles mesures, les règles fixées par le bill lui-même et considérées trop sévères, pourraient être atténuées.

Comme on l'a fait observer avant l'ajournement, il est certain que toutes les circonstances n'ont pas été prévues et qu'il se présentera des cas, dans une semaine, un mois ou un an, où il faudra statuer sur de nouvelles exceptions. L'ancien ministre de la Justice a prévu, par une clause générale pratique et utilitaire, à des exceptions ultérieures. Je crois que nous rendrions un service réel à la population du pays si, au lieu de limiter les exceptions à certaines applications de la loi des chemins de fer, nous reconnaissions un tribunal ou une autorité compétente qui pourrait, dans certains cas, inclure d'autres exceptions qui ont échappé à notre attention, que nous ne pouvons prévoir en ce moment et que les circonstances rendraient nécessaires.

C'est pourquoi je propose cet amendement appuyé par M. Beauparlant, de remplacer dans l'article actuellement en discussion les mots "heretofore passed" qui s'y trouvent par les mots "now or hereafter in force."

M. HENDERSON : Je ne prends la parole ni pour défendre ni pour appuyer l'amendement ; je veux tout simplement dire à l'honorable député (M. Piché) qui vient de prononcer un discours fort intéressant, sans doute, que je serais bien aise de l'entendre répéter en anglais ce qu'il vient de dire en français. Les représentants de la province de Québec ont le droit incontestable de s'exprimer en français quand tel est leur désir, mais comme nous tenons en cette circonstance à connaître le sentiment de l'élément français sur le sujet qui nous occupe, je crois qu'ils devraient nous faire la faveur d'exposer leur opinion dans la langue anglaise

M. PICHE : Je veux bien répéter en anglais ce que je viens de dire en français. J'énumérerai brièvement les motifs de mon amendement. Personne n'a jamais prétendu que la législation adoptée dans le passé des législatures provinciales n'était pas dans les limites de leur juridiction. Ce bill même reconnaît que les législatures provinciales ont le droit de légiférer sur cette question. C'est dit dans l'article 16 du bill réimprimé. Si nous reconnaissons ce droit aux législatures provinciales nous devons prendre soin de lui laisser certains pouvoirs se rapportant aux besoins locaux ; et je crois qu'il serait bon de sauvegarder ce pouvoir des législatures provinciales en acceptant l'amendement que je propose d'apporter à l'article 2. Cet article ne traite pas seulement des questions qui sont dans les attributions de ce Parlement, mais des questions qui sont exclusivement du ressort des législatures provin-

ciales ; je veux parler des droits civils. Le paragraphe 13 de l'article 92 de la constitution de 1867 dit que les législatures provinciales auront juridiction exclusive dans les questions touchant à la propriété et aux droits civils. Nous empiétons évidemment sur ces droits lorsque nous disons dans l'article 2 que " il ne sera permis à personne de vendre, d'offrir en vente ou d'acheter des marchandises, effets ou autres biens meubles, ni des biens meubles ". Je crois que les immeubles appartiennent exclusivement à la juridiction de la législature provinciale. L'article va plus loin et dit qu'il ne sera permis à personne de traiter ou conclure quelque affaire que ce soit de sa profession ordinaire ou d'employer personne pour faire, ce jour-là, quelque ouvrage, affaire ou travail que ce soit.

La Chambre devra admettre que lorsque nous parlons de relations entre patrons et employés nous touchons à une question purement de droits civils, qui appartient exclusivement aux provinces. Si nous nous bornions aux questions qui sont dans les attributions de ce Parlement, je crois que nous donnerions satisfaction suffisante aux promoteurs de cette mesure. Si le bill, ainsi modifié, n'accomplissait pas tous leurs désirs, je n'ai aucun doute qu'ils pourraient s'adresser à la législature provinciale où ils feraient remanier ou amender la loi d'une manière qui leur plairait et plairait à tout le monde.

Il y a d'autres parties de ce bill qui empiètent évidemment aussi sur l'autonomie provinciale. Je signalerai l'article 4. Bien que je sois en faveur du principe d'accorder vingt-quatre heures de repos aux ouvriers, je prétends que cela devrait leur être accordé par l'autorité compétente, et la même objection que j'ai faite à l'article 2 s'applique à l'article 4. Je veux bien accorder aux promoteurs du bill tout ce que nous pouvons légalement leur accorder, mais lorsque les tribunaux ont déclaré *ultra vires* la loi d'Ontario sur le sujet, je crains que si nous adoptons ce bill dans sa forme actuelle il ne soit aussi déclaré *ultra vires*. Je veux que nous n'allions pas au delà de notre autorité et c'est pourquoi je propose de substituer aux mots " adopté dans le passé " dans la 2e et la 3e lignes de l'article 2 les mots " présentement en vigueur ou qui le deviendra plus tard ".

M. R. L. BORDEN : Je veux demander à l'honorable ministre de la Justice pour qui on a fait dans le bill cette dérogation : " excepté ainsi qu'il est prévu dans les lois provinciales ci-devant rendues ".

M. AYLESWORTH : Je vais vous l'expliquer en deux mots. La rédaction de ce bill, tel qu'il est imprimé maintenant, a été faite avec beaucoup de soin, non-seulement quant au choix des mots dont on se sert, mais aussi au sujet de leur effet légal, par ceux qui demandent cette législation et par leurs avocats. Je comprends que la raison pour laquelle cette exception a été faite et acceptée par ceux qui sont intéressés dans l'adoption de ce bill était de répondre à un état de choses qui existe dans la province de Québec et qui est reconnu par la loi de cette province, mais qui probablement n'existe pas dans aucune autre partie du Canada.

On m'apprend que la loi des notaires de la province de Québec dit expressément qu'il sera permis à un notaire de passer des actes le dimanche et d'en être payé ou de faire les travaux ordinaires de sa profession dans la mesure indiquée au moins. On me dit aussi que c'est une chose assez fréquente dans la province de Québec de faire des ventes le dimanche à la porte des églises de marchandises ou effets dans un but de charité, et à moins que nous ne fassions une exception dans le deuxième article de ce bill, ces choses seraient considérées par cet article comme étant des infractions au code criminel.

Ceux qui demandent ce bill ne désirent pas faire aucun changement radical qui contrecarre les vues de leurs concitoyens de la province de Québec qui ont été accoutumés à ne pas voir dans ces transactions le dimanche aucune infraction à la loi divine ou humaine. On désire conserver toutes les coutumes de ce genre qui existent dans la province de Québec et dans aucune autre province du Canada, et de faire ces concessions partout où elles doivent être faites dans l'intérêt de l'adoption de ce bill, afin que tout le monde l'accepte et qui aura l'appui moral de la grande masse du peuple, une fois qu'il sera devenu loi. Je veux maintenant dire un mot en réponse à mon honorable ami de Montréal (M. Piché). Chaque fois qu'il s'agit de définir les pouvoirs législatifs énumérés dans la Constitution de 1867, il surgit des difficultés. Les mêmes sujets de législation sont répétés dans les articles 91 et 92, et tels sujets qui, considérés à un certain point de vue, sont clairement dans les attributions de la législature provinciale sont, à un autre point de vue également évident, dans les seules attributions du parlement fédéral. Nous légiférons dans ce Parlement sur plusieurs questions qui sont nécessairement une invasion sur les droits civils, mais cette législation n'en est pas moins dans les limites de nos droits constitutionnels. Prenons, par exemple, la loi adoptée par le parlement fédéral qui déclare que le vol est un crime, n'est-ce pas une intervention directe dans la législation concernant la propriété et on pourrait dire aussi concernant les droits civils.

M. PICHE : Je ne puis pas voir en quoi une loi contre le vol peut empiéter sur les droits de propriété.

M. AYLESWORTH : Je dis le droit de légiférer au sujet de la propriété. Qu'est-ce

que le vol, sinon le fait d'une personne de s'approprier les biens d'une autre, et la même loi, adoptée par une législature provinciale pour protéger la propriété serait dans les limites des attributions de cette législature, et pourrait, si elle était rédigée un peu différemment, être adoptée par le parlement fédéral et être également dans les limites de sa juridiction. Le plus haut tribunal judiciaire de l'empire a déclaré qu'une loi de la province d'Ontario sur le sujet même que nous discutons dans le moment était " ultra vires " parce qu'elle empiétait sur la loi criminelle et faisait un crime d'une action qui jusqu'alors n'avait pas été considérée comme crime dans cette province. Le comité judiciaire du conseil privé a déclaré que cette législation dépassait les attributions de la législature provinciale. Ce bill, depuis sa première jusqu'à sa dernière ligne, évite de définir les droits civils d'un citoyen. Il décrète cependant que certains actes seront légaux ou ne le seront pas, et constitueront dans l'avenir un délit. Cela est entièrement dans les limites des attributions conférées au parlement fédéral par la Constitution de 1867; mais quoi qu'il en soit, la rédaction de ce bill a été faite avec beaucoup de soin par les avocats de l'association qui propose cette législation, et la responsabilité au sujet des termes employés au moins et de la forme du bill, repose sur ceux qui l'ont demandée. Il est possible que si ce bill devient loi, sa constitutionnalité, comme celle de toute autre loi du parlement fédéral, pourra être attaquée devant les tribunaux, mais il appartiendra à ceux qui contesteront la constitutionnalité de la loi d'en obtenir la définition. Jusque-là nous ne pouvons rien faire de plus que de bien prendre nos mesures. C'est à nous à prendre attitude et ce sera aux tribunaux à dire si elle est juste ou non.

Encore un mot sur la proposition de notre honorable ami de Montréal (M. Piché). Sa portée serait considérable. Il détruirait virtuellement tout le bien que l'on attend de l'article à l'étude. Il équivaudrait à déléguer, si nous en avions le pouvoir, toute la question en discussion à chacune des différentes législatures provinciales. Tel qu'il est rédigé, l'article reconnaît les lois existantes.

Il n'intervient pas dans les choses qui sont permises en vertu de ces lois, et le fait de déclarer ce qui sera ou ce qui ne sera pas une infraction à la loi criminelle concernant la non-observance du jour du Seigneur a été déclarée par la plus haute autorité judiciaire être l'une des attributions de ce Parlement. Nous ne devons pas refuser de prendre cette responsabilité. Nous ne devons pas nous cacher derrière les mots ou un paravent quelconque et laisser les différentes législatures provinciales légiférer de neuf ou dix manières différentes sur la question. C'est bien différent quand il s'agit de lois existantes, mais quant aux lois futures le parlement fédéral devra légiférer lui-même et ne pas laisser cette question plus longtemps en suspens.

M. GALLIHER : Supposant que nous insérerions dans ce bill un article disant que cette loi ne viendra pas en vigueur dans aucune province tant que la législature de cette province ne l'aura pas ratifiée, est-ce que cela donnerait à cette législature le pouvoir de dire que cette loi fera la loi de la province ?

M. AYLESWORTH : Je crois que le parlement a le droit de dire que ce bill ne viendra pas en vigueur dans aucune province tant que la législature de cette province n'aura pas jugé à propos de l'adopter, mais ce serait une chose absolument unique et inopportune.

M. R. L. BORDEN : On a déjà inséré la même condition dans un bill présenté par le docteur Roddick, de sorte que le fait ne serait pas si absolument unique que le ministre le dit. Ce qui m'inquiète un peu c'est de savoir comment cette expression " dans toute loi provinciale déjà adoptée " sera interprétée dans la pratique. Naturellement nous savons tous parfaitement que c'est la Lord's Day Alliance qui demande l'adoption de cette loi, mais lorsqu'un bill nous est soumis dans cette Chambre, ce n'est plus le bill de la Lord's Day Alliance mais un bill du Gouvernement et conséquemment nous avons droit de connaître les vues du Gouvernement et celles du ministre de la Justice sur ledit bill. Il y est dit :

. . . .excepté ainsi que prévu dans toute loi provinciale ci-devant rendue.

Le ministre donne pour raison de cette dérogation que lorsqu'une législature d'une province a exprimé la volonté de sa population dans le passé, il est désirable pour certaines raisons que j'apprécie—je ne critique pas ce que le ministre a dit à ce sujet—de respecter sa décision. Je ne critique pas le principe, mais je cherche comment on pourra l'appliquer. La volonté de la population de la province pourrait être exprimée par l'absence de législation, ou encore vous pourriez avoir une loi d'un caractère particulier qui créeait des incapacités, et ferait des exceptions à ces incapacités ou en énumérant un certain nombre de détails dans ces incapacités, bien qu'en définitive, la législation aurait absolument le même résultat que la chose soit accomplie d'une manière ou d'une autre. Le principe qu'on veut poser est que l'on doit respecter la volonté provinciale chaque fois qu'il y aura eu législation. Mais supposons que la volonté provinciale ait été exprimée par l'absence complète de législation, parce qu'on ne voulait pas légiférer, quel serait l'effet? Je suppose que cette exception n'aurait aucun effet. Mais dans le cas de création d'incapacité et de certaines exceptions à ces incapacités est-ce que l'honorable minis-

tre de la Justice,—car il a dû étudier la question—considérerait que la création de ces exceptions serait reconnue par la loi provinciale ?

M. AYLESWORTH : Je crains de n'avoir pas saisi la question.

M. R. L. BORDEN : Vous créez une incapacité; vous dites que personne ne devra travailler le dimanche et ensuite vous faites des exceptions dans les lois provinciales un peu dans le genre que celles que vous faites dans cet article. Je voudrais alors que le ministre de la Justice nous dise si, oui ou non la création de ces exceptions décrétée par le même statut constituera réellement des exceptions.

M. AYLESWORTH : Je crois que dans ce cas-là une exception directe aura autant d'effet qu'une disposition directe.

M. W. F. MACLEAN : Est-ce que le ministre se propose, vu que la province de Québec peut avoir dans le passé accordé certaines exemptions de fermer peut-être pour toujours la porte à toute exemption future.

M. PICHE : C'est là ce qu'il propose.

M. AYLESWORTH : Ce bill reconnait l'état de chose existant. Il ne touche qu'au champ qui est laissé libre, faisant certaines autres exceptions qui sont contenues dans l'article 3.

M. R. L. BORDEN : Je ne doute pas que le ministre n'ait entièrement raison dans l'opinion qu'il vient d'exprimer, mais le résultat curieux cest que le bill n'édicte rien au sujet des choses qui seraient laissées dans leur état actuel en vertu de la loi commune, par l'absence de législation tandis que tout ce qui est laissé exactement dans l'état créé en vertu de la loi commune par la création d'une exception fait le sujet de dispositions dans cet article, ce qui constitue, tout le monde doit l'admettre, au moins une anomalie.

M. BOURASSA : Le ministre de la Justice dit que cet article sauvegare toutes les dispositions qui deviendront des exceptions à cette législation à cause des lois provinciales existantes, mais il y a beaucoup d'actions qui sont parfaitement légales dans la province mais deviendront illégales en vertu de ce bill, et si la législature provinciale n'a pas légiféré dans le passé c'est parce qu'elle ne s'attendait jamais que ce bill serait adopté. Mais nous fermons la porte à tout pouvoir de législation dont elle pourrait se servir pour se protéger contre la tyrannie de ce bill.

L'amendement proposé par l'honorable député de la division de Sainte-Marie de Montréal (M. Piché) est, je crois, un bon amendement. Il ne propose pas de substituer l'autorité de la province à l'autorité de ce Parlement. J'ai toujours cru que c'était un principe bien reconnu de notre constitution que nous ne pouvions pas donner à une province ou lui enlever des pouvoirs autres que ceux que leur confère la Constitution de 1867. Tout ce que l'honorable député de la division Sainte-Marie de Montréal (M. Piché) désire, c'est de protéger les droits qu'ont les provinces à légiférer dans les limites de leurs attributions. Conséquemment son amendement n'est pas dirigé contre l'esprit de ce bill, il n'est pas dirigé non plus contre l'esprit de la décision judiciaire du conseil privé. Il laisse au Parlement fédéral son droit incontesté de légiférer et de compléter la législation sur l'observance du dimanche dans toutes les matières qui sont de sa juridiction, mais l'amendement de l'honorable député de Sainte-Marie donnerait aux provinces le droit dont elles ont toujours joui, et qui est reconnu par cet article en ce qui concerne la législation passée, de faire cette exception dans les limites de leurs attributions en autant que les droits civils sont concernés, dont ils ont joui dans le passé et dont ils doivent continuer à jouir dans l'avenir.

M. MONK : Les provinces n'auraient-elles pas le même droit sans cet amendement ?

M. BOURASSA : Je ne le crois pas.

M. MONK : L'honorable député dit qu'il ne veut pas empiéter du tout sur le domaine fédéral.

M. BOURASSA : Non, mais en même temps il me semble que l'amendement de l'honorable député de Sainte-Marie (M. Piché) tend à ce que ces occupations légitimes qui ne sont pas expressément défendues par aucun paragraphe d'un article de ce bill, mais qui pourraient tomber sous le coup de l'article général, constitueront des exceptions tout comme celles énumérées dans l'article trois. Naturellement je ne suppose pas que cela donnerait à une législature le pouvoir de dire, par exemple, que l'une des choses expressément défendues par les articles 5 et 7 pourraient être rendus légitimes par une législature provinciale, quand bien même que ce serait dans les limites de ses attributions, mais je crois que cela permettrait aux provinces de légiférer sur des choses au sujet desquelles on n'a jamais songé à légiférer parce que ainsi que l'a dit l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) on ne s'attendait jamais qu'elles seraient défendues par aucune loi fédérale, et cela aurait l'effet d'enlever ces attributions de l'article 2 qui est l'article général. Du moins c'est ainsi que je comprends l'amendement et je suppose que c'est l'intention de son auteur. Au sujet de la question de principe je ne puis pas comprendre le raisonnement de l'honorable ministre de la Justice qui dit que ce serait une chose des plus extraordinaires et une législation très dangereuse que de donner aux provinces à l'avance le pouvoir de

faire des lois futures, mais c'est justement ce qu'il fait dans l'article 16 au sujet des chemins de fer. Il ratifie à l'avance toute législation que pourront adopter les législatures provinciales parce qu'il est dit—et remarquons-le bien, ces mots ont été ajoutés au bill par le comité :

Rien en la présente loi n'empêchera l'effet de quelque loi que ce soit actuellement en vigueur ou qui le sera à l'avenir dans une province du Canada à l'égard d'un chemin de fer relevant comme tel de l'autorité législative de cette province.

Nous autorisons donc à l'avance au sujet des chemins de fer, les législatures provinciales à légiférer contrairement à ce bill. Pourquoi ne pas agir de la même manière en faveur du simple citoyen d'autant plus, ainsi que je le dis, que vous ne faites rien autre chose que permettre aux législatures provinciales de protéger les droits civils dans les matières que ne font pas spécialement le sujet d'exceptions dans ce bill.

M. AYLESWORTH : J'aurais dû dire, il y a un instant, que nous nous proposons de refaire entièrement cet article 16, et que nous ne le présentons pas dans la forme dans laquelle le comité l'a adopté, bien qu'il explique la même idée. Je voudrais me faire bien comprendre en ajoutant un mot de plus. Le but de ce bill apparaît clairement à tout le monde. L'article 2 dit que la vente de biens ou toute autre transaction commerciale le dimanche sera à l'avenir chose prohibée dans les limites du Canada, ou si vous le préférez, une infraction au code criminel. Mais à cette disposition générale il y a des exceptions qui sont reconnues par ce bill. Les exceptions sont premierement les choses qui sont prévues dans ce bill même et secondement les choses qui sont autorisées par une législation provinciale existante. Quant à l'evenir, l'intention de ceux qui ont rédigé cet article est que ceux qui désireront avoir des exceptions devront s'adresser à ce parlement pour les obtenir.

M. CONMEE: Je voudrais poser une question au ministre à ce sujet. Si ce bill est adopté je suppose qu'il empêchera les provinces de faire à l'avenir des lois touchant aux sujets qui sont énumérés dans ce bill. Mais je crois qu'il va plus loin, et qu'il empêche une province d'amender ou de changer une législation déjà faite. Toutes les provinces ont fait des lois concernant l'observance du jour du Seigneur. Et ces lois devront être comme les lois des Mèdes et des Perses, c'est-à-dire qu'on ne pourra jamais les modifier. Je voudrais savoir si je me trompe, mais cela me semble être l'effet de ce bill.

M. TISDALE : Je crois comprendre le ministre de la Justice. Je pense comme lui que c'est là un des principes les plus importants de ce bill. Si j'ai bien compris ses explications, il a dit que le conseil privé ayant décidé que le parlement fédéral avait droit de légiférer dans la matière, le Gouvernement a pris la responsabilité de faire un bill en vertu duquel à l'avenir aucune législature canadienne à part celle-ci n'aurait droit de légiférer sur le sujet.

Mais parce que certaines provinces auront autrefois exprimé certaines opinions dans des lois sur le sujet, il en permet la continuation et en fait des exceptions à la loi qu'on nous demande de voter par ce bill. Ai-je bien compris?

M. AYLESWORTH : Oui.

M. DANIEL : Je voudrais que le ministre nous donne certaines explications concernant les termes de l'article 2 comparés à ceux de l'article 16.

L'article 2 dit :

Dans toute loi provinciale ci-devant rendue.

Je ne suis pas un avocat, mais il me semble que cet article veut dire que toute loi provinciale déjà adoptée subsistera quand bien même cette loi aurait été déclarée *ultra vires* par le conseil privé ; tandis qu'une loi qui est en vigueur serait sur un pied différent. Je voudrais avoir l'opinion du ministre au sujet de la loi du Nouveau-Brunswick concernant la profanation du jour du Seigneur adoptée en 1899. Elle a été soumise à notre cour suprême et à la cour suprême du Canada et ces deux cours l'ont déclaré *intra vires*. Mais mon honorable collègue de la ville et comté de Saint-Jean (M. Stockton) qui est un avocat bien connu, m'a dit que la décision du conseil privé au sujet de la loi d'Ontario sur l'observance du dimanche aura certainement l'effet de rendre la loi du Nouveau-Brunswick inconstitutionnelle. Or je veux savoir si cet article reconnaît la loi du Nouveau-Brunswick sur la profanation du jour du Seigneur ou si elle ne la reconnaît pas.

M. JOHNSTON : Quelle est l'opinion du comité sur cete question?

M. DANIEL : Le comité n'a pas donné de décision. J'aurais été heureux s'il en avait pris une.

M. AYLESWORTH : Peut-être que si je donne lecture de l'article 16 tel qu'il a été corrigé pour donner suite aux propositions qui ont été faites, la Chambre pourra voir ce qui est proposé dans cet article et cela facilitera l'étude de la question qui a été soulevée par mon honorable ami.

Cet article se rapporte à la circulation des tramways et chemins de fer urbains. Et la rédaction qui est proposée à la place de celle qui a été imprimée est conçue comme suit :

Rien dans cette loi n'empêchera la circulation le jour du Seigneur d'aucun chemin de fer soumis à l'autorité législative d'aucune province, à moins que cette circulation soit maintenant ou soit à l'avenir prohibée par telle autorité.

Sir WILFRID LAURIER : Avant que la Chambre soit appelée à voter sur cet amendement je crois qu'il est de mon devoir de donner à mon honorable ami de Montréal (M. Piché), les raisons pour lesquelles je crois qu'il ne devrait pas insister sur son adoption. Il appuie exclusivement son amendement sur le fait que l'article 2 tel qu'il est rédigé est un empiètement sur les droits civils. Jusqu'à un certain point je veux bien en convenir avec lui. Mais je veux aussi lui faire cette observation. La Constitution qui nous régit, la Constitution de 1867, a placé les droits civils sous la juridiction des provinces, mais elle a mis la loi criminelle dans les attributions du Parlement fédéral. Or, j'appelle l'attention de mon honorable ami sur ce fait, qu'il connaît bien mieux que moi, car il est un avocat éminent, que la constitution en donnant à ce Parlement le droit de faire des lois criminelles lui donne dans une grande mesure un pouvoir sur les droits civils, pouvoir qu'il a exercé en plus d'une circonstance. Mon honorable ami n'a qu'à consulter les lois qui ont été votées par ce Parlement depuis la confédération, et il verra que maintes et maintes fois le parlement fédéral a voté, en vertu de son droit de rendre des lois criminelles, des lois qui était un empiètement direct sur les pouvoir des provinces. S'il lit l'article 255 du code criminel il verra ce qui suit :

Est coupable de contravention et passible, sur conviction sommaire, d'amende ou d'emprisonnement, avec ou sans travaux forcés (ou des deux), celui qui :

(a) Creuse ou pratique, ou fait creuser ou pratiquer, un trou ou une ouverture dans la glace, d'une grandeur ou superficie suffisante pur mettre la vie des gens en danger, sur des eaux navigables ou autres ouvertes au public ou fréquentées par le public, et laisse un trou, cette ouverture ou cet endroit, tant qu'il ouvrira ce danger pour la vie des gens soit que la glace s'y soit formée ou non, sans être entouré de broussailles ou d'arbres ou protéger par un garde-fou ou une clôture d'une hauteur et d'une force suffisantes pour empêcher d'y tomber accidentellement, soit à cheval, en voiture, à pied ou en patin.

Voici une question qui était directement dans les attributions des provinces. Rien n'était plus clairement un droit civil que le pouvoir donné à tout cultivateur dans la province de Québec de percer un trou dans la glace pour son propre usage pendant l'hiver. Or, le Parlement a cru bon de prohiber le percement de ces trous dans la glace, à moins qu'on ne prît des précautions, et jusqu'à un certain point cette loi empiète sur les pouvoirs provinciaux. Si l'honorable député lit ensuite l'article 285, il trouvera que là encore la loi concernant le libelle touche aux droits civils.

Quelqu'un qui se rend coupable de libelle est passible d'une certaine amende spécifiée par la loi civile. Mais bien que se soit une question de droits civils, on en fait aussi une question criminelle, et bien qu'une personne ait un recours devant les tribunaux civils lorsqu'elle est victime d'un libelle, elle a aussi un recours devant la juridiction criminelle, d'après la loi fédérale. Mon honorable ami trouvera partout dans les livres de loi de ces prétendus empiètements sur les droits civils, c'est-à-dire des lois que le Parlement a votées pour donner plus de protection à la société. Le parlement fédéral ajoute une autre protection à celle déjà donnée par la loi civile.

Mais quel est le but de ce bill ? Je l'ai déjà dit, et je le répète de nouveau, l'objet de ce bill est de reconnaître ce principe fondamental qu'on ne doit pas travailler le dimanche, et du moment que vous admettez ce principe vous devez admettre comme conséquence la nécessité d'une observance convenable du jour du dimanche. Je ne crois pas que les articles de cette loi qui défendent de travailler le dimanche soient réellement nécessaires dans la province de Québec, car s'il y a une province dans le Canada où cette partie de la loi morale est bien observée c'est certainement dans la province de Québec. Tous ceux qui ont demeurée dans cette province, ou qui n'ont fait simplement qu'y passer, savent que le dimanche il ne se fait aucun travail par la grande majorité de la population ou par ceux qui professent la religion de la majorité. On ne fait aucun travail, mais il n'en est pas ainsi dans toutes les provinces. Il peut y avoir des provinces où il faut donner à la loi morale une certaine consécration au moyen d'une loi positive. Si vous admettez le principe qu'il est juste que la loi positive appuie la loi morale et que vous devez donner une certaine consécration à la loi morale en décrétant qu'on ne doit pas travailler le dimanche, quel est le pouvoir qui peut faire cela avec plus d'efficacité que le Parlement fédéral ? Les législatures des provinces peuvent-elles y réussir efficacement ? Je dis non, parce qu'elles n'ont pas le pouvoir que nous avons ici.

On a créé tout récemment de nouvelles provinces. Les étrangers et les gens du dehors y affluent par milliers. Je suis certain que tout le monde ici et mon honorable ami autant que moi-même désire que la loi morale soit observée dans ces nouvelles provinces. Je suis certain que mon honorable ami conviendra avec moi que ce serait dans l'intérêt du bien-être du pays que la loi morale soit observée dans ces nouvelles provinces tout autant que dans les vieilles provinces du Canada, et si vous admettez ce principe, comment alors allez-vous le mettre en vigueur ? Vous direz peut-être que vous laisserez cela au soin des législatures. Ma réponse est que si vous laissez cela au soin des législatures elles ne pourront pas légiférer avec autant d'efficacité que le parlement fédéral le pourra pour faire prévaloir dans ces nouvelles provinces les conditions que nous désirons voir dans toutes les par-

ties du Canada. Voilà pourquoi nous avons cru bon de proposer cette législation, mais nous avons fait des exceptions qui sont indiquées dans le bill. Nous ne changeons en rien l'état de choses qui existe actuellement dans chaque province. Elles peuvent différer d'une province à l'autre. Mais nous ne dérangeons rien. Il n'y aura pas de différence dans les nouvelles provinces, parce-qu'elles n'ont pas encore adopté de législation à ce sujet, mais dans les anciennes provinces, dans la province de Québec, par exemple, la loi a consacré un certain état de choses, et autant que possible nous avons jugé bon de ne pas intervenir dans les lois qui existent aujourd'hui.

M. AMES : Si un établissement qui a une charte provinciale reste ouvert et travaille pendant sept jours de la semaine, est-ce que cet article, tel qu'il est rédigé, peut enlever au propriétaire de cet établissement les droits et privilèges dont il jouissait auparavant ? Si un établissement qui a une autorisation spéciale dans sa charte obtenue d'une législature provinciale lui permettant de fonctionner sept jours dans la semaine, est-ce que l'adoption de ce bill l'empêchera de fonctionner le dimanche dans l'avenir ?

Sir WILFRID LAURIER : Non, si c'est une loi d'intérêt général ; oui, si c'est une loi d'intérêt local.

M. HENDERSON : Est-ce que cela s'appliquera à une compagnie ?

Sir WILFRID LAURIER : Non.

M. R. L. BORDEN : Il n'est pas question dans le bill de loi d'intérêt général ; il dit tout simplement " toute loi provinciale."

M. AYLESWORTH : Le bill a été modifié par l'insertion d'une clause disant que dans l'article 2, " loi provinciale " signifie une loi publique.

M. R. L. BORDEN : Cela ne répond pas à la question de mon honorable ami de Saint-Antoine de Montréal (M. Ames).

M. AMES : Prenez, par exemple, une compagnie qui a obtenu une charte provinciale dans laquelle il y a une clause spécifiant directement qu'il lui sera permis de fonctionner sept jours dans la semaine, est-ce que cet article lui enlèvera le privilège qui lui est conféré par sa charte ? Je vous cite, par exemple, le Parc-Sohmer. Le Parc-Sohmer a obtenu de la législature provinciale une charte lui permettant de donner des représentations sept jours dans la semaine.

Sir WILFRID LAURIER : Est-ce une loi d'intérêt général ou une loi d'intérêt local ?

M. AMES : C'est une loi d'intérêt local.

Sir WILFRID LAURIER : Si c'est une loi d'intérêt local elle n'est pas comprise dans les dérogations visées dans le projet de loi.

M. PICHE : Je serais très heureux, sans doute, de me rendre au désir de mon chef l'honorable premier ministre, si les raisons qu'il a apportées en faveur de sa prétention avaient plus de force et me permettaient d'adopter sa manière de voir. Mais au lieu de confirmer sa prétention par l'exemple qu'il a cité, je prétends simplement qu'il a donné raison à mon amendement. L'honorable premier ministre a dit que le pouvoir de légiférer sur les droits civils avait été conféré aux législatures provinciales, mais que dans des occasions fréquentes l'autorité fédérale avait entrepris de légiférer au sujet des droits civils.

Pour soutenir sa prétention, il a cité les articles 255 et 285 du Code criminel. Je prétends que ces deux articles n'empiètent pas sur aucun droit civil quelconque, parce qu'ils ne sont pas contraire à aucune législation provinciale. Le seul but est d'aider une législature provinciale à assurer l'exécution des lois qu'elle a faites concernant les droits civils. Loin d'attaquer les lois provinciales, l'autorité fédérale vient au contraire à l'aide des provinces pour faire observer ces lois. Dans ces deux cas on offre aux législatures provinciales un remède plus efficace que celui qui est offert dans leurs propres lois. Mais dans ce cas-ci c'est tout différent. En adoptant ce bill nous ne venons pas en aide aux législatures provinciales ; nous ne leur donnons pas plus de pouvoir pour faire respecter les principes qu'elles veulent faire prévaloir, mais nous limitons leurs droits et nous agissons contrairement à leurs principes. Si on étudie l'article 285 du Code criminel, on découvre que le parlement fédéral a voulu protéger non seulement un droit civil mais un droit naturel. C'est tout naturel que nous empêchions une personne d'en tuer une autre ou de faire aucun acte qui pourrait causer la mort de quelqu'un. C'est là une question de droit naturel, et je crois que nous pourrions émettre la même prétention qu'aucun des articles dans la loi qu'on nous propose, ne protège des droits naturels.

Ce bill ne contient aucune protection de ce genre. Il n'y a aucun droit naturel ou civil dans la manière d'observer le sabbat. Ce bill n'a pas pour objet de protéger aucun droit naturel. Nous créons un droit nouveau qui n'a pas été encore reconnu. Par cette loi nous ne donnons pas de protection à aucun droit naturel ou civil, mais nous intervenons dans des choses qui ne sont pas du tout des droits naturels ou civils. Nous ne pouvons pas comparer les articles 255 et 285 du Code criminel à aucun article de ce bill, pas plus que nous pouvons faire de comparaison comme celle offerte par le ministre de la Justice au sujet du vol. Même dans les cas de larcins le Code criminel ne fait que venir en aide à la loi civile.

Il est déjà défendu par la loi civile de s'emparer de la propriété d'autrui et la loi criminelle ne fait que dire qu'à part les dommages qui seront imposés par la loi civi-

le le vol est passible d'emprisonnement. Il n'y a rien là-dedans contre le principe des droits civils; nous ne faisons que leur donner plus de force, ainsi que nous le faisons dans les articles 255 et 285 du Code criminel. Pour ces raisons je ne puis pas retirer mon amendement.

M. BOURASSA : Le ministre de la Justice a dit qu'un des objets de cet article était de protéger les notaires de la province de Québec. Si je ne me trompe pas, ce privilège est accordé aux notaires de la province de Québec en vertu de leur charte et non pas par une loi générale. L'argument de l'honorable premier ministre vient donc à l'appui de l'amendement que mon honorable ami (M. Piché) a proposé. L'honorable premier ministre dit que les habitudes de la population ne sont pas semblables dans toutes les provinces et qu'il est nécessaire de faire une loi fédérale pour que le dimanche soit observé d'une façon uniforme. C'est justement cela que fait l'amendement de mon honorable ami (M. Piché). Il laisse toute province qui croit que ce bill est tyrannique à l'égard de sa population, libre d'en suspendre l'opération dans cette province seulement. Nous ne voulons pas priver la province d'Ontario des avantages de cette législation si elle en veut. Mais nous voulons être libres de légiférer à notre guise dans notre propre province sur des questions de ce genre, et ainsi que l'honorable premier ministre l'a dit, le dimanche est aussi bien observé s'il ne l'est pas plus dans la province de Québec que dans aucune autre province. Nous demandons donc qu'on ne déclare pas criminel, un acte que dans notre conscience nous croyons devoir faire ; nous avons toujours fait, et qu'aucune loi provinciale n'a jamais défendu, parce que personne n'a jamais songé que ce Parlement reculerait deux cents ans en arrière pour rendre une loi de ce genre. Ce bill a pris les provinces par surprise et il n'est que juste que chaque province soit placée dans la position qu'elle aurait eue si elle avait su que cette loi devait être passée.

M. AYLESWORTH : Il n'y a aucun doute que tous les membres de ce comité comprennent l'importance que ceux qui appuient ce bill attachent à cet amendement. Notre seule justification comme parlement de légiférer sur ce sujet est la déclaration du comité judiciaire que cette législation en est une loi criminelle et je demande aux honorables députés de songer, lorsqu'ils voteront sur cet amendement, en quelle posture ils se trouveraient si, à propos d'un article du Code criminel, on proposait un amendement autorisant une législature provinciale à faire échec à la loi à sa volonté en disant qu'elle n'aura pas d'effet sur certaines choses qui ne lui plaisent pas.

M. PICHE : Mon ami est-il prêt à dire, en sa qualité de ministre de la Justice, que le comité judiciaire du conseil privé a jamais déclaré qu'une législature provinciale n'avait pas le droit de légiférer en cette matière?

M. AYLESWORTH : Je ne crois pas que le conseil privé ait jamais fait cette déclaration.

M. PICHE : Je ne le crois pas non plus.

(L'amendement de M. Piché est rejeté sur division.

M. R. L. BORDEN : Je veux faire remarquer au ministre de la Justice que dans la province de la Nouvelle-Ecosse toute loi particulière est d'intérêt général, en vertu de l'article d'interprétation, à moins qu'il ne soit formellement déclaré dans la loi même que c'est une loi d'intérêt local.

M. AYLESWORTH : Je crains que si nous entreprenions de faire face à cette objection cela élargirait beaucoup les exceptions.

M. R. L. BORDEN : C'est une simple idée que j'émets.

Sur l'article 3 :

Nonobstant tout ce que porte la présente loi, toute personne peut, le dimanche, faire quelque travail de nécessité ou d'humanité que ce soit ; et pour plus de certitude, mais non de manière à restreindre le sens ordinaire de l'expression " travail de nécessité ou d'humanité " il est par le présent déclaré qu'elle est censée comprendre les genres de travail qui suivent :

a) Tout traval nécessaire ou d'usage relativement au culte divin ;

a) Tout travail nécessaire ou d'usage relatimaladie et des souffrances, y compris la vente des drogues, des médicaments et des appareils chirurgiques au détail ;

c) La réception, transmission ou délivrance des dépêches télégraphiques ou téléphoniques ;

d) L'allumage et l'entretien de feux, l'exécution de réparations à des fourneaux,de réparations en cas d'urgence, et de tout autre travail, quand ces feux, ces réparations ou ce travail sont essentiels à quelque procédé de fabrication dont le caractère de continuité est tel que ce procédé ne saurait être arrêté sans préjudice grave à la production, à l'outillage ou au matériel employé dans ce procédé, ou si à défaut de l'exécution de ce travail dominical ce procédé ne saurait être pratiqué continuellement et sans danger les six autres jours de la semaine ;

e) Tout travail sans l'exécution duquel, le dimanche, il ne saurait être fourni d'une manière continue de courant électrique, de lumière, de chaleur, d'eau ou de gaz pour des objets légitimes ;

f) Le transport des voyageurs ou passagers et le travail qui s'y rattache ;

g) L'acheminement vers leur destination des trains et des bâtiments en marche lorsque commence le dimanche ;

h) Le chargement de marchandises sur les bateaux à passagers ou les trains à voyageurs, et leur déchargement, à des points intermédiaires ;

i) L'enlèvement de la neige et de la glace sur les voies de chemin de fer, l'exécution de réparations, en cas d'urgence, ou de tout autre travail de même nature incidente, sans l'exécution duquel, le dimanche, les transports ne sauraient

être effectués sans danger sur une ligne de transport ;

j) Le travail des équipes de garage dans les cours de chemins de fer, avant six heures du matin et après huit heures du soir ;

k) Le chargement, le déchargement et la manœuvre de tout bâtiment de mer qui sans cela serait indument retardé au-delà du jour fixé pour son départ, ou de tout navire qui sans cela serait en danger imminent d'être arrêté par la clôture de la navigation ;

l) Le soin du bétail sur pied et des produits périssables qui arrivent à un endroit au cours du dimanche ;

m) La manœuvre ou le service d'un bac ou bateau, autorisé par autorité compétente à transporter des passagers le dimanche ;

n) Le louage de chevaux et voitures pour l'usage personnel de celui qui les loue ou de sa famille pour toutes fins non prohibées par la présente loi ;

o) Tout travail inévitable après huit heures du soir, le jour du dimanche, pour la préparation de l'édition régulière du lundi matin d'un journal quotidien ;

p) Tout travail inévitable, après quatre heures de l'après-midi, le jour du dimanche, pour la préparation du levain dans une boulangerie ;

q) La livraison du lait et de la glace pour l'usage domestique et le travail des serviteurs domestiques ;

r) La mise en circulation par une compagnie canadienne de tramways électriques dont la ligne est interprovinciale ou internationale, des voitures de cette compagnie pour le transport des voyageurs, le dimanche, sur une ligne ou sur un embranchement où se fait actuellement un pareil service régulier.

M. BICKERDIKE : Je désire proposer au ministre de la Justice que le mot "urgence" soit inséré dans l'article 3, de manière que l'article se lise " travail d'urgence, de nécessité ou d'humanité." Je crois que cela résoudrait les objections qui ont été soulevées aujourd'hui.

Par exemple supposons qu'un steamer ayant 600 à 800 bestiaux à bord soit prêt à quitter le port de Montréal le samedi soir, et que l'on découvre que quelque chose s'est dérangé dans ses machines. Je ne crois pas qu'il y ait rien dans ce bill permettant de le réparer, afin qu'il puisse partir le dimanche. Il serait cruel de garder le steamer au quai pendant toute une journée de chaleur avec tous ces bestiaux à bord dont un grand nombre mourrait. Je n'ai aucun doute que cet amendement rencontrerait les vues de l'honorable député de Labelle au sujet de la descente du bois dans les rivières, et il serait approuvé aussi par d'autres personnes. Je crois que cet amendement aurait l'effet d'améliorer ce bill qui ne sera jamais populaire s'il n'est pas amendé de manière à ce qu'il soit acceptable au peuple. Pour qu'il soit utile il faut jusqu'à un certain point le faire populaire.

M. DEMERS : Je crois que le bill devrait comprendre le cas des cultivateurs. Il est bien connu que dans la province de Québec lorsque le température se comporte mal pour les récoltes nos cultivateurs ont été accoutumés, après avoir été à la messe la matinée d'aller aux champs et de rentrer leurs récoltes le dimanche après-midi. Ce n'est pas là une question de nécessité, mais une question d'urgence, et cela a été la coutume depuis des années dans la province de Québec.

M. MILLER : Je crois que le mot " urgence " est trop large et en plusieurs endroits ce serait beaucoup plus populaire de rejeter le bill complètement.

M. ARMAND LAVERGNE : Je voudrais que le ministre de la Justice explique à la Chambre ce que veut dire les mots " de nécessité ou d'humanité."

M. AYLESWORTH : Je crains que mon honorable ami ne veuille m'imposer une tâche trop forte. Les mots " nécessité ou humanité " seront interprétés par le tribunal qui jugera les causes ; ce ne sera pas une question de signification légale des mots mais une question de fait dépendant des circonstances spéciales, dans la cause qui sera soumise au tribunal. Au sujet de la proposition d'ajouter le mot " urgence " je crains que ce mot ne soit trop large. Je crains que si nous ajoutions ce mot toute personne qui désirerait faire quelque chose défendue par l'article 2 donnerait comme raison qu'il y avait urgence.

M. ARMAND LAVERGNE : Si un député faisait battre un œuf par sa cuisinière pour son déjeuner le dimanche matin, est-ce que cela serait une œuvre de nécessité? et serait-il obligé pendant les six autres jours de la semaine de donner à son employé vingt-quatre heures de repos à cause du surcroît d'ouvrage qu'il lui aura donné?

M. HENDERSON : Avant que l'article 3 soit adopté je désire dire quelques mots. Je regrette beaucoup la manière dont le bill a été rédigé ; je suis surpris que la Lord's Day Alliance l'ait rédigé de cette façon. Naturellement je suppose que le Gouvernement a adopté la rédaction préparée par la Lord's Day Alliance, parce que j'ai reçu une copie du bill venant de l'Alliance et je constate que sa rédaction et celle du bill du Gouvernement sont à peu près semblables. Voilà la question sur lequelle je désire appeler l'attention de la Chambre. Il y a beaucoup d'honorables députés qui hésitent à approuver l'énumération des travaux qui sont rendus légaux le jour du dimanche comme travaux de nécessité et d'humanité. Pour ma part, je n'ai jamais pu croire et mon éducation ne m'a pas porté à croire que ces travaux étaient des travaux de nécessité et d'humanité.

Je n'entends pas soulever d'objection contre le bill ; je me propose de voter en faveur de son adoption ; mais il ne me paraît guère juste de la part de la " Lord's Day Alliance " de vouloir forcer ceux qui ont des convictions arrêtées à cet égard à déclarer œuvres " de nécessité ou d'humanité " des travaux que dans leur conscience ils ne jugent pas

tels. Voici un exemple : pour ma part je ne considère pas que ce soit une œuvre de nécessité ou d'humanité que de transporter des voyageurs en chemin de fer le dimanche; cependant, si je veux voter en faveur de l'adoption du présent bill, je me vois forcé de faire une déclaration solennelle dans ce sens ; car, en effet, un vote donné à la Chambre des communes sur un bill de cette nature équivaut à une déclaration bien solennelle. Pourquoi la " Lord's Day Alliance " n'a-t-elle pas adopté quelque autre rédaction qui aurait mis la députation à même de remplir son devoir sans le moindre scrupule ? Supposons, par exemple, qu'elle ait ajouté à l'article 2 qui interdit le travail dominical, une disposition déclarant que l'acte ne sera pas applicable dans le cas de travaux de nécessité ou d'humanité, non plus que dans aucun des cas énumérés dans le bill depuis " a " jusqu'à " r ". Alors nous n'aurions pas été appelés à faire une déclaration que nous ne croyons pas en conscience avoir le droit de faire. J'aurais pu appuyer le bill avec beaucoup plus de conviction et d'enthousiame s'il avait été rédigé de cette manière. Mais tel qu'il est, il met dans une position difficile les députés qui ont des convictions arrêtées sur ce sujet.

Il est d'autres députés qui sont dans les mêmes sentiments que moi. Et bien que je n'espère aucunement réussir à engager le Gouvernement à modifier la rédaction du bill, je désire enregistrer ma protestation, afin qu'on ne puisse à l'avenir me reprocher d'avoir endossé une mesure que je n'étais pas en état de défendre. Pourquoi déclarerions-nous que tous ces travaux sont légitimes le dimanche? On dirait que nous cherchons à modifier le 3e commandement et à lui faire dire : " Six jours durant tu travailleras et feras tout ton ouvrage, mais le septième jour tu feras telle et telle chose ". Ce sera là le commandement, une fois modifié par le Gouvernement. A mon avis, notre Parlement n'est pas autorisé à modifier le 3e commandement. Voilà trois mille quatre cents ans que ce commandement a été promulgué, et nous devrions le maintenir intact. Nous pouvons atteindre le but vers lequel nous tendons sans légaliser le travail du dimanche. Toutes les dispositions du présent bill tendent à légaliser le travail du dimanche plutôt qu'à favoriser l'observance et la sanctification de ce jour. Le projet de loi déclare que tous les actes énumérés de " a " à " r " pourront être exécutés le dimanche et ne seront pas une violation de la loi. C'est là une déclaration absurde. Mais si le Gouvernement juge à propos de nous inviter à commettre des absurdités, il va bien falloir que nous passions par ce qu'il demande, sans quoi on nous accuserait de combattre une mesure que nous voudrions tous voir adoptée, mais sous une forme très différente.

M. AYLESWORTH : Ce bill ne déclare aucunement que les actes mentionnés de " a " à " r " sont des œuvres d'humanité ou de nécessité ; mais il déclare qu'ils seront considérés tels pour les fins de toute enquête judiciaire.

M. HENDERSON : L'honorable ministre fait une distinction assurément très subtile. Voici le texte de l'article :

Nonobstant tout ce que porte la présente loi, toute personne peut, le dimanche, faire quelque travail de nécessité ou d'humanité que ce soit ; et pour plus de certitude, mais non de manière à restreindre le sens ordinaire de l'expression " travail de nécessité ou d'humanité ", il est par le présent déclaré qu'elle est censée comprendre les genres de travail qui suivent :

Ainsi donc, tous ces actes énumérés de " a " à " r " sont considérés œuvres de nécessité et d'humanité. Mais il en est un bon nombre qui ne tombent réellement pas dans cette catégorie. C'est simplement une tentative de légaliser le travail du dimanche, ce que ce Parlement n'a pas le droit de faire et ne devrait pas faire, surtout lorsque nous pouvons atteindre le but d'autre manière. Si nous nous contentions de déclarer que la présente loi ne s'appliquera pas aux actes mentionnés de " a " à " r ", nous ne déclarerions pas qu'il est légitime de les commettre le dimanche, et le but n'en serait pas moins atteint. Les chemins de fer, par exemple, transportent les voyageurs le dimanche, bien qu'il n'y ait aucun texte de loi légitimant cette pratique. Pourquoi, dès lors, déclarerions-nous légal le transport des voyageurs ce jour-là ?

Un honorable DEPUTE : Alors pourquoi ne proposez-vous pas de supprimer cette disposition ?

M. HENDERSON : L'honorable député le demande-t-il? Je ne me suis jamais opposé au transport des voyageurs le dimanche. Il est nombre d'actes énumérés dans cet article depuis " a " jusqu'à " r " auxquels je ne trouve nullement à redire ; mais ma prétention c'est que nous ne nous y prenons pas de la bonne manière pour atteindre le but que nous avons en vue. C'est une question de conscience, et nombre de députés sont d'avis que nous ne devrions pas légaliser l'accomplissement le dimanche de certains actes que nous ne considérons pas légitime de faire ce jour-là.

M. BICKERDIKE : Dans ce cas, l'honorable député devrait accepter ma proposition et reconnaître que le mot " urgence " vaut mieux que ceux de " nécessité " ou d' " humanité ".

M. HENDERSON : Je ne crois pas que le mot " urgence " donne la solution de la difficulté.

Un DEPUTE : Cela faciliterait les choses pour vous.

M. WILLIAM ROCHE (Halifax): L'honorable député préopinant, dont les intentions sont très bonnes, devrait se rappeler que le 3e commandant a été donné primitivement à une population habitant un territoire de très faible étendue, mesurant 250 milles de longueur par 100 de largeur, et qui n'était pourvu d'aucun des moyens de transport, ni d'aucune des ressources de la vie moderne. C'est ce qui me fait croire que, dans l'interprétation d'un commandement comme celui-là, donné par Dieu lui-même, il faut tenir compte du principe que le repos dominical a été fait pour l'homme, et non pas l'homme pour le repos dominical. Comme, depuis un certain temps on s'est montré très libre et vacillant dans l'interprétation de ce commandement, il ne sera peut-être pas mal d'inclure cet article dans la loi quand même les extrémistes ne trouveraient pas entièrement de leur goût l'énumération des actes que l'on doit considérer travaux de nécessité et d'humanité. Les lois de cette nature sont généralement le résultat de compromis dans lesquels on fait aux diverses classes toutes les concessions compatibles avec la fin que l'on veut atteindre. Aussi, bien que ce ne soit pas la perfection, peut-être, nous agirions sagement en acceptant cette mesure sous forme de compromis, comme étant modérée, ni trop radicale, ni trop puritaine. Quant au mot "urgence" que l'honorable député de Montréal (M. Bickerdike) voudrait substituer à l'expression "travail de nécessité ou d'humanité", c'est un mot d'une conception et d'un sens très larges, et qui, interprété librement et généralement pourrait enlever tout effet au bill. Ce qu'un tel pourrait considérer nécessaire et d'urgence, la masse des habitants pourrait le considérer tout autrement. Et de plus, les avocats chargés de l'interpréter pourraient avancer quelqu'une de ces opinions extrêmes, quelqu'une de ces opinions perverses dont ils sont assez coutumiers, et y attribuer un sens tout différent de celui que lui donnerait un marchand, un exportateur de bestiaux ou le premier citoyen venu. En ce qui regarde le cas particulier qu'on a cité, je crois que le soin des bestiaux ou l'abrégement du voyage pour eux ou toute opération de cette nature serait aux termes du bill compris parmi les œuvres d'humanité car c'est précisement là une des exceptions contenues dans l'ancien testament.

Quant aux observations de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) sur la manière dont les dispositions du bill sont présentées, je ne vois pas qu'il s'en trouve d'autre qui soit préférable.

On commence par poser le principe général, ensuite l'exception et enfin on tient compte d'autres exceptions qui pourront être faites à la règle générale énoncée dans le bill. Mais je désire vous signaler en ce moment les paragraphes "f" et "g". Le paragraphe "f" a trait au transport des voyageurs et à la besogne accessoire à ce travail. Si l'honorable député de Halton était sur le quai lorsqu'il arrive un paquebot chargé d'un grand nombre de voyageurs qui ont été malades durant le voyage, ou s'il avait observé dans quelle condition nous arrivent nombre d'immigrants qui ont été enfermés dans un navire où sévissaient la maladie ou de multiples indispositions inséparables d'un voyage en mer, il serait le premier, je pense, à lever la main pour autoriser le transport immédiat de ces voyageurs sur les trains, ou l'adoption de tout autre moyen d'abréger le voyage ou de hâter leur arrivée à destination.

Je m'en vais dire un mot du transport des voyageurs et de la besogne accessoire à ce travail, la continuation du voyage à destination des trains et navires en chemin lorsqu'arrive le dimanche. La commission des transports m'a remis le texte d'une proposition en vue de modifier cet article par l'insertion des mots suivants :

Le transport des voyageurs, des marchandises, des colis de messagerie, des dépêches de Sa Majesté, la manœuvre d'aucun navire ou chemin de fer, ou l'exécution d'aucun acte se rattachant à ce travail.

Cette disposition me paraît trop large, car si elle devait être adoptée sous cette forme, la fin que l'on se propose dans le bill ne serait pas atteinte ; mais je pense que nous devrions insérer les mots suivants :

Nécessaire pour le transport immédiat des dépêches.

Il ne me paraît pas très sûr que nous devrions permettre l'envoi sur-le-champ des colis de messagerie ; mais il serait assurément très risqué d'insérer "marchandises"; car aux termes d'une telle disposition les propriétaires, agents ou employés de ce navire en viendraient à demander le congé immédiat des navires dès leur arrivée et rendre de nul effet ce bill dont la fin est d'empêcher l'exploitation, le dimanche, de toutes les entreprises industrielles.

M. BICKERDIKE : Et le bétail ?

M. W. ROCHE (Halifax) : Le soin du bétail se trouverait couvert par le terme "travail d'humanité". Je propose donc que le mot "dépêches" soit inséré dans cette disposition, et aussi, si on le juge à propos, celui de "colis de messagerie". Je vois que plus loin, on fait une exception pour le transport des marchandises d'une conservation difficile ; et je crois que c'est désirable, car il en résulterait autrement la ruine des expéditeurs ou destinataires, par la destruction totale des marchandises qui demandent à être consommées sans retard. Mais je suis d'avis que cette proposition dont j'ai parlé va trop loin, car le résultat serait d'enlever tout effet au bill. Toutefois, je ferai observer au ministre de la Justice qu'il serait expédient de faire une exception pour le service des dépêches, et s'il le croit à propos, pour les colis de messagerie.

M. BARR : Il est un peu tard aujourd'hui pour songer à rédiger des bills en conformité des Dix Commandements ou d'aucun d'iceux. Le temps me paraît venu où nous devons juger par nous-mêmes en notre qualité d'êtres doués de raison, et examiner de très près avant de l'adopter tout bill qui est soumis à la Chambre, qu'il émane de celui-ci ou de celui-là, de la " Lord's Day Alliance " ou de quelque autre corps. Si nous faisons le rapprochement entre ce bill tel qu'il est actuellement et le bill sous la forme où il a été déposé primitivement, nous devons reconnaître qu'il a subi des changements notables ; il est tellement mutilé qu'il ne reste presque plus rien du bill primitif que le premier article, ou même que le titre. Et à en juger par les apparences, avant que le bill ait passé la Chambre, il sera modifié de nouveau, de telle sorte que l'Alliance ne reconnaîtra plus son projet de loi.

Le comité, j'en suis sûr, a fait de son mieux ; il s'est efforcé de rédiger un projet de loi qui serait acceptable par la Chambre. Nous savons tous qu'il n'est aucunement satisfait du bill sous sa forme actuelle ; le fait est qu'il en est moins satisfait que du bill primitif. Il déclare qu'il lui faudrait plus de temps et qu'il ne veut proposer qu'un petit nombre d'articles. C'est assez pour me convaincre que le comité n'a pas terminé son travail, et que, par suite, son rapport ne saurait avoir le même poids que celui d'un comité faisant rapport d'un bill dans les conditions ordinaires. Telle est la portée de certains articles de ce projet de loi dans son état actuel, qu'il vaudrait mieux, à mon avis, le rejeter.

Plusieurs DEPUTES : Très bien ! très bien !

M. BARR : Voici, par exemple, une disposition accordant à toute personne qui travaille le dimanche vingt-quatre heures durant la semaine. Quel sera le résultat ? Les cultivateurs ont l'habitude de se faire aider le dimanche par leurs engagés à faire le service des étables. Je suis persuadé que les auteurs du présent bill n'ont jamais eu l'intention d'assurer aux garçons de ferme vingt-quatre heures libres durant la semaine, en conséquence des services ainsi rendus le dimanche ?

M. AYLESWORTH : Les ouvriers de ferme ne tombent pas sous le coup de l'article 4.

M. BARR : Et les servantes de ferme ?

M. AYLESWORTH : On propose de modifier l'article 4 par la radiation du paragraphe "q".

M. BARR : C'est un progrès, et nous espérons qu'il y en aura d'autres. Mais j'ose dire que la Lord's Day Alliance n'aurait jamais eu la pensée de déposer un bill si elle avait pensé qu'il serait défiguré au point d'accorder aux Juifs et aux "Seventh Day Adventists" le droit de travailler le dimanche. C'est là, à mon avis, autoriser comme jamais on ne l'a fait jusqu'ici, le travail du dimanche. Je suis bien sûr que les Juifs, lorsqu'ils étaient dans leur propre pays, forçaient les étrangers à se conformer à leurs pratiques et aux prescriptions de leur religion, et à observer le septième jour comme jour du Sabbat. Or, je ne crois pas qu'ils forment plus que le centième de notre population, et le reste désire que nous ayons un dimanche tranquille, et que les Juifs et les "Seventh Day Adventists" soient forcés de l'observer. Il est une autre classe probablement tout aussi nombreuse dans notre pays, celle des libres penseurs, qui préféreraient chômer le samedi plutôt que le dimanche ; s'ils le préfèrent, nous ne saurions nous y opposer, et je soumets que s'il se trouvait au pays une personne sur cent qui fût autorisée à travailler le dimanche, l'effet sur les jeunes générations serait assez mauvais pour plus que contrebalancer les bons effets que pourrait avoir le présent bill. Il n'y a pas de doute que nous avons actuellement une loi du dimanche qui peut soutenir la comparaison avec celle d'aucun autre pays du monde. J'ai voyagé dans beaucoup de pays, et dans aucun je n'ai trouvé qu'on sanctifiât le dimanche aussi bien que dans le Dominion. Il n'est pas de pays sous le soleil où le dimanche se passe aussi tranquillement qu'ici. Il est donc opportun que nous ayons une loi réglementant cette question. Nous devons nous rappeler que les lois provinciales sur ce sujet ont été déclarées *ultra vires*, et nous devons aussi nous rappeler qu'il nous arrive des centaines et des milliers de gens de pays où l'on ne sanctifie pas le dimanche; il est nécessaire que nous passions une loi qui les force à s'abstenir de toute œuvre servile ce jour-là. D'autre part, nous devrions veiller à ce que ce bill réponde à tous les besoins. Nous savons maintenant ce que la loi peut faire et ce qu'elle ne peut pas faire en vue de porter remède au mal, et il est très important, à mon avis, que ce bill soit examiné avec soin article par article.

M. BOURASSA : J'ai un amendement à soumettre au sujet des travaux de récolte et du flottage des billes.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : Je m'en vais faire l'appel des articles un à un. L'ar- " a " est-il adopté ?

M. PICHE : Quant au mot " urgence " proposé par mon collègue de Montréal, j'ai toujours compris qu'il avait été entendu devant le comité que ce mot devait rester dans le bill. Je vois dans mes notes des délibérations du comité que le mot " urgence " avait été inscrit devant le mot " nécessité ".

M. DANIEL : Vous avez raison; mais plus tard ce mot fut biffé. Les armateurs et expéditeurs, représentés par M. Francis King, nous prièrent d'insérer le mot " urgence ". Celui-ci nous demanda d'insérer ce mot "urgence " devant le mot " nécessité ",

dans les deuxième et cinquième lignes de l'article 3. Tant que l'article resta devant le comité, ce mot continua d'y figurer, mais au moment de l'adoption finale de cette article, on jugea le mot inutile et on le biffa.

Sur le paragraphe "d":

L'allumage et l'entretien des feux, l'exécution de réparations à des fourneaux, de réparations en cas d'urgence, et de tout autre travail, quand ces feux, ces réparations ou ce travail sont essentiels à quelque procédé de fabrication dont le caractère de continuité est tel que ce procédé ne saurait être arrêté sans préjudice grave à la production, à l'outillage ou au matériel employé dans ce procédé, ou si à défaut de l'exécution de ce travail dominical ce procédé ne saurait être pratiqué continuellement et sans danger les six autres jours de la semaine.

M. JOHNSTON: Les directeurs de charbonnages dans la Nouvelle-Ecosse m'ont représenté que cet article aurait probablement pour effet de les empêcher de faire le travail absolument nécessaire en vue d'assurer la continuité des travaux d'exploitation de la houillère. Comme les honorables députés le savent généralement, afin que l'exploitation d'une houillère puisse se faire sans interruption, il est de rigueur qu'une certaine somme de travail soit exécutée le dimanche, comme, par exemple, les travaux d'épuisement et particulièrement ceux de ventilation de la mine. Les directeurs de la "Dominion Coal Company" m'ont fait observer que cette disposition n'est pas suffisante pour autoriser ce travail indispensable; car on s'est demandé si les mots "procédé de fabrication" comprenaient tous les travaux nécessaires d'exploitation d'une mine de charbon. En vue de régler cette difficulté, je propose que les mots "autre travail", dans la 3e ligne dudit article soient biffés et remplacés par les suivantes: "travail industriel ou autre".

M. RALPH SMITH: La question soulevée par l'honorable député de Cap-Breton (M. Johnston) en est une à laquelle je m'intéresse, particulièrement en ma qualité de représentant des charbonnages les plus étendus de la Colombie-Anglaise. Comme membre du comité spécial, j'ai toujours supposé que les mots "travail de nécessité, dans l'article 3, étaient suffisants pour exprimer tout le travail exécuté dans les houillères le dimanche, car ce travail est nécessaire à la sécurité des personnes engagées dans l'exploitation des mines. Le travail de ventilation et d'épuisement de l'eau dans les galeries sont des opérations nécessaires en vue de mettre les mineurs à l'abri de tout accident. Il me semble que le paragraphe "d" loin de perdre de vue ce travail nécessaire, rend cette disposition beaucoup plus explicite. Je crois que tous les travaux nécessaires à l'exploitation d'une mine se trouveront couverts par cet article relatif au travail de nécessité. Si le terme "procédé de fabrication" a quelque signification ici, il veut dire la fabrication et la production du combustible. Sans doute, si l'article n'est pas parfaitement clair, je n'ai pas d'objection à accepter tout amendement qu'on jugera nécessaire. Mais je me suis chargé de faire rapport que la disposition réglait très bien la difficulté soulevée par l'honorable membre.

M. JOHNSTON: Ce qui m'a engagé à soulever la question, c'est que les gens intéressés dans l'exploitation des houillères dans la Nouvelle-Ecosse s'inquiètent beaucoup au sujet de cette affaire. Ils l'ont étudiée avec soin, ont consulté des avocats; et j'ai sous la main l'opinion d'un bureau d'avocat bien noté de Montréal, où l'on doute que l'article sous sa forme actuelle soit suffisant pour couvrir les opérations que j'ai mentionnées. Si le ministre de la Justice et le reste de la députation sont convaincus que l'article est applicable à ce genre de travail, je n'insisterai pas pour que l'amendement soit adopté.

M. DANIEL: En réponse à l'honorable député de Cap-Breton (M. Johnston), je ferai observer que cette question a été considérée en comité et que l'on a parlé de la nécessité d'aérer les galeries le dimanche et de les tenir en bon ordre pour la reprise du travail le lendemain. On a jugé que cet article était bien suffisant pour autoriser tout travail de cette nature le dimanche. Si l'on a quelque doute à cet égard, si l'on pense que l'article est trop restrictif, qu'on lui donne un sens plus précis et plus large; mais quant au comité il était persuadé que ce paragraphe "d" avait trait au travail même dont parle l'honorable député de Cap-Breton.

M. R. L. BORDEN: Si vous faites cet amendement, ne serait-il pas nécessaire d'ajouter les mots "cette industrie ou dans" après le mot "dans" dans la 7e ligne du paragraphe ?

M. AYLESWORTH: L'honorable député de Cap-Breton avait la parole et je n'ai pas voulu l'interrompre; mais je ferai observer ici qu'on a jugé à propos de supprimer tous les mots après "procédé", c'est-à-dire les trois dernière lignes du paragraphe "d". Le comité remarquera que ces trois dernières lignes ont simplement pour effet de mettre ce travail sous le coup d'une disposition restrictive en vertu de laquelle il est nécessaire, non seulement que le procédé de fabrication soit de telle nature qu'il ne puisse être arrêté sans préjudice "à la production, à l'outillage ou au matériel employé dans ce procédé", mais aussi qu'il soit de telle nature qu'à défaut de l'exécution de ce travail dominical, ce procédé ne puisse être pratiqué continuellement les six autres jours de la semaine. Cela pourrait entraîner des obligations tellement rigoureuses que les industries mêmes que cette disposition est desti-

née à protéger ne se trouveraient plus sauvegardées.

M. R. L. BORDEN : Je ne suis pas très sûr de bien comprendre. Est-ce qu'il n'y a pas l'alternative " ou si " ?

M. AYLESWORTH : L'alternative existe dans le bill tel qu'il se trouve soumis actuellement au comité ; mais devant le comité spécial de la Chambre nous avions le mot " et " à la place du mot " ou ". Je ne sais trop comment le mot " ou " fut substitué au mot " et " dans la nouvelle version du bill. Par suite, le travail qui se trouve permis le dimanche serait celui qui est inséparable d'un procédé ou d'un travail de fabrication, et à défaut de l'exécution duquel, le dimanche, l'exploitation ne pourrait se poursuivre d'une manière ininterrompue durant les six autres jours de la semaine. On a pensé que l'effet serait de multiplier tellement les exceptions que la règle posée par l'article se trouverait virtuellement annulée. On soustrairait ainsi à l'empire général de la loi toutes les classes de travail décrites ; et comme ce n'est pas désirable, et qu'en apparence toutes les industries se trouvent suffisamment protégées par la première partie de l'article, on propose de supprimer entièrement les trois dernières lignes du paragraphe. C'est la proposition que je fais ; mais nous ferons peut-être bien auparavant de décider du sort de l'autre amendement.

M. CONMEE : L'amendement proposé par l'honorable député de Cap-Breton (M. Johnston) est nécessaire si l'article doit avoir la signification que lui attribue l'honorable ministre de la Justice. Il me paraît évident que l'aération et l'épuisement de l'eau dans une mine quelconque sont des travaux qui peuvent être exécutés n'importe quel jour de la semaine aussi facilement que le dimanche ; mais vous ne pourriez peut-être pas alors exploiter la mine pendant un aussi grand nombre d'heures durant la semaine ou d'une manière aussi économique que si le travail en question avait été exécuté le dimanche. La pratique ordinaire est de continuer à faire actionner les appareils par un très petit nombre d'hommes, deux ou trois ; et je pense que sans l'amendement de l'honorable député de Cap-Breton, l'article n'aurait pas le sens que veut lui attribuer le ministre de la Justice.

M. JOHNSTON : Ma proposition est que les mots " autre travail " dans la 3e ligne dudit paragraphe "d" soient supprimés et remplacés par les suivants: "travail industriel ou autre"; et que dans la 7e ligne dudit paragraphe, après le mot " dans ", les mots " cette industrie ou dans " soient insérés.

(Les amendements de M. Johnston sont adoptés.)

M. AYLESWORTH : Je propose de biffer tous les mots après le mot " procédé " dans la 7e ligne.

M. RALPH SMITH : Je ne puis comprendre pourquoi nous bifferions ces lignes, considérant combien il est nécessaire de protéger la vie des mineurs. C'est là, à mon avis, le passage de l'article qui assure la vie du mineur. Le travail du dimanche dans une houillère a pour fin de mettre les mineurs à l'abri de tout accident le lundi et autres jours de la semaine. Si les appareils ne fonctionnent pas le dimanche comme les autres jours, il s'accumule des gaz dangereux et la vie des mineurs est mise en péril le lundi. La partie de l'article qui autorise l'exécution de ce travail nécessaire le dimanche est précisément celle que le ministre voudrait supprimer :

Ou si à défaut de l'exécution de ce travail dominical ce procédé ne saurait être pratiqué continuellement et sans danger les six autres jours de la semaine.

M. AMES : Cette difficulté, à mon avis, serait réglée par l'addition d'une clause pour la protection des employés. Cette clause pourrait être rédigée en ces termes : " sans préjudice grave à la production, à l'outillage ou au matériel employé dans ce procédé ou sans danger pour ceux qui y sont employés."

M. AYLESWORTH : Il n'est d'aucune importance, dans mon opinion, que nous retenions ou que nous supprimions les trois dernières lignes de l'article. Le but du paragraphe ainsi modifié était d'assurer le résultat même que l'on a indiqué. Si par l'omission de ces lignes nous courons quelque risque de diminuer la sécurité des travailleurs dans les houillères, comme l'a indiqué l'honorable député de Nanaïmo (M. Smith), il est préférable que ces lignes ne soient pas biffées. Mais on a pensé qu'elles pourraient être biffées sans inconvénient, vu que l'opération en question serait rangée parmi celles qu'on ne saurait interrompre sans préjudice grave à la production, à l'outillage ou au matériel.

M. RALPH SMITH : Et à la vie ?

M. AYLESWORTH : Il en résulterait en même temps, j'imagine, quelque préjudice grave à l'outillage.

M. R. L. BORDEN En définissant une infraction suivie d'une longue liste d'exceptions qui tombent dans la catégorie des travaux de nécessité ou d'humanité, vous vous mettez dans l'obligation d'être remarquablement explicite, d'entrer dans beaucoup de détails et de ne rien omettre, si vous ne voulez pas vous exposer au danger d'une part d'accorder une trop grande latitude et à celui, d'autre part, d'être trop exclusif. Je serais porté à partager l'opinion de l'honorable député de Nanaïmo ; mais, d'autre part, je ne puis me cacher que l'emploi de ces mots aura l'effet d'autoriser certaines choses que nous ne nous proposons pas d'autoriser pour le moment. Il serait peut-être à propos de réserver cet ar-

ticle jusqu'à ce que nous ayons pu l'examiner un peu plus longuement.

M. AYLESWORTH : Je n'y ai pas d'objection, si l'honorable député le désire.

M. R. L. BORDEN : Je n'y tiens pas particulièrement, si le ministre est satisfait de son côté.

M. AYLESWORTH : Je ne considère pas que l'amendement ait beaucoup d'importance dans un sens ou dans l'autre.

M. AMES : Ne résoudriez-vous pas la difficulté en adoptant ma proposition et en insérant les mots "danger de perte de vie." Vous avez prévu le cas du préjudice grave à la production, à l'outillage ou au matériel: mais vous n'avez pas prévu le cas du préjudice grave à la personne de ceux qui seront appelés le lundi matin à travailler dans les mines.

M. JOHNSTON : En permettant le fonctionnement d'un ventilateur ou d'une pompe dans une houillère, vous prenez des mesures pour la plus grande sécurité des employés. Dès que vous cessez de faire fonctionner les ventilateurs ou les pompes, la vie des mineurs est exposée.

M. AMES : La seule raison indiquée dans le paragraphe pour permettre ce travail, c'est la nécessité de mettre à l'abri de tout dommage, les biens, la production ou l'outillage ; mais il se trouve des cas dans lesquels l'accumulation des gaz pourrait être un danger pour les personnes, sans être une menace pour la propriété.

M. RALPH SMITH : Le mot "sécurité" à cet endroit veut dire la sécurité des personnes, et non pas la sécurité des biens.

M. CONMEE : Je ne crois pas que cet article assure la fin que se propose l'honorable député (M. Ralph Smith), même si l'amendement du ministre de la Justice est adopté. Il me semble que la première ligne devrait être rédigée en ces termes :

L'allumage ou l'entretien de feux ou l'exécution de travaux nécessaires dans l'exploitation des mines.

Le même besoin existe pour l'exploitation des autres mines que pour l'exploitation des houillères. Si vous maintenez le texte actuel il faudra un long et fatiguant procès pour décider ce que cela veut dire.

M. RALPH SMITH : Il peut se trouver diverses autres industries dont il n'est pas question, à part l'exploitation des mines.

M. KENNEDY : Je ne suis pas avocat, mais je pense être doué du sens commun ordinaire, et l'article, sous cette forme, me paraît très clair. Si ce travail d'épuisement et d'aération de la mine n'est pas exécuté le dimanche, il sera nécessaire de l'exécuter le lundi ; et de plus une partie de la mine pourra se trouver inondée ou les gaz pourront s'y être accumulés de telle sorte qu'il pourra être dangereux pour les mineurs d'y entrer le lundi. Il est parfaitement clair que la mesure même que demande l'honorable député de Cap-Breton se trouve énoncée dans l'article.

M. CONMEE : Cet article ne pourrait être invoqué que pour le cas d'une mine dans laquelle l'eau ou le gaz cause des ennuis.

M. RALPH SMITH : L'honorable député se fait une idée très fausse des conditions d'exploitation d'une houillère. Il est aussi nécessaire d'aérer une mine, le dimanche, qu'il lui est nécessaire de prendre ses trois repas ce jour-là en vue de pouvoir reprendre son travail le lundi. Les mineurs ne pourraient pas pénétrer dans la mine pour y reprendre leur travail, le lundi, si les ventilateurs n'avaient pas fonctionné sans interruption le dimanche.

M. R. L. BORDEN : Le bill se sert de l'expression "préjudice grave à la production, à l'outillage ou au matériel." Il me semble que la présence d'air impur causerait un préjudice grave à l'outillage et à l'installation, car si les galeries se remplissent de gaz explosifs, les mineurs ne pourront pénétrer dans la mine pour y travailler. A mon avis, l'article tel qu'il est assure parfaitement l'exploitaion d'une mine ; mais je ne vois aucun mal à adopter l'amendement du ministre de la Justice.

M. BARKER : Je propose que les mots "ou industrie" soient insérés dans la 3e ligne et que les mots "ou dans cette industrie" soient insérés dans la 7e ligne du paragraphe "d". Alors l'objection soulevée par le député de Rainy River n'aurait plus sa raison d'être ; la disposition s'appliquerait à l'exploitation des puits de pétrole et à toute autre industrie de cette sorte dans laquelle en cessant de pomper, le dimanche, on se trouverait à interrompre le travail durant la semaine.

M. AYLESWORTH : J'imagine alors que l'honorable député (M. Barker) considérerait que les trois dernières lignes du paragraphe ne sont pas nécessaires.

M. BARKER : Je ne vois pas très bien la nécessité de cette disposition; mais je crois qu'elle a été insérée à la demande des propriétaires de hauts fourneaux.

M. AYLESWORTH : Dans ce cas, laissons-la. A ce sujet, je propose d'insérer une nouvelle exception comme article "d-2", destiné à régler un cas différent, mais qui réglerait probablement aussi le cas dont il vient d'être question. Il s'agirait de commencer l'article par ces mots : "L'allumage et l'entretien des feux nécessaires à la protection des biens."

M. CONMEE : Pourquoi limiter cela aux feux ? Je m'intéresse aux mines autres que celles de charbon. Pourquoi ne pas dire aussi les pompes ou ventillateurs ?

M. AYLESWORTH : Le ventilateur, ou la pompe, sera actionné par le feu, ou par la vapeur.

M. CONMEE : Les feux sont partie intégrante des fourneaux, mais je ne crois pas qu'ils soient acunement utilisés dans ce cas. Supposons qu'il s'agisse d'un moteur électrique ?

M. AYLESWORTH : Ce cas est réglé par le paragraphe suivant. La disposition que je veux faire insérer est destinée à régler une difficulté d'un tout autre genre. Lorsque ce passage fut rédigé on avait en vue de sauvegarder des installations dans lesquelles la température doit être maintenue à un certain degré, sous peine de détérioration. On entretient les feux en vue d'empêcher l'eau de se congeler dans les tuyaux, ou ceux-ci de se fendre, ou en vue de maintenir une certaine température dans les locaux où l'on emmagasine des denrées alimentaires. Or, ces expressions, qu'on a jugées amplement suffisantes pour régler de tels cas, seraient applicables dans le cas des houillères que l'honorable député de Nanaïmo voudrait protéger. Il me semble qu'une fois cette modification faite et l'amendement de l'honorable député de Hamilton adopté, les trois dernières lignes de ce paragraphe pourraient être biffées sans danger, et le sens de l'article en serait rendu plus clair.

M. R. L. BORDEN : Il peut être téméraire de proposer des amendements, vu que ce bill a été considéré avec beaucoup de soin par le comité spécial. La proposition que je m'en vais faire a simplement pour but de donner à l'article plus de concision et de clarté. Il gagnerait peut-être à être couché à peu près dans les termes suivants: " L'exécution de tout travail inséparable d'une industrie ou procédé de fabrication quelconque d'une telle nature qu'il ne puisse être interrompu sans sérieusement mettre en danger la vie ou les biens ou les produits de cette industrie ou de ce procédé ". On a là, à ce qu'il me semble, en moins de mots, tout ce que renferme le présent article.

M. FIELDING : L'honorable député ne mentionnera-t-il pas la santé en même temps que la vie ?

M. R. L. BORDEN : C'est une excellente idée; mais j'hésite à proposer la modification d'un article qui a été longuement et mûrement considéré par nombre de députés compétents. Cet article ne dit absolument rien au sujet du danger de mort.

M. AYLESWORTH : Ce serait compris dans l'expression générale " travail de nécessité ou d'humanité ".

M. R. L. BORDEN : Cette observation peut être fort juste; mais après nous être servis de ces expressions, nous énumérons dix ou douze cas que nous ne croyons pas suffiamment couverts par elles. Je ne trouve pas à redire au principe énoncé dans cet article. C'est simplement la forme que je voudrais modifier.

M. SCHAFFNER : Je désire protester énergiquement contre la radiation des trois dernières lignes du paragraphe.

M. GALLIHER : Cette disposition a été, je crois, étudiée avec soin par le comité; dans son état actuel, elle comprend plus qu'elle n'était d'abord destinée à comprendre; et il est probable qu'elle résout la difficulté d'une manière plus satisfaisante que ne le ferait un article rédigé à la hâte en comité général. Un avocat a émis l'opinion que son interprétation pouvait être douteuse; mais il est très peu d'articles d'aucun statut au sujet desquels on ne trouvera pas un avocat pour exprimer quelque doute.

(L'amendement de M. Barker est adopté.)

M. JOHNSTON : Je ne suis pas très convaincu de l'opportunité de biffer les trois dernières lignes. Je ne suis pas très assuré de la signification des mots " sans préjudice grave à la production ". Prenez, par exemple, le cas de grandes forges ou de grandes aciéries. Il est nécessaire d'exécuter certains travaux, le dimanche, pour éviter toute interruption du travail durant les six autres jours. Il est possible que le produit ne serait pas sérieusement endommagé si ce travail était exécuté le lundi, mais la production serait diminuée. Le ministre de la Justice est-il d'avis qu'on pourrait interpréter ce résultat comme étant " un préjudice à la production " ?

M. AYLESWORTH : Les difficutés soulevées par l'honorable député de Cap-Breton (M. Johnston) et l'honorable député de Nanaïmo (M. Ralph Smith) se trouveraient assez bien résolues par l'insertion des mots " ou industrie " ainsi que de la nouvelle exception dont j'ai parlé. Il n'y aurait pas d'objection à ajouter les mots " vie ou santé ", de manière à ce que le paragraphe commence par ces mots: " L'allumage ou l'entretien de feux indispensables à la protection des biens, de la vie ou de la santé ".

M. GALLIHER : Dans l'exploitation des minies de quartz, quelques hommes sont employés le dimanche à s'assurer de la solidité de ce qu'on appelle, le " hand wall " afin que les hommes, lorsqu'ils se remettront au travail. le lundi, ne soient pas exposés à se faire tuer par des éboulements de quartiers de roc, de la même manière qu'ils seraient exposés à perdre la vie par des explosions de grisou, dans une mine de charbon. Je pensais que le bill prévoyait ce cas, mais après avoir prêté l'oreille à l'honorable ministre, je n'en suis plus très sûr.

M. BURROWS : Dans toute entreprise de fabrication, il est nécessaire qu'il y ait un gardien le dimanche pour prendre soin de l'outillage.

M. JOHNSTON : J'aimerais que ce point fût parfaitement élucidé. Une députation représentant les propriétaires de forges et d'aciéries s'est présenté devant le comité spécial et a fait observer que certains travaux devaient être exécutés le dimanche en vue de prévenir toute interruption des travaux durant la semaine. Cette interruption n'aurait pas l'effet d'endommager le produit ou l'outillage mais elle empêcherait les hommes de faire leur six jours d'ouvrage. Virtuellement les hommes ne se mettraient à l'ouvrage que le mardi. C'est en vue d'une situation comme celle-là que je voudrais que les trois dernières lignes fussent maintenues. Autrement nombre d'ouvriers seraient forcés de chômer le lundi.

M. DANIEL : Le ministre de la Justice a-t-il considéré avec soin quel serait l'effet de la radiation de ces trois lignes ? Ce seul paragraphe a coûté au comité plus de temps et de travail qu'aucun autre. Pour ma part je suis d'avis que si le ministre ne donne pas quelque autre raison de les supprimer, il vaudrait beaucoup mieux laisser ces trois lignes. Il est certains travaux qui doivent être exécutés le dimanche, si l'on veut que le travail se fasse sans interruption et sans danger durant les six autres jours de la semaine. En maintenant ces trois lignes, nous ne faisons de tort à personne. Je n'ai entendu formuler aucune objection sérieuse contre leur maintien, et je ne vois pas de bonnes raisons de les supprimer.

M. AYLESWORTH : La discussion qui a eu lieu a établi assez clairement quel serait l'effet du maintien ou de la suppression de ces trois lignes. Personne ne désire gêner l'exécution des travaux nécessaires dans l'exploitation des charbonnages et qu'on nous a fait connaître ; et si ces travaux sont suffisamment protégés par l'amendement proposé à la première partie du paragraphe, alors les trois dernières lignes sont inutiles. Voici quel danger il y a de laisser ces trois lignes au point de vue de l'effet général de la mesure. Le paragraphe établit une exception. Le travail visé par la première moitié du paragraphe est rangé parmi ceux qu'il est permis de faire. Le travail visé par la seconde partie du paragraphe sera également permis, si les trois dernières lignes sont maintenues. Le mot "continuellement" dans l'avant dernière ligne est très dangereux. Voyez quel serait probablement l'effet si les trois dernières lignes restaient. Dans ce cas, on serait autorisé à faire tout le travail qu'il est nécessaire d'exécuter, le dimanche, pour que l'exploitation puisse se faire sans interruption durant les six autres jours de la semaine. Mais s'il faut consacrer cinq ou six heures d'un jour quelconque de la semaine en vue de mettre l'usine en mesure de fonctionner à sa pleine capacité, ce travail pourrait être exécuté le lundi tout aussi bien que le dimanche. La seule différence c'est qu'en n'exécutant pas ce travail le dimanche vous ne pourriez pas poursuivre les opérations ordinaires de l'usine sans interruption durant les six autres jours de la semaine. J'imagine que, dans toute entreprise de fabrication, il y a une période de repos plus ou moins prolongé nécessaire pour l'outillage. On laisse s'éteindre les feux, on laisse tomber la vapeur. Devons-nous permettre l'exécution de ce travail le dimanche quand le seul inconvénient à le faire, le samedi ou le lundi, ce serait la perte de temps ainsi occasionnée ? Nous ne le pensons pas; et si ces trois lignes devaient rester, on serait à même de plaider que ce travail était autorisé le dimanche, puisque en laissant tomber la vapeur et s'éteindre les feux un autre jour, les travaux de fabrication n'auraient pu être poursuivis sans interruption durant les six jours.

M. DANIEL: Le comité poursuivait un but quelque peu semblable; il voulait que l'ouvrier fût à même de travailler et de retirer son salaire pour les six jours tout entiers. C'est précisément ce que le comité avait en vue. Bien entendu, si ce travail ne se fait pas le dimanche, tous ces hommes se trouveront obligés de chômer durant tout un jour, peut-être de la semaine ; et c'est une des raisons qui ont engagé le comité à insérer cette clause, pour que les équipes nombreuses ne fussent pas forcées de chômer sans nécessité.

M. MILLER : Si vous maintenez les trois dernières lignes, il sera loisible, à ce qu'il me semble, pour toute usine de faire du dimanche, la journée consacrée pour ainsi dire au grand ménage et aux réparations ; on pourra négliger de faire la semaine les réparations de toutes sortes, d'aiguiser les scies, de réparer les courroies, etc., et remettre tous ces travaux au dimanche.

M. BARKER : Lorsque cette question fut soulevée pour la première fois en cette Chambre, je me rappelle que les propriétaires de hauts fourneaux furent ceux qui proposèrent l'insertion de ces lignes ; et je crois que ce qui les engageait à faire cette demande ce n'était pas le désir de remettre au dimanche les travaux de nettoyage ou autres de cette nature, mais que la fonte des minéraux doit se faire d'une manière ininterrompue et se continuer le dimanche sans interruption, sans abaissement de la température. Ils voulaient donc qu'il fût clairement établi, qu'ayant commencé le jeudi ou le vendredi la fonte d'une certaine quantité de minerai, la fusion devrait se continuer uniformément jusqu'à la fin, quand même il faudrait quatre, cinq ou six jours. C'était là leur but, si je comprends bien, et il est probable que ces trois dernières lignes ont été rédigées dans ce but. Je ne fais pas partie du comité, et je n'étais pas présent lors de la discussion qui s'est faite à ce sujet ; mais c'est là la raison, je pense.

M. AYLESWORTH : Leur cas est clairement réglé par la première partie du paragraphe, où il est question d'un procédé qui

ne saurait être interrompu sans préjudice grave à la production ou à l'outillage.

M. R. L. BORDEN : On objecte que les trois dernières lignes permettraient, par exemple, l'extraction du minerai le dimanche sous prétexte que cette extraction est nécessaire en vue de l'alimentation des hauts fournaux pour les six jours. Si je me rappelle bien, c'est l'observation qu'ont faite les auteurs du bill. Le ministre de la Justice est-il de cet avis ?

M. AYLESWORTH : Je me propose de modifier les trois dernières lignes.

M. R. L. BORDEN : Pour cette raison entre autres ?

M. AYLESWORTH : Je n'avais pas songé à celle-là, mais ce sera une raison de plus.

M. RALPH SMITH : Au point de vue de la sécurité du mineur employé dans les houillères, il me semble que si vous éliminez les mots en question, vous ne lui accordez pas la protection dont il a besoin dans les circonstances particulières où il se trouve.

M. AYLESWORTH : Ne sera-t-il pas suffisamment protégé par ces mots :

L'allumage et l'entretien de feux indispensables à la protection des biens, de la vie ou de la santé.

M. RALPH SMITH : Je n'avais pas compris qu'on se proposât de faire adopter une telle proposition.

M. AYLESWORTH : Je la proposerai lorsque le paragraphe sera mis aux voix.

M. RALPH SMITH : Au point de vue du mineur dans les mines de charbon, cette dispositon serait claire.

M. DANIEL : L'honorable député voudra-t-il dire ce qu'il pense du maintien des trois dernières lignes du paragraphe " d " ?

M. RALPH SMITH : Je suggère de les réserver à moins qu'on les remplace par des dispositions visant à assurer la sécurité du mineur.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'amendement proposant de biffer les trois lignes sera-t-il adopté ?

M. FOSTER : Oui, pourvu qu'il soit entendu qu'un nouvel article sera ajouté au bill.

M. R. L. BORDEN : A la condition qu'on ajoute un article décrétant clairement qu'on pourra pratiquer la ventilation dans les houillères.

M. CONMEE : Dans toutes les mines.

M. R. L. BORDEN : J'ai cité un exemple; je parlais de toutes les mines, cela va sans dire.

M. JOHNSTON : Et les forges et les aciéries ? Les représentations que les intéressés canadiens ont faites au comité semblent indiquer, à mes yeux du moins, qu'il est de toute nécessité que ces établissements exécutent certains travaux le dimanche, afin de poursuivre leurs opérations sans interruption. Je ne suis pas certain que les travaux auxquels ils désirent se livrer le dimanche soient tellement indispensables que, s'ils étaient interdits, le rendement ou l'outillage de ces établissements en souffrirait beaucoup. A moins de leur permettre de faire ces ouvrages qui ont peu d'importance, je crains qu'un grand nombre d'ouvriers soient dans l'obligation de chômer le lundi. C'est dans le but de protéger ceux qui seraient exposés à perdre la journée du lundi que je voudrais conserver ces trois lignes.

M. BURROWS : Il me semble qu'on pourrait en dire autant d'autres établissements industriels. Occupons-nous, par exemple, de l'industrie du minotage ou de toute autre entreprise industrielle qui utilise la vapeur. Il est d'usage de laisser refroidir les chaudières, le samedi soir, et de les vider, le dimanche soir. Il est impossible de vider une chaudière à vapeur si ce n'est plusieurs heures après qu'elle a été mise hors feu, et on paralysera certaines branches de l'industrie, à moins de parer à cet inconvénient et de permettre la surveillance des machines le dimanche. On devrait adopter des dispositions en ce sens, car il y va de l'intérêt de plusieurs entreprises industrielles, non seulement des opérations du minotage mais de toutes les fabriques qui utilisent la vapeur. Les chaudières des locomotives ou les machines des établissements qui se servent de la vapeur doivent être réparées le dimanche.

M. LALOR : J'approuve entièrement les observations de l'honorable député. A titre de manufacturier, je sais qu'il faut employer des gardiens le dimanche soir aussi bien que le samedi soir. Pour la protection de nos établissements contre l'incendie, il est indispensable que nous ayons la permission d'y mettre des gardiens.

M. FIELDING : Je ne crois pas qu'on s'oppose à l'emploi des gardiens. Mais, en conservant ces lignes, je crains que le résultat soit de convertir le dimanche en un jour consacré aux réparations de toutes sortes. Or, l'objet du bill est de permettre le travail pendant six jours. Si une entreprise industrielle a besoin d'un jour pour faire des réparations, qu'elle les fasse l'un des six premiers jours de la semaine, et non le septième.

M. CONMEE : Alors, les opérations ne se poursuivraient pas sans interruption.

M. FIELDING : Mais, vous vous apercevez que le dimanche deviendra le jour des réparations ordinaires. Les intéressés attendront ce jour-là qu'ils convertiront en un jour de travail. Ne devrait-on pas confondre les réparations avec les travaux ordi-

naires et les exécuter pendant l'un des six autres jours, et non le dimanche ?

M. RALPH SMITH : Bien que j'approuve de tout cœur ce projet de loi, il me semble que, dans chaque branche de l'industrie, certaines réparations doivent se faire le dimanche et ne sauraient être exécutées pendant l'un des six autres jours de la semaine.

M. AYLESWORTH : Ces réparations ne sont-elles pas prévues dans la première partie du bill qui permet de procéder aux réparations essentielles ?

M. RALPH SMITH : Je réponds au ministre des Finances qui déclare qu'il est probable que les intéressés convertiront le dimanche en un jour consacré aux réparations. Je soutiens, que dans chaque branche de l'industrie, certaines réparations doivent se faire le dimanche. Cela s'applique particulièrement à l'exploitation des charbonnages.

Une VOIX : Quel genre de réparations ?

M. RALPH SMITH : Toutes sortes de réparations aux machines, lorsque l'exploitation de ces mines se poursuit sans interruption pendant les six jours ouvrables. Ainsi, lorsqu'il est impossible d'arrêter les machines au cours de la semaine, il faudrait leur faire subir des réparations pendant qu'elles sont en mouvement. Je prétends que, dans ce cas, il faut exécuter les travaux d'amélioration ou de réparation le dimanche. Je comprends parfaitement la nécessité d'une disposition permettant de faire des réparations même ce jour-là.

M. BOURASSA : L'amendement proposé par le ministre de la Justice aurait pour effet de faire perdre une demi-journée aux ouvriers employés dans tous les établissements qui utilisent la vapeur. On dirait que nous fondons un pays nouveau. Pourquoi suppose-t-on que, sans cette loi, tous les manufacturiers canadiens dérogeraient à leurs habitudes et convertiraient le dimanche en un jour consacré aux réparations de toutes sortes ? Cela n'a pas eu lieu auparavant. Il me semble que les ouvriers ont droit à une journée de travail complète le lundi. En prêtant l'oreille à cette proposition, nous couperions en deux la journée du lundi et nous empêcherions les ouvriers de gagner leur plein salaire ce jour-là.

M. LALOR : L'industrie métallurgique n'est pas seule en cause. Pensons aux fabriques de conserves où la matière première est exposée à se gâter.

M. FIELDING : Le cas a été prévu.

M. MILLER : Si le député de Nanaïmo (M. Ralph Smith) veut dire que, dans tous les établissements, il est plus commode de faire les réparations le dimanche, je suis de son avis ; mais, je n'en admets pas la nécessité.

M. FIELDING.

M. RALPH SMITH : J'entends dire que cela est indispensable dans certaines branches de l'industrie.

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

Reprise de la Séance.

ADOPTION DU BILL RELATIF A LA EMPIRE TRUST COMPANY.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le bill (n° 135), déposé par M. Worthington, relatif à la compagnie " Empire Trust."

M. R. L. BORDEN : Je suis prêt à étudier ce bill si on s'est entendu au sujet du nom de la compagnie.

M. FIELDING : J'apprends que le député de Sherbrooke devait présenter une motion demandant à changer le nom de la compagnie en celui de Dominion Trust Company. Après cette modification, rien ne s'opposera à l'adoption du bill.

M. R. L. BORDEN propose :

Que l'article suivant soit ajouté comme article 1er du bill.

1. Le nom de l' " Empire Trust Company ", en la présente loi désignée sous le vocable " la compagnie ", est changé en celui de " Dominion Trust Company ", mais ce changement de nom n'amoindrira ni ne modifiera en rien les droits et obligations de la compagnie ni ne leur portera atteinte, ni n'aura aucun effet sur aucune instance ou procédure maintenant pendante intentée par la compagnie ou contre elle, ni sur aucun jugement existant en sa faveur ou contre elle, laquelle instance ou procédure, pourra, nonobstant ce changement de nom, être poursuivie, continuée ou menée à fin, et lequel jugement pourra être exécuté, tout comme si la présente loi n'eût pas été rendue.

Cet amendement a été rédigé par le rédacteur des lois d'après la formule usitée en pareil cas. Je dois dire au ministre des Finances qu'à part une dépêche du député de Sherbrooke, j'ai reçu une lettre des avocats de la compagnie qui m'apprennent qu'une autre compagnie plus ancienne a fait changer son nom, l'an dernier, par la législature de Québec et est maintenant désigné sous le vocable " Dominion of Canada Trusts Corporation." Toutefois, je crois qu'on peut changer le nom de cette compagnie et, si l'autre soulève des objections, la question pourra être vidée au Sénat.

M. FIELDING : Je ne connaissais pas l'existence de cette compagnie de la province de Québec. Nous pouvons peut-être adopter le bill à la condition suggérée par l'honorable député. Naturellement, il y a autre chose à considérer que le consentement de la compagnie. Il faut prévoir la confusion qu'une similarité de noms pourrait créer. Quoiqu'il en soit, cette difficulté vient de m'être signalée, mais j'accepte la proposition de l'honorable député qui nous

demande d'adopter le bill et de laisser au Sénat le soin de trancher la question.

(La motion de M. R. L. Borden est agréée. Il est fait rapport du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF A LA COMPAGNIE DES EMBRANCHEMENTS DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur le bill (n° 75), déposé par M. Crawford, tendant à constituer en corporation la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique.

Sur l'article 10.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Je propose de modifier l'article 10 en biffant le mot " ordinaires " dans la deuxième ligne et dans la neuvième ligne pour le remplacer par le mot " privilégiées."

M. W. F. MACLEAN : Des actions libérées ?

M. EMMERSON : Des actions privilégiées.

M. W. F. MACLEAN : Mais le bill dit des actions libérées. Peut-il y avoir des actions privilégiées libérées ?

M. EMMERSON : Oui, aussi bien que des actions ordinaires libérées. Elles ont une valeur plus grande; voilà toute la différence.

M. W. F. MACLEAN : Viendra-t-on me dire qu'on se propose d'approuver la remise d'actions privilégiées en paiement des différentes choses que la compagnie acquerra ?

M. EMMERSON : En paiement des terres. Pourquoi pas ?

M. W. F. MACLEAN : Avez-vous un précédent à citer? S'il est une chose qui doit entrer dans la caisse de la compagnie c'est le prix de vente de ces actions privilégiées.

M. EMMERSON : Mais, il y entre.

M. W. F. MACLEAN : Non; on le remettra aux promoteurs de l'entreprise et on l'emploiera à d'autres fins semblables.

M. EMMERSON : Supposons que la compagnie vende les actions privilégiées, en touche le prix puis le donne en paiement des choses mentionnées dans le bill, à savoir :

En paiement de terrains, d'outillage, matériel roulant, docks, élévateurs, quais, entrepôts, bateaux ou navires, ou matériaux et privilèges acquis ou des services rendus, autres que des services de promoteurs, et aussi pour les créances *bona fide* des entrepreneurs et des ingénieurs, tel montant d'actions privilégiées qui sera un équivalent légitime et raisonnable pour les biens achetés.

M. W. F. MACLEAN : Combien émettra-t-elle de ces actions privilégiées ?

M. EMMERSON : Elle a le droit d'émettre tant d'actions-priorité et tant d'actions ordinaires.

M. W. F. MACLEAN : Quel est l'article ?

M. FOSTER: L'article 5. Les trois quarts des actions peuvent être privilégiées.

M. SPROULE : N'est-ce pas permettre la remise en pur don des actions libérées ?

M. EMMERSON : Non, la compagnie obtient des terres en retour.

M. SPROULE : L'article mentionne aussi le matériel roulant, les docks, les élévateurs, les matériaux de tout genre et ajoute " ou en considération des droits, pouvoirs, garanties et privilèges acquis."

M. EMMERSON : " Ou des services rendus autres que des services de promoteurs."

M. SPROULE : Supposons que la compagnie, veuille donner un paquet d'actions en garantie, rien ne l'oblige à exiger quelque chose en échange. Elle pourrait distribuer ces actions à ses amis comme bon lui semblerait ou peu s'en faut.

M. EMMERSON : La garantie est une obligation; les actions seraient une garantie subsidiaire et la compagnie les reprendrait.

M. SPROULE : Pas du tout. Supposons qu'elle donne un paquet d'actions en échange d'un prêt temporaire.

M. GALLIHER : Le mot " garantie " signifie certainement qu'une chose sert à assurer l'exécution d'une obligation. Ce n'est pas un cadeau.

M. FOSTER : Je crois que l'honorable député a une fausse notion de cette garantie. Admettons que cette compagnie dise: J'ai besoin de votre garantie pour contracter un emprunt temporaire; je vous donnerai en échange une certaine quantité d'actions priorité.

Cela ressemblerait à une prime ou à un paiement. Il est vrai, ainsi qu'on l'a dit, qu'il importe peu que la compagnie vende les actions et vous remette l'argent ou vous donne les actions. Mais, l'inconvénient dans ce dernier cas c'est que les directeurs, seuls, fixent la valeur des actions, tandis que, lorsque ces dernières sont vendues sur le marché libre, la compagnie reçoit le prix courant. Il y a une grande différence entre estimer les actions à 30 pour 100 et les vendre au pair. En effet, dans la première hypothèse, on augmente d'autant les frais d'établissement sur lesquels il faudra plus tard payer des dividendes et des intérêts. Y a-t-il un moyen de s'assurer que la compagnie estimera ces actions à un prix raisonnable, lorsqu'elle les remettra en garantie

ou en considération de droits et de privilèges ?

M. EMMERSON : Je crois que la valeur de ces actions s'établirait d'elle-même. Les directeurs dont le premier devoir serait de se rendre compte de ce que ces actions rapporteraient sur le marché libre, en connaîtraient la valeur. Il faut supposer que les directeurs attacheraient le plus haut prix à ces actions.

M. FOSTER : Ils devraient le faire.

M. EMMERSON : Il me semble que ce privilège leur permettrait d'atteindre leur but beaucoup plus facilement.

M. FOSTER : Il obvierait à la nécessité d'emprunter sur la place, mais permettrait de se laisser écorcher.

M. GALLIHER : Je m'aperçois que l'honorable député (M. Foster) interprète exactement cet article, mais est-ce que la difficulté qu'il prévoit n'est pas aplanie par les mots suivants qui se trouvent plus loin :

Tel montant d'actions privilégiées qui sera un équivalent légitime et raisonnable pour les biens achetés.

M. FOSTER : Le ministre l'a dit, tout dépend du soin que les directeurs prendront afin d'en avoir pour leur argent.

M. W. F. MACLEAN : Se peut-il que ces actions priorité l'emportent un jour sur les actions ordinaires ?

M. EMMERSON : Les actions priorité ont toujours le pas sur les actions ordinaires.

M. W. F. MACLEAN: Oui quant au paiement des dividendes, mais pourraient-elles l'emporter sur les actions au point de vue de la compagnie ?

M. EMMERSON : Non.

M. R. L. BORDEN : Je n'en vois pas la raison.

M. W. F. MACLEAN : Cela viendrait en conflit avec l'article suivant qui décrète que le Grand-Tronc-Pacifique détiendra les actions ordinaires de manière à avoir la haute main sur la compagnie.

M. EMMERSON : Il y a plus d'actions ordinaires que d'actions priorité.

M. R. L. BORDEN : Oui ; mais, bien qu'il y ait $50,000,000 d'actions de cette compagnie dont $20,000,000 au plus d'actions priorité, si la compagnie n'émettait que $1,000,000 d'actions ordinaires, les autres l'emporteraient.

M. EMMERSON : Il ne devra pas y avoir plus de $20,000,000 d'actions-priorité.

M. R. L. BORDEN : D'accord, mais rien n'oblige la compagnie à émettre des actions ordinaires. Elle pourrait n'en émettre que jusqu'à concurrence de $1,000,000 que le Grand-Tronc-Pacifique détiendrait, tandis que des tiers possèderaient $20,000,000 d'actions-priorité et auraient la haute-main sur l'entreprise.

M. EMMERSON : Je reconnais la justesse de cette observation. Je n'avais pas suffisamment examiné ce point. Je pensais que la compagnie était obligée d'émettre tant d'actions-priorité et tant d'actions ordinaires. Il faudra modifier l'article 34.

M. W. F. MACLEAN : Afin d'obliger la compagnie du Grand-Tronc à détenir toutes les actions ordinaires ?

M. EMMERSON : Non seulement à détenir toutes les actions ordinaires qui seront émises, mais à en émettre pour $30,000,000.

L'article, ainsi modifié, est adopté.

Sur l'article 11.

M. FOSTER : Quel chemin de fer est déjà établi depuis un endroit situé sur la division de l'est du Transcontinental à Edmunston ou dans le voisinage, dans la province du Nouveau-Brunswick, jusqu'à Rivière-du-Loup, dans le comté de Témiscouata, dans la province de Québec ?

M. EMMERSON : Ce district est desservi par le chemin de fer Témiscouata qui relie Edmundston à Rivière-du-Loup.

M. FOSTER : Alors, qu'entend-on faire—doubler cette voie ferrée ?

M. EMMERSON : Non. Elle passe dans une partie du pays où les pentes sont telles qu'il est presque impossible que ce chemin de fer transporte des marchandises. La compagnie, j'imagine, voudrait établir une voie ferrée convenable.

M. W. F. MACLEAN : C'est afin que l'Intercolonial ait deux cordes à son arc.

M. EMMERSON : L'Intercolonial ne saurait avoir trop de cordes à son arc.

M. FOSTER : Il s'agit de savoir si ces cordes lui sont utiles. Quelle distance sépare Edmunston de Rivière-du-Loup ?

M. EMMERSON : La distance est d'environ 80 milles.

M. FOSTER : Vous avez construit un chemin de fer à travers cette partie du pays en mettant fortement à contribution l'Etat et les particuliers. Un coin de cette région est assez fertile mais la plus grande partie n'est guère productive et je me demande comment elle pourra alimenter deux voies ferrées. Que connait-on au sujet des pentes et que se propose-t-on de faire relativement à la voie nouvelle. L'établira-t-on près de l'ancienne? Vaut-il mieux, au point de vue économique et dans l'intérêt public, doubler cette voie ou diminuer les pentes du chemin de fer qui existe déjà ? Multiplier les voies ferrées dans un territoire qui ne peut pas en alimenter une seule, est plus nuisible qu'utile, au point de vue économique.

M. EMMERSON : Le bill ne mentionnait pas cet embranchement lorsqu'il a été sou-

mis au comité des chemins de fer. C'est le représentant de Témiscouata (M. Gauvreau) qui a proposé d'ajouter cet alinéa. Naturellement, en discutant ce projet de loi, il ne faut pas perdre de vue que c'est la compagnie qui est censée demander ces privilèges et qu'en les accordant, nous n'imposons à l'Etat aucune obligation relativement à la construction de ces embranchements.

M. W. F. MACLEAN : Le ministre peut-il nous dire quelle autre compagnie a obtenu l'autorisation de construire un chemin de fer dans ce territoire, à part la compagnie du chemin de fer de Témiscouata ? Je me rappelle qu'il y a quelques années, le député de Victoria, N.-B. (M. Costigan) a fait adopter une loi à ce sujet.

M. EMMERSON : C'est la compagnie du chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick. Cette voie est sur le parcours du Grand-Tronc-Pacifique. Partant de la jonction de la Chaudière elle se rend à la rivière Saint-François, à Connors ou dans le voisinage et se raccorde avec une ligne qui relie Edmundston à Connors, sur le fleuve Saint-Jean, près de la frontière qui sépare le Maine du Nouveau-Brunswick.

M. FOSTER : Voici l'inconvénient qui se présente à mes yeux. Avis a été donné du dépôt de ce bill du Grand-Tronc-Pacifique qui a été imprimé et distribué. Il mentionnait un certain nombre d'embranchements. Le public a appris que l'établissement de ces voies ferrées serait autorisé. Sans aucun avis et à la dernière heure, un député animé des meilleures intentions propose que cette autorisation s'étende à 80 autres milles de voie ferrée. Tout se passe en cinq minutes. On semble ne pas avoir de raisons valides à offrir. N'est-ce pas obtenir des privilèges à la manière des brasseurs d'affaires ? Règle générale, les bills tendant à autoriser l'établissement d'un chemin de fer sont soumis à certaines formalités afin que le public soit mis au courant, et nos règlements sont très sévères sur ce point.

Dans le présent cas, aucune des formalités ordinaires n'a été observée ; mais, au dernier moment, lorsqu'il est presque impossible d'annoncer la nouvelle, vous permettez de construire un chemin de fer parallèle à un autre sur une distance de 80 milles. Si vous le faites une fois, vous pouvez le faire cinq cents fois. C'est faire table rase de toutes les précautions dont nous entourons la concession de pareils privilèges. Qui sait si ce projet ne présente pas des inconvénients graves ? Si les avis réguliers avaient été donnés, les intéressés auraient pu faire entendre des protestations. Nous sied-il d'accorder des chartes de chemins de fer de cette façon. Je ne le pense pas.

M. GAUVREAU : Me permettra-t-on de dire deux mots au sujet de l'embranchement de Rivière-du-Loup à Edmunston? Tous les renseignements relatifs à cet embranchement ont été fournis au comité des chemins de fer qui a permis d'inscrire l'amendement dans le projet de loi lors de sa réimpression. Ma proposition fut discutée à fond et le député de Dorchester (M. Morin) a été seul à la combattre. A la suite d'un entretien avec lui, il déclara que rien ne s'opposait à son adoption, vu qu'elle ne ferait pas tort au Québec-Central. Le chemin de fer de Témiscouata jouit d'un monopole. Il traverse un grand district où la population se livre à l'exploitation forestière et à la culture du sol. Nous demandons la construction de cet embranchement afin de lui faire concurrence et de créer un port de mer à Rivière-du-Loup, si ce projet est susceptible d'exécution. Tant qu'il n'y aura pas de ligne rivale, le chemin de fer de Témiscouata établira les tarifs qui lui conviendront. Lorsqu'il y aura une autre voie ferrée, il sera tenu d'exiger des prix de transport raisonnables et sera mieux disposé à faire des améliorations.

Voilà l'une des raisons qui nous ont engagés à demander la construction de cet embranchement. A l'unanimité des voix, le comité a acquiescé à cette demande. Le représentant de Dorchester a été seul à s'objecter. On m'a demandé s'il y avait un autre chemin de fer. J'ai répondu qu'il y en avait un autre mais que nous désirions lui faire concurrence. A mes yeux, rien ne motive la suppression de cet alinéa.

M. FOSTER : J'espère que l'honorable député comprendra le motif de mes critiques. Aux termes du règlement, mon honorable ami et le député de Dorchester ne sont pas seuls chargés d'accorder ou de refuser des privilèges semblables. Ils peuvent tomber d'accord, mais cela ne suffit pas pour se dispenser de l'avis et des formalités que la loi prescrit. Nos deux collègues peuvent faire bon ménage ensemble ; cela n'empêche pas que le public a son mot à dire. Quant à tolérer cette pratique, autant vaut supprimer toutes les règles relatives à la publicité et toutes les formalités qui sont la garantie indispensable d'une sage législation de l'avis de tous les parlements et principalement du nôtre.

Le représentant de la circonscription (M. Gauvreau) croit qu'en insérant cette disposition dans le projet de loi, il pourra exercer une plus forte pression sur l'autre compagnie et en obtenir un meilleur service. C'est fort bien à son point de vue mais ce n'est pas ainsi que le Parlement doit envisager cette question. Je me contente de faire cette observation qui a beaucoup d'importance. Je me demande comment nous pourrions approuver de semblables prescriptions législatives.

M. EMMERSON : C'est une objection que le comité des chemins de fer pouvait à bon droit prendre en considération. Je n'assis-

tais pas à la séance lorsque le comité a mis l'article 11 en délibération et j'ignore si cette objection a été soulevée et si le manque d'avis a été invoqué. Il est incontestable que les promoteurs de cette entreprise n'ont pas publié d'avis au sujet de cet embranchement en particulier et je ne sais pas si le règlement nous autorise à les dispenser de cette formalité.

M. SPROULE : Tout le bill semble entouré de ténèbres qu'on n'a pas encore dissipées et le public ignore le but secret que poursuivent les promoteurs de l'entreprise.

M. EMMERSON : Encore un mystère !

M. SPROULE : Oui, et un mystère incompatible avec les prérogatives du Parlement.

Tout d'abord, le Grand-Tronc-Pacifique entreprit d'établir des embranchements qui auraient fait partie de sa ligne transcontinentale. Il est d'accord avec le Grand-Tronc qui consent à garantir le remboursement de ses obligations. Le premier s'engageait à établir des voies ferrées et des embranchements mais, avant qu'il eut construit le premier mille de son chemin, survint une autre compagnie composée des mêmes membres.

Celle-ci désire être constituée en corporation sous le vocable de la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique et ses membres sont les mêmes, ou peu s'en faut, que ceux de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Elle demande l'autorisation de construire des embranchements sur le même parcours que l'autre compagnie a choisi.

Si le Grand-Tronc-Pacifique s'est déjà proposé sincèrement de s'acquitter de ses obligations, je ne comprends pas son désir de voir une autre compagnie constituée en corporation afin de construire des embranchements couvrant presque le même territoire. Celui de Montréal au Transcontinental passe virtuellement par la même route. Celui de Port-Arthur à Winnipeg, qui doit se raccorder à la ligne-mère du Transcontinental, ne s'écarte guère de l'autre tracé. Enfin, la ligne se dirigeant de Montréal vers l'ouest jusqu'au réseau principal se confond presque avec l'embranchement que le Grand-Tronc-Pacifique est autorisé à établir. Les résultats seront-ils préjudiciables au pays ? Pourquoi retrouve-t-on les mêmes hommes dans les deux compagnies? Les actions passent du Grand-Tronc-Pacifique au Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique à la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique ; c'est un chassé-croisé, une espèce de casse-tête chinois si compliqué qu'un avocat de Philadelphie ne saurait quelle responsabilité assume une compagnie tandis qu'une autre la repousse, ni comment le pays sortira de ces différentes transactions.

De plus, dans une partie du territoire, l'Intercolonial aura beaucoup à souffrir. Les marchandises qui seront confiées à la ligne nouvelle auraient alimenté le trafic de l'Intercolonial, de sorte que vous obligerez le chemin de fer qui nous appartient à crier famine pour gorger de faveurs la voie ferrée qu'on est à la veille de construire. Cette conduite est-elle sage? Il ne m'appartient pas de le dire dans le moment. Cette question a été discutée il y a déjà longtemps.

Si ce raisonnement s'applique au Grand-Tronc-Pacifique, à plus forte raison doit-il s'appliquer dans le présent cas, attendu que les mêmes personnes fondent une compagnie auxiliaire pour lui confier la tâche qui incombait au Grand-Tronc-Pacifique.

Ce dernier se dégagera-t-il de la responsabilité qu'il a assumée pour la rejeter sur une compagnie sans solvabilité que nous ne pourrons pas obliger à tenir les engagements pris par la compagnie qui lui a donné le jour? Il y a anguille sous roche et ceux qui demandent l'adoption du présent bill nous cachent des choses qu'ils devraient nous dévoiler, afin de nous mettre en état de décider s'il est sage ou imprudent d'accorder à cette compagnie les privilèges qu'elle sollicite. Voici des embranchements qui couvriront une distance de 5,000 milles ; quant aux avis, c'est comme s'il n'y en avait pas eu. Le comité n'a pas sérieusement examiné cette question, car pendant que nous nous débattions dans les trames de ce projet de loi, les promoteurs de l'entreprise guettaient l'occasion de brûler l'étape en l'absence d'un grand nombre des membres du comité. Ils réunirent leurs propres amis et le comité adopta le bill et, depuis, nous n'avons jamais pu obtenir les éclaircissements que nous avons le droit d'exiger.

J'avais compris que la mention de plusieurs embranchements serait supprimée, ils figurent tous ici et plusieurs ont le même tracé que les embranchements que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique devait construire pour assurer le succès du Transcontinental, et sur lesquels reposaient certaines obligations aux termes du traité conclu avec l'Etat. La compagnie sera-t-elle dégagée de ces obligations lorsque cette troisième compagnie entreprendra d'établir ces lignes ? Quels seront les rapports entre cette dernière et le Transcontinental, le Grand-Tronc-Pacifique ou le Grand-Tronc ? Les garanties de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique seront-elles annulées ? Un mystère semble planer sur toute cette affaire qui n'a pas été expliquée à la Chambre, et que celle-ci ne comprend pas.

M. W. F. MACLEAN : Je demanderai au premier ministre s'il pensait à ces compagnies filiales lorsqu'il a déposé le projet de loi sur le Transcontinental il y a deux ou trois ans ? Ces compagnies n'étaient-elles pas comprises en premier lieu dans le projet ?

M. EMMERSON : Le Parlement devait penser à ces compagnies lorsqu'il a adopté la loi sur le Transcontinental il y a quelques

années. La mention de cinq ou six embranchements seulement ne prouve pas d'une façon concluante qu'on devait toujours se contenter de ceux-là.

M. SPROULE : Pourquoi la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne construirait-elle pas elle-même ces embranchements ?

M. EMMERSON : On a plus d'une fois répondu à cette question, même depuis que le bill est venu en discussion devant le comité général. J'ai dit à plusieurs reprises que ces dispositions n'étaient pas nouvelles, qu'au cours de cette session nous en avions décrété de semblables en faveur d'autres réseaux de chemins de fer. Chaque jour, chaque session, le Pacifique-Canadien demande le privilège de construire des embranchements se raccordant avec sa voie, non sous son nom propre mais sous celui d'une compagnie auxiliaire. Où est le mystère, ou le danger ? Nous accordons les mêmes droits au chemin de fer canadien du Nord.

M. SPROULE : Franchement, nous espérions obtenir une réponse plus satisfaisante. Sans manquer de respect pour le ministre, je dois dire que je n'ai pas encore entendu un semblant d'explication sur ce sujet.

M. EMMERSON : C'est peu flatteur pour moi car, la dernière fois que ce bill est venu en discussion, j'ai complètement élucidé ce point. L'honorable député ne devait pas être présent.

M. SPROULE : Non, je n'étais pas présent.

M. EMMERSON : J'ai été de bonne foi envers le comité et j'ai donné des explications complètes, quoique l'honorable député puisse les croire insuffisantes. Pour le moins dire, ma réponse n'a pas été évasive.

M. SPROULE : Si je commets une injustice à l'égard du ministre, c'est parce que j'étais absent et que je n'ai pas lu le compte rendu des délibérations. Mais, au comité des chemins de fer, j'ai cru m'apercevoir qu'on se montrait réticent au sujet du bill et qu'on refusait de fournir aux députés les éclaircissements qu'ils avaient le droit d'obtenir. Des membres de la droite se tenaient au fond de la salle et ne cessaient de crier "adopté" comme si le comité n'avait pas le privilège de se renseigner.

M. FOSTER : Il me semble que le ministre ne m'a pas encore répondu au sujet de cette manière singulière d'accorder des privilèges. J'attache peut-être trop d'importance à cette objection ; pourtant, je me permettrai de l'exposer de nouveau au comité.

M. EMMERSON : Si l'honorable député désire que je traite ce point d'une manière spéciale...

M. FOSTER : Un règlement bien clair nous guide en de pareilles matières. Lorsqu'une compagnie, ou un groupe de citoyens, désire obtenir l'autorisation de construire un chemin de fer, elle doit faire une demande régulière, mentionner entre quels endroits elle veut établir sa voie ferrée, employer certains moyens de publicité, afin de renseigner le public et de permettre à ceux dont les intérêts seraient menacés de connaître ce qui se passe et de protester au besoin.

Lorsque toutes les formalités ont été observées et que le projet de loi vient en discussion devant le comité des chemins de fer, le comité, ou la Chambre, a-t-il le droit de faire ceci, par exemple : Jones et compagnie ayant sollicité l'autorisation de construire un chemin de fer de Calgary à Saskatoon et ayant rempli toutes les formalités prescrites, leur bill est délibéré par le comité des chemins de fer, puis par la Chambre; le comité et la Chambre, qui réclament le droit de modifier ce bill, peuvent-ils leur accorder des privilèges qu'ils ne sollicitent pas et leur permettre d'établir une autre voie ferrée, disons, de Regina à Dauphin ? Il me semble que non. C'est un cas identique qui se présente. Voici une compagnie qui demande au Parlement certains privilèges. Ses embranchements doivent relier certains endroits. Les avis sont publiés ; le bill passe par la filière ordinaire, est soumis au comité, puis à la Chambre. Ceux-ci, après avoir accordés les privilèges demandés en totalité ou en partie, ont-ils le droit, aux termes du règlement, d'autoriser la construction d'un chemin de fer différent, sans la publication des avis réguliers et sans l'accomplissement des formalités prescrites ?

M. EMMERSON : Je saisis l'objection de l'honorable député. Le comité des chemins de fer aurait pu à juste titre la prendre en considération. Je comprends qu'un avis est nécessaire pour le dépôt d'un projet de loi. Mais, je suis d'avis que rien n'empêche le comité, lorsqu'il est saisi d'une demande relative à l'établissement d'une voie ferrée de modifier le bill et d'obliger les intéressés à construire un chemin de fer différent. Cette objection aurait pu influencer la décision du comité. Toutefois, le bill est conforme à la loi. J'ignore si l'honorable député saisit ma pensée, mais le comité des chemins de fer ayant modifié le bill et l'ayant renvoyé à la Chambre, l'objection vient trop tard.

M. FOSTER : Elle ne vient pas trop tard, mais le comité peut peut-être passer outre.

M. EMMERSON : Je crois que le comité a ce pouvoir, mais il s'agit de savoir s'il devrait l'exercer.

M. FOSTER : Vous dites que le comité, ou la Chambre, a le droit de modifier le bill ; cependant, la modification doit avoir trait à l'objet du bill.

M. EMMERSON : Celle-ci y a trait, car le comité a ajouté un embranchement à plusieurs autres.

M. FOSTER : La compagnie demande l'autorisation de construire des embranche-

ments dont vous pouvez changer le parcours, mais la permission d'établir un embranchement entièrement différent ne se rapporterait à aucune des premières propositions.

M. EMMERSON : Le comité, pendant qu'il s'occupe de tous les embranchements peut fort bien dire : Vous aurez la permission d'en construire douze pourvu que vous consentiez à en établir un treizième. Le comité est libre d'en ajouter un treizième, s'il le juge à propos, et c'est apparemment ce qu'il a fait dans cette circonstance.

M. FOSTER : Ni le comité ni la Chambre ne devraient enfreindre le règlement.

M. EMMERSON : J'ignore si un membre du comité a soulevé l'objection au sujet du premier embranchement qui fait l'objet de la discussion.

M. R. L. BORDEN: Je crois que tout dépend de la question que le ministre posait il y a un instant. Cet amendement a-t-il été demandé par la compagne ou lui a-t-il été imposé ?

M. EMMERSON : Je crois que le comité le lui a imposé.

M. R. L. BORDEN : Vous ne devriez pas tenir la compagnie responsable d'un amendement qu'elle n'a pas demandé mais qui lui a été imposé.

M. EMMERSON : D'après moi, c'est ce qui a eu lieu.

M. R. L. BORDEN : S'il en est ainsi, quelque soit notre décision, nous ne devrions pas tenir la compagnie responsable de ce qu'elle n'a pas demandé.

M. GALLIHER : Dans l'intention de ses auteurs le règlement devrait surtout s'appliquer au cas d'une compagnie qui demande le privilège de construire une voie ferrée, tandis que d'autres compagnies intéressées s'y opposent.

Je comprends parfaitement que, lorsqu'une compagnie, après la publication d'avis relatifs à l'établissement de certains chemins de fer, sollicite du comité ou de la Chambre la permission d'en construire d'autres, cette demande doit être repoussée parce que la compagnie n'a pas donné l'avis nécessaire et qu'elle désire obtenir des privilèges dont le public n'a pas eu connaissance.

Dans le présent cas, la compagnie ne demande que les privilèges mentionnés dans l'avis, et un député qui doit connaître les besoins de son district, dit : Dans l'intérêt du pays, et de cette région en particulier, la compagnie, lorsqu'elle construira ces embranchements, devrait en établir un autre de tel endroit à tel autre endroit. Personne n'a objecté le manque d'avis. J'assistais à la séance du comité et on ne s'est pas plaint de cela lorque l'honorable député a proposé d'ajouter cet embranchement.

Je me range à l'avis du ministre, qui déclare que nous ne pouvons pas obliger la compagnie à construire un autre embranchement. Mais si, dans l'exercice de notre discrétion en notre qualité de mandataires du peuple, nous croyons sage d'ajouter un nouvel embranchement, lors même que la compagnie ne l'a pas demandé et ne l'a pas mentionné dans l'avis, le public ne peut certainement pas en souffrir.

M. FOSTER : C'est irrégulier, mais la Chambre a le pouvoir de le faire.

Sur le paragraphe 2 :

Depuis Montréal, en passant par la ville de Joliette et la vallée de la rivière l'Assomption ou la vallée de la rivière Noire, dans le comté de Joliette, à un point de raccordement avec le chemin de fer national, le Transcontinental, à ou près un endroit nommé Waymantachi, dans la province de Québec.

M. BICKERDIKE : J'ai donné avis que je présenterais une motion relativement au paragraphe 3.

M. AMES : C'est le paragraphe 2 dans le bill modifié.

M. BICKERDIKE : C'était le paragraphe 3 du premier bill lorsque j'ai donné avis d'une motion tendant à rétablir ce paragraphe. Nous ne nous opposons pas à l'établissement de l'embranchement de Joliette, mais nous ne voulons pas qu'on supprime celui de Montréal. C'est, en réalité, ce qu'a fait le comité des chemins de fer. Je propose que le paragraphe 3 de l'article 11 soit rétabli en y ajoutant ce membre de phrase :

Ledit embranchement devant être construit dans la direction du nord-ouest conformément au plan dressé en premier lieu, tel qu'indiqué sur la carte soumise par la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique.

M. FOSTER : L'amendement doit se rattacher au paragraphe 2.

M. BICKERDIKE : Le paragraphe 3 est couché en ces termes :

Depuis Montréal jusqu'à un point de raccordement avec la division transcontinentale du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique.

On l'a modifié en faisant passer l'embranchement par Joliette, et la population de la ville de Montréal ne s'y oppose pas. Mais nous voulons qu'un embranchement relie Montréal à Winnipeg par le plus court chemin, tel que mentionné dans le premier bill et tel que demandé par la compagnie.

Je crois que le député de Joliette (M. Dubeau) ne s'oppose pas à cette proposition pas plus que nous ne nous opposons à ce qu'il obtienne son embranchement ou une demi-douzaine d'autres. Mais nous ne voulons pas passer par Joliette. Nous consentons à faire ce détour parfois, lorsque nous nous rendons à Québec, mais nous désirons suivre le plus court chemin pour aller à Winnipeg.

Je dois dire que le conseil de ville de Montréal a adopté, hier, une requête priant le Gouvernement de rétablir cet embranchement.

M. FOSTER : Qui a adopté cette requête ?

M. BICKERDIKE : Le conseil de ville. Le Board of Trade a adopté des conclusions dans le même sens, hier. Aujourd'hui, à une réunion plenière, les membres du Board of Trade ont approuvé la conduite du bureau d'administration. Ils ont aussi choisi des délégués qui se rendront auprès du Gouvernement. La délibération a été proposé par le major G. W. Stephens et appuyée par l'ancien maire, M. R. Wilson-Smith. La voici :

Que cette assemblée approuve la résolution adoptée par le bureau d'administration du Board of Trade, le 18 juin, et communiquée au premier ministre, en faveur de la construction d'un embranchement qui reliera Montréal au réseau principal du chemin de fer national, le Transcontinental, de manière à établir la ligne la plus courte entre les localités de l'Ouest et cette ville.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Cela s'applique-t-il à l'embranchement " depuis Montréal jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer national, le Transcontinental " ?

M. BICKERDIKE : Oui. Je ne crois pas que le comité s'oppose à cette demande. La compagnie avait mentionné cet embranchement. Puis, quelqu'un proposa de le faire passer par Joliette.

M. DUBEAU : Je ne m'oppose pas à l'amendement du représentant de la division Saint-Laurent de Montréal, pourvu que la disposition relative à l'embranchement de Joliette soit maintenue.

M. BICKERDIKE : C'est entendu.

M. SPROULE : Quel paragraphe est adopté ? Si on approuve celui-ci et qu'on conserve l'autre, il y aura de sérieuses objections, attendu qu'il n'y a pas eu d'avis soit au sujet de l'un des deux embranchements soit au sujet de l'autre. Un seul avis a été publié. Il ne saurait s'appliquer aux deux.

M. CAMPBELL : Je crois que oui en donnant avis à la Chambre. Il n'est presque rien que celle-ci ne puisse faire. Elle est libre d'ajouter un nouvel article au bill. Naturellement, le comité n'aurait pas pu en faire autant, sans la publication d'un avis.

M. SPROULE : Est-ce là l'avis qui est exigé de celui qui veut faire adopter une loi constituant en corporation une compagnie de chemin de fer ? Dans ces circonstances, le bien public est-il sauvegardé ?

M. CAMPBELL : On peut donner un avis à la Chambre et adopter l'amendement.

M. SPROULE : Ce ne serait pas un avis conforme au règlement qui exige que le public soit averti.

M. BICKERDIKE : J'ai soulevé cette objection au comité qui l'a déclarée mal fondée.

M. FOSTER : Aurons-nous deux embranchements de 300 milles de longueur chacun?

M. BRODEUR : La compagnie, j'imagine, choisira celui qui lui conviendra. C'est à elle de découvrir la meilleure route entre Montréal et le Grand-Tronc-Pacifique.

M. GERVAIS : La compagnie fera son choix entre les deux.

M. FOSTER : On lui permet de construire deux embranchements lorsqu'un seul est nécessaire.

M. BRODEUR : Les études préliminaires n'ont été faites ni dans un cas ni dans l'autre. Le député de Joliette croit que la route qui passerait par cette ville serait la meilleure ; d'autres soutiennent qu'il est préférable d'adopter celle de Saint-Jérôme.

M. FOSTER : Et vous autorisez l'établissement des deux embranchements ?

M. BRODEUR : Oui, et la compagnie fera son choix après les études préliminaires.

M. W. F. MACLEAN : Et ne construira ni l'un ni l'autre.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

M. l'ORATEUR : L'heure consacrée à l'étude des bills d'intérêt privé étant expirée, la Chambre doit reprendre la discussion sur le bill n° 12.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF A L'OBSERVATION DU DIMANCHE.

La Chambre passe à la suite du débat en comité général sur le bill (n° 12) relatif à l'observance du dimanche.

Sur le paragraphe "d" de l'article 3.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : C'est l'amendement de M. Aylesworth tendant à supprimer les trois dernières lignes du paragraphe d) de l'article 3 qui est en discussion.

M. FOSTER : Avant d'aller plus loin, je demanderai au ministre de la Justice de répéter distinctement le paragraphe qu'il propose de substituer à celui-ci. On en a mal saisi la portée.

M. R. L. BORDEN : Le ministre faciliterait l'exécution de notre tâche en donnant lecture du paragraphe tel qu'il se lira une fois modifié et du paragraphe suivant qui a trait au même sujet.

M. AYLESWORTH : Si la proposition que j'ai faite avant la suspension de la séance est acceptée, le paragraphe d) sera rédigé dans les termes suivants :

L'allumage et l'entretien de feux, l'exécution de réparations à des fourneaux, de réparations en cas d'urgence, et de tout autre travail, quand ces feux, ces réparations ou ce travail sont essentiels à quelque procédé de fabrication dont le caractère de continuité est tel que ce pro-

cédé ne saurait être arrêté sans préjudice grave à la production, à l'outillage ou au matériel employé dans un procédé.

Et l'alinéa d-2) :

L'allumage et l'entretien de feux essentiels à la protection de la propriété, de la vie ou de la santé.

M. CONMEE : Je voudrais savoir du ministre de la Justice si le paragraphe tel que rédigé s'appliquerait à un cas comme celui-ci : Supposons qu'un marchand de bois ait un gros train de bois qu'il ne peut pas rendre à destination avant le dimanche, cela entre-t-il dans la catégorie des procédés de fabrication ou cela est-il permis par ce paragraphe. J'en doute fort.

(Le comité fait rapport de l'état de la question.)

MESSAGES DU GOUVERNEUR GENERAL RELATIFS AUX BUDGETS SUPPLEMENTAIRES.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) remet un message du Gouverneur général signé de sa main.

M. L'ORATEUR donne lecture du message conçu en ces termes :

GREY.

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes un état supplémentaire des sommes requises pour l'administration fédérale durant l'exercice qui expire le 30 juin 1906, et conformément aux dispositions de la loi sur l'Amérique septentrionale anglaise de 1867, il recommande ce budget à la Chambre des communes.

Ottawa, 20 juin 1906.

M. FIELDING propose que le message de Son Excellence et le budget supplémentaire soient renvoyés au comité des subsides.

La motion est adoptée.

M. FOSTER : Dois-je comprendre que ce nouveau budjet sera le dernier ?

M. FIELDING : Le mot "dernier" ne s'y trouve pas.

M. FOSTER : Qu'en pense le ministre ?

M. FIELDING : J'ai l'honneur de présenter un autre message de Son Excellence signé de sa main.

M. L'ORATEUR donne lecture de ce message qui est ainsi conçu :

GREY.

Le Gouverneur général transmet à la Chambres des sommes requises pour l'administration fédérale durant les neuf mois expirant le 31 mars 1907, conformément aux dispositions de la loi sur l'Amérique septentrionale anglaise de 1867, il recommande ce budget à la Chambre des communes.

Hôtel du gouvernement,
Ottawa, 20 juin 1906.

M. FIELDING : Je propose que le message de Son Excellence et le budget supplémentaire soient renvoyés au comité des subsides.

Le premier avait trait à la fin de l'exercice en cours.

(La motion est adoptée.)

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL DU DIMANCHE.

La Chambre reprend la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 12) relatif au repos du dimanche.

M. AYLESWORTH : D'après les vues exprimées par plusieurs membres de cette Chambre sur le paragraphe "d", je crois qu'on devrait—et cela avec profit—étudier davantage la rédaction de cette disposition. Je demande donc qu'on réserve cet alinéa que nous étudierons plus tard.

M. PRINGLE : La modification proposée par l'honorable ministre empêchera-t-elle le travail de certaines industries qu'on ne peut cesser le dimanche sans occasionner des pertes sérieuses aux industriels intéressés ?

M. AYLESWORTH : La députation est loin d'être unanime sur ce point qui, à mon sens, mérite d'être étudié plus à fond.

M. SPROULE : Si vous ajoutez les mots "essentiel à une industrie ou servant à des fins industrielles", vous permettrez à n'importe quelle fabrique de fonctionner continuellement.

M. AYLESWORTH : Oui, si l'industrie et l'installation sont telles qu'on n'en peut, sans pertes sérieuses, en arrêter le fonctionnement.

M. SPROULE : Si vous arrêtez le travail de toutes ces- fabriques le dimanche, vous diminuez d'un huitième la production.

M. AYLESWORTH : On peut se demander si le fait d'enlever un huitième du temps n'atteindra pas la qualité des articles fabriqués au cours de la semaine.

M. SPROULE: L'honorable ministre croit-il que la modification suggérée ne s'appliquera qu'aux industries dont les produits seront sérieusement en péril, sous le rapport de la qualité ?

M. AYLESWORTH : Oui.

M. SPROULE : Ainsi, par exemple, les scieries et les manufactures de chassis et de portes fonctionnent continuellement tous les jours de la semaine. Quand il s'agit de faire des réparations aux machines, il faut bien que ce travail s'accomplisse le dimanche, car autrement le volume de la production serait diminué.

M. GERMAN : Sans compter les pertes.

M. SPROULE : Cette modification permettra-t-elle aux propriétaires de ces manufactures de faire fonctionner celles-ci tous

les jours ouvrables et de réparer leurs machines le dimanche ?

M. AYLESWORTH : Si l'on supprime les trois dernières lignes de cette disposition, celle-ci, à mon sens, ne permettra pas qu'on fasse des réparations aux machines le dimanche, si ce travail peut être également fait le dimanche, en tenant compte, cependant, de la perte de temps. Certains députés demandent qu'on ne supprime pas ces mots; on a exprimé tant d'avis différents que j'ai cru qu'il valait mieux réserver cet alinéa, afin de pouvoir examiner si, en le rédigeant, on ne pourrait donner à ce paragraphe une portée générale.

M. DUNCAN ROSS : Certaines fabriques ne se servent ni de feu ni de fournaise, mais d'un système qu'il faut sans cesse tenir en activité.

M. W. F. MACLEAN : De quelles industries voulez-vous parler?

M. DUNCAN ROSS : Des concentrateurs et des raffineriers où l'on se sert d'un produit chimique, mais non pas de feu ou de fournaise.

M. GALLIHER : Dans la construction de tunnels ou dans l'exploitaion des mines, il faut que le dimanche, des ouvriers enlèvent les morceaux de roc épars dans les galeries ou pendant aux murs, car autrement la vie des mineurs serait en danger le lundi suivant. Si je ne me trompe, le changement suggéré ne se rapportera pas à ces cas-là.

M. AYLESWORTH : Avant que cet article soit réservé, je propose qu'on adopte ce qui suit, comme formant un paragraphe détaché: Cette disposition peut être nécessaire quand il s'agit de maintenir une certaine température pour préserver la vie et la santé des ouvriers.

(Le paragraphe est adopté.)

Sur le paragraphe " e ":

Transfert des voyageurs et travail qui s'y rattache.

M. CONMEE : Ce paragraphe me semble contenir une disposition bien restreinte. Il devrait être libellé comme suit à mon sens :

Puissance électrique ou autre, courants électriques, etc.

M. AMES : On devrait ajouter aussi des mots :

Air froid ou air frais.

En effet, il est nécessaire quelquefois d'entretenir de la chaleur dans certains établissements, afin d'empêcher la destruction de certains articles par le froid ; d'autre part, pour préserver d'autres marchandises, il peut être nécessaire d'introduire de l'air froid dans certaines fabriques. Je parle surtout des entrepôts frigorifiques où il est absolument nécessaire d'entretenir des courants d'air froid durant tous les jours de la semaine. Je propose qu'on ajoute les mots " air froid " après le mot " chaleur."

(L'amendement de M. Ames est adopté.)

M. CONMEE : Je suggérerais qu'on ajoutât après le mot " électrique " les mots ' ou autre puissance."

M. AYLESWORTH : A mon sens, cette disposition serait plutôt nuisible, parce-qu'elle permettrait de fournir le pouvoir nécessaire aux machines mues par la vapeur.

M. CONMEE : On ne saurait soulever d'objections sous ce rapport, parce que le paragraphe " d " contient une disposition permettant d'employer la vapeur dans le cas de hauts fourneaux ou de mines continuellement en activité. Si ce n'est pas là ce que signifie ce paragraphe, je le combattrai de toutes mes forces.

M. AYLESWORTH : Je demanderais à mon honorable ami d'étudier davantage la modification qu'il veut apporter au paragraphe en question, et de la proposer quand ce dernier sera discuté.

(Le paragraphe "e" est adopté.)

Sur le paragraphe "f" :

M. W. F. MACLEAN : L'honorable ministre voudrait-il nous donner la définition du mot "voyageurs".

M. AYLESWORTH : Je ne puis répondre d'une façon catégorique.

M. BOURASSA : Cette disposition comprend-elle aussi les colis des voyageurs ?

M. AYLESWORTH : Oui, si ce transport se rattache à celui des voyageurs.

M. BOURASSA : Je me demande si cette disposition permettra aux compagnies d'avoir des voitures et des employés pour le transport des colis des voyageurs. Je crains bien qu'on ne puisse plus compter sur ce service.

M. W. F. MACLEAN : Doit-on comprendre, par exemple, par cette expression, une voiture de place dans une ville ? Je crois qu'on devrait expliquer ce qu'on entend dire pas cette expression "voyageurs".

(Le paragraphe "f" est adopté.)

Sur le paragraphe "g":

L'acheminement vers leur destination des chemins de fer et des navires en route le dimanche.

M. PRINGLE : Voici précisément un point que je voudrais élucider. Quelle est la signification du mot "destination". J'ai soulevé cette objection, quand ce projet de loi a été discuté au comité. Dans le langage qu'on emploie dans le monde des chemins de fer, si je ne me trompe, le mot "destination" signifie l'endroit le plus rapproché ou s'opère le changement de locomotive. Je crois que l'intention du comité qui a étudié ce projet de loi était que les marchandises

fussent transportées à leur point de destination. J'aimerais connaître l'interprétation que l'honorable ministre donne au mot "destination". Si le parargaphe était rédigé de façon à comprendre le lieu de destination des marchandises en marche, lorsque commence le dimanche, je crois qu'il serait beaucoup plus explicite.

M. AYLESWORTH : Il est impossible de se prononcer d'avance sur de simples hypothèses et de dire ce que les tribunaux décideront quant à l'interprétation de ces termes. Il n'est pas fait mention du mot "marchandises" dans cet article. Si je ne me trompe, c'est à dessein qu'on l'a omis. Cette disposition ne s'applique pas à la charge que transporte le train, mais à ce dernier, et le train en mouvement à minuit, le samedi, peut continuer sa marche vers son lieu de destination. Que signifie cette dernière expression ? Voilà une question à laquelle tous les membres de la Chambre peuvent répondre aussi bien que moi.

Aucune explication que j'en pourrais donner ne la rendrait plus claire.

M. Wm ROCHE (Halifax) : Le paragraphe " f " ne contient pas le mot " bagage " ; dans ce cas on ne permettrait que le transport des voyageurs. Quant au paragraphe " h " qui se rapporte au chargement et au déchargement des marchandises à certains points intermédiaires à ou du bord de trains de voyageurs ou de bateaux transportant des passagers, il semblerait qu'on pût décharger une cargaison à Québec, mais non pas à Montréal. Si l'on veut limiter le temps pour le déchargement des cargaisons, il faudra changer la rédacion de ce paragraphe ; tel qu'il est, il ne saurait s'appliquer à ce cas. Il me semble qu'on ne peut s'entendre sur la façon dont cette loi sera mise en vigueur aux ports océaniques.

M. FOSTER : La définition vague du ministre est loin de me satisfaire. Il est bien beau de dire que les tribunaux devront établir la signification de cette disposition de la loi du moment que celle-ci fera partie de nos statuts. Mais cela ne nous exempte pas, puisque nous légiférons ici, de savoir la signification des mots anglais que nous employons pour donner une forme à ces lois. Pour ma part, je veux savoir ce qu'on veut édicter. Nous employons le mot " destination ". Que signifie cette expression ? Disons donc immédiatement la signification que nous voulons donner à ce mot, et quand il faudra appliquer la loi, les tribunaux pourront se prononcer quant à l'interprétation de ce mot dans le sens que nous sommes convenus de lui donner. Quant à moi, si je m'embarque à bord d'un train de chemin de fer à Vancouver pour Montréal, il est évident que mon lieu de destination est Montréal et que si j'achète mon billet et que si je pars de Vancouver, dans cette disposition d'esprit, je pourrai me rendre au lieu de destination qui n'est certainement pas " la prochaine tête de division " de Vancouver à Montréal, puisqu'on en compte au moins une demi-douzaine.

M. L. G. McCARTHY : Le paragraphe " f " ne fait-il pas disparaître cette objection ? Ne s'applique-t-il pas à tous les voyageurs ?

M. FOSTER : Il me semble qu'un voyageur ne peut que prendre passage à bord du train dont le paragraphe " g " fait mention, en indiquant les conditions du transport. Le voyageur se rend à destination, mais c'est le train qui le transporte. A quel endroit et quand ce train doit-il arrêter ? Le paragraphe " g " dit " l'acheminement vers leur destination des trains de chemins de fer et des vaisseaux en marche, lorsque commence le dimanche." On ne peut séparer ces deux dispositions.

Les voyageurs se rendent par le train, tel que stipulé dans le paragraphe " f ", et le train, lui, se rend à sa destination d'après la disposition contenue dans le paragraphe " g ". L'honorable député qui siège en arrière de moi me dit qu'en termes de chemins de fer, le mot " destination " signifie une " tête de division ". A-t-on voulu employer ce vocable quand on a inséré le mot " destination ", ou bien a-t-on voulu désigner par là l'endroit où doit se rendre les voyageurs ou le train ? Qu'on prenne, par exemple, le chemin de fer canadien du Pacifique dont les trains circulent de Vancouver à Montréal ou à Québec. En partant de Vancouver, un train de cette compagnie a pour lieu de destination, disons Québec. Le paragraphe que nous étudions maintenant se rapporte-t-il à la première tête de division qu'on trouve sur cette ligne, et le train qui atteindrait ce lieu, le dimanche, devra-t-il rester en panne à cet endroit jusqu'au lundi ?

Nous devrions savoir ce que nous insérons dans la loi, laissant aux tribunaux à se prononcer plus tard sur toutes ces difficultés.

M. BARKER : Je veux signaler un fait qui peut présenter certaine difficulté quant à la signification du mot " destination ". Qu'on prenne, par exemple, un train qui part des chutes Niagara et qui se dirige vers l'ouest et dont plusieurs wagons viennent de Toronto. On relie les voitures à Hamilton, puis on les dirige sur London. A ce dernier endroit, on détache la locomotive. Une partie du train est dirigée sur Port-Huron et sur Chicago, tandis que l'autre partie prendra la route de Détroit ; il y a deux locomotives parceque le train se trouve à passer sur deux voies différentes. Quel est la destination du train qui se rend de Hamilton à London ?

M. PRINGLE : Prenons un train qui transporte des bestiaux et supposons qu'une partie de cette cargaison soit destinée à Winnipeg, et que le reste soit expédié comme articles périssables.

Quel est le lieu de destination ? Ne vaudrait-il pas mieux, pour éviter toute erreur,

dire que le lieu de destination sera l'endroit sur lequel les marchandises seront dirigées, parce que le véritable but de cette disposition est de permettre le transport de tous les articles périssables qui sont en route le dimanche ?

M. MILLER : L'honorable député de Toronto a dit qu'on ne pouvait séparer l'un de l'autre les paragraphes " f " et " g ". Il me semble qu'on ne peut réunir l'une à l'autre des deux dispositions, parce qu'elles se rapportent à deux faits bien distincts. Le paragraphe " f " se rapporte au transport des voyageurs et au travail que ce transport nécessite. Cela, il me semble, se rattache au transport des voyageurs, quel qu'il soit, par chemin de fer ou autrement, soit qu'il s'agisse d'un seul ou de plusieurs trains, soit qu'on subdivise les trains de voyageurs, et cela sans obstruction ni intervention. Le paragraphe " g " contient une exception entièrement différente. l'acheminement vers leur destination des marchandises mises à bord d'un navire ou d'un wagon de chemin de fer jusqu'à leur lieu de destination—ce qui doit être la fin du voyage—lorsque commence le dimanche. Ce qui a donné lieu à la disposition contenue dans le paragraphe " g ", ce sont les représentations faites par les directeurs du Pacifique-Canadien, qui ont prétendu avoir un trafic considérable en expédiant vers l'Est des wagons chargés de soie et de thé de Vancouver après l'arrivée, à cet endroit, des steamers de cette compagnie. Celle-ci fait aussi un commerce important de poisson avec les Etats de la Nouvelle-Angleterre. Le paragraphe " f " avait pour but d'enrayer complètement le transport des voyageurs, tandis que le paragraphe " g " devait prévenir toute intervention dans l'exploitation que faisaient les compagnies de chemins de fer transportant ces marchandises, parce que ces compagnies devaient faire la concurrence aux chemins de fer américains. On n'avait pas l'intention alors de transporter ces marchandises à ces différents lieux de destination, puisque cela aurait peut-être permis à certaines gens de transborder des effets le dimanche, ce qui ne devait pas être permis, supposait-on.

M. CONMEE : Il est évident, puisque la disposition contenue dans le paragraphe " f " dépend jusqu'à un certain point de celle énoncée dans le paragraphe " g " que les voyageurs ne peuvent être transportés, s'il n'y a ni bateau ni train.

Ainsi, le train du chemin de fer canadien du Pacifique qui nous vient de la côte du Pacifique, arrête à Fort-William ou à Port-Arthur où s'opère fréquemment le transbordement des voyageurs. Ce fait-là se produit tout aussi bien le dimanche que les autres jours de la semaine; si le navire n'est pas en marche lorsque commence le dimanche, il devra rester au quai.

M. MILLER : Oui, il pourra quitter le quai.

M. CONMEE : Ce n'est pas ainsi que j'interprète cette disposition et je ne suis pas le seul à partager cette opinion. Il est évident que si le navire n'est pas en marche, lorsque commence le dimanche, il ne peut quitter son quai le jour du dimanche.

M. MILLER : Dans quel article de ce bill trouvez-vous cela ?

M. CONMEE : Dans le paragraphe " g ".

M. MILLER : Cette disposition n'empêchera pas cela.

M. CONMEE : Il y a autre chose. Entre Port-Arthur et Fort-William, il y a une ligne de navires qui font le service ; ce qui peut se produire à ces ports peut surgir ailleurs. On dépose les passagers sur le quai, mais si le train ne se trouve pas en route le matin du dimanche, ces passagers restent en panne.

M. MILLER : Mon honorable ami veut-il dire que les vaisseaux qui arrivent à Fort-William le dimanche ne se trouvent pas à faire correspondance avec les trains de chemins de fer qui ne peuvent partir ce jour-là ?

M. CONMEE : C'est l'interprétation que je donne à ce paragraphe.

M. MILLER : D'après le paragraphe " f ", les voyages ne sont pas défendus, de sorte que tout train pourra circuler, puisque cette disposition déclare qu'on peut transporter des voyageurs.

M. PRINGLE : Mon honorable ami de Grey (M. Miller) a fait connaître l'intention du comité ; ce dernier voulait que les trains transportant les marchandises le dimanche, lorsqu'ils étaient en marche, se rendissent à destination. Quelle est l'interprétation qu'il faut donner au mot " destination " ? Dans le monde des chemins de fer, cette expression veut dire la prochaine tête de division. Nous pouvons rendre ce paragraphe beaucoup plus clair en le libellant de cette façon :

L'acheminement vers leur destination des marchandises transportées par des trains de chemin de fer et des navires en marche lorsque commence le dimanche.

Voilà une dispostion absolument précise. Inutile de s'en rapporter à l'interprétation d'un magistrat quelconque relativement au lieu de destination.

M. ARMAND LAVERGNE : D'après ce qu'a dit le ministre de la Justitce, dois-je comprendre qu'après l'adoption de cet article aucun train ne pourra partir le dimanche de l'endroit qui lui est assigné comme point de départ ? Ainsi, par exemple, un train qui doit partir de Montréal pour se rendre à Halifax, pourra-t-il partir de Montréal même le dimanche ?

M. AYLESWORTH : Je le crois. Si les députés veulent réfléchir un peu à la procédure qu'il faudra suivre pour mettre cette loi en vigueur, il me semble que toutes ces difficultés disparaîtraient facilement. Le but de ce projet de loi n'est pas d'empêcher les voyages. Le voyageur ne se trouve pas à travailler parce qu'il voyage le dimanche, et, par conséquent, on ne peut instituer de poursuites contre lui sous ce rapport ; il n'en est pas ainsi de ceux qui doivent travailler au transport des voyageurs, que ce soit par train de chemin de fer ou par navire, ou encore par omnibus ou de toute autre façon. Ceux-là doivent être assignés devant les tribunaux correctionnels. Dans ce dernier cas, l'accusé a le droit d'invoquer, pour se disculper, deux ou trois exceptions indiquées dans ce statut, et alors il se trouve protégé par l'une ou l'autre des dispositions de la loi. Il n'est pas condamné à subir le châtiment imposé par la loi. D'où il suit que si un ouvrier est poursuivi pour avoir travaillé à son emploi ordinaire le dimanche, et s'il peut dire: L'ouvrage que je fais se rapportait au transport du voyageur ou à ce qui s'y rattache, il ne se trouve plus passible de l'amende aux termes du paragraphe " f ".

Dans le même genre d'idées, s'il s'agit d'un chef de train poursuivi pour avoir accompli son travail ordinaire le dimanche, cet employé peut se prévaloir de la disposition contenue dans le paragraphe " g " et dire : " Le travail que j'ai accompli n'était que la continuation de celui déjà fait, puisqu'il s'agissait de mener à destination un train de chemin de fer." Il ne s'agit plus ici de la charge que peut porter ce train, si ce dernier se trouvait en marche quand commence le dimanche, c'est-à-dire à minuit, le samedi; les employés du train peuvent toujours invoquer en défense qu'ils menaient ce train à son lieu de destination.

Ce dernier mot me semble être plus clair qu'aucune périphrase ne saurait le rendre. L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a laissé entendre qu'il était important pour nous, d'indiquer, après ce qui avait été dit au cours du débat soulevé par cet article, l'intention de l'auteur de ce projet de loi ou de quelque autre membre de cette Chambre qui l'avait discutée sur l'interprétation qu'il fallait donner à cette disposition.

M. FOSTER : Ce n'est pas ce que j'ai voulu dire. J'ai déclaré qu'à mon sens nous devrions exprimer dans cet article que nous adoptions, ce que nous voulions dire, sauf à laisser aux juges d'intepréter la phraséologie de cette disposition. Je comprends parfaitement que tout ce que je pourrais dire, de même que les meilleurs arguments que pourraient invoquer un autre député, n'aura le moindre effet sur l'interprétation qu'un tribunal donnera à une disposition de cette loi. Il faut s'en tenir aux termes du statut.

M. LAVERGNE.

M. AYLESWORTH : Je partage l'opinion de mon honorable ami. Nous devons dans la législation que nous adoptons ici, employer le langage le plus clair possible de façon à exprimer exactement ce que nous voulons statuer, et je ne trouve pas de mots plus précis que celui de " destination."

Si j'essayais de paraphraser cette expression, je dirais que lorsqu'un train de voyageurs, un bateau à vapeur, un omnibus ou tout autre véhicule servant de transport aux voyageurs part d'un endroit quelconque, ceux qui ont la direction de ces voitures ou de ces bateaux connaissent l'endroit où ils doivent se rendre ; ce dernier endroit qu'il faut éloigner ou non, se trouve le lieu de destination.

M. PRINGLE : L'honorable ministre dit : ceux qui sont chargés de ce train, de ce navire ou de ces voitures. Il sait parfaitement que sur les lignes de chemins de fer les proposés aux différents trains ne suivent pas ces derniers au lieu de destination, mais simplement jusqu'à la prochaine tête de division, alors qu'ils sont remplacés par une équipe nouvelle. On pourrait donne interpréter cette stipulation comme se rapportant au point de destination où se fait ce changement ; peut-être se trouva-t-on alors à faire raccordement avec un train chargé de bestiaux.

M. AYLESWORTH : Quand j'ai parlé de ceux qui avaient la direction d'un train, je n'ai pas voulu faire allusion simplement aux employés qui servent de manœuvres. Celui qui est chargé de l'expédition des trains à la station principale ou n'importe où ailleurs se trouve à favoriser le passage du train sur la ligne et ceux de qui dépend le départ d'un train, d'un navire ou d'un omnibus, savent à quel endroit ces différents véhicules veulent se rendre. Cet endroit, qu'il soit bien déterminé, qu'il se trouve à une tête de division ou au terminus d'une ligne ou d'un chemin, qu'il se trouve éloigné ou rapproché, c'est là, à mon sens, le lieu de destination de ce train, de ce bateau, de cette voiture.

M. DUNCAN ROSS : Prenons le cas cité par l'honorable député de Grey-est. Un train part de Vancouver ; il se compose de trois ou quatre voitures chargées de soieries. Il est très important que cet article soit mis le plus tôt possible sur le marché de New-York. Ce train atteint Montréal et ne se rend pas plus loin ; c'est sa destination. Il arrive à Montréal le dimanche matin ; le New-York-Central organise alors un train rapide qui traîne après lui ces trois wagons chargés de soie ; d'après cette disposition, il serait défendu d'organiser un train semblable le dimanche matin.

M. FOWLER : En vérité, le point de destination des trains transcontinentaux du Pacifique-Canadien est Montréal, mais de cette ville, le dimanche midi, part un train de

l'Intercolonial, et à sept heures et vingt-cinq du soir part un train du Pacifique-Canadien en destination de Saint-Jean et d'Halifax. D'après cette disposition, ces trains là n'existeraient plus. On ne saurait y trouver un simple voyageur si l'on s'en tient strictement à l'article 9.

M. DUNCAN ROSS : Ce sont les marchandises et non les trains qui doivent se rendre à destination.

M. CONMEE : Ce projet de loi, si je m'en tiens à l'article 2, défend tout travail le dimanche, il faut tenir compte de toutes les dispositions de ce bill. A l'article 3 dont nous étudions maintenant les différents paragraphes :

Nonobstant tout ce que porte la présente loi, toute personne peut, le dimanche, faire quelque travail de nécessité ou d'humanité que ce soit.

Et pour plus de certitude, mais non de manière à restreindre le sens ordinaire de l'expression "travail de nécessité ou d'humanité", il est par le présent déclaré qu'elle est sensée comprendre les genres de travail qui suivent :

Et, parmi ces derniers se trouvent ceux mentionnés dans les paragraphes "f" et "g". Donc, tout ce que pourra faire, d'après cette loi, un citoyen, c'est un travail de nécessité ou d'humanité. Je crois qu'un juge qui interprêterait ce statut devrait tenir compte de cette anomalie. L'article 9 dit : Aucun train ou navire en marche, lorsque commence le dimanche. Evidemment, on ne saurait faire partir un navire six ou huit heures après le lever du soleil le dimanche—mettons-donc dix heures ; c'est pourquoi le cas que j'ai cité et qui se rapporte au transport des voyageurs, des marchandises, du courrier, etc., du littoral à la tête des Grands lacs s'appliquerait. Mais il est une autre raison pour nous engager à modifier cet article. Un navire peut décharger sa cargaison à un endroit intermédiaire, ou bien laisser des passagers au terminus de la route. Supposons, par exemple, le cas d'un navire qui est supposé arriver le samedi soir, mais qui pour une cause ou pour une autre ne peut arriver que le dimanche matin. Ce fait se produit assez souvent à la suite de tempêtes et de brouillards ; les navires n'arrivent pas toujours à l'heure indiquée sur les tableaux, et il en est ainsi des trains de chemins de fer. Si, dans ces cas-là, on ne permet pas à un navire de continuer sa route, parce qu'il se trouve de quelques heures en retard, qu'arrivera-t-il ? D'après ce projet de loi, ce navire restera en panne, et il en serait ainsi d'un train de chemin de fer.

Supposons que dans des circonstances semblables, on ne puisse mettre sous pression un bateau ou un navire ou une locomotive de chemin de fer pour lui permettre de continuer son voyage, quelques heures plus tard, qu'arrivera-t-il ? J'estime que d'après ce projet de loi, les compagnies de navigation, de même que les compagnies de chemins de fer, ne pourront faire partir ni leurs bateaux, ni leurs trains. A mon sens, on devrait étudier davantage ce projet de loi.

M. PRINGLE : Afin d'en finir avec cette difficulté, je propose le texte suivant en remplacement du paragraphe "g" :

"L'acheminement des marchandises déposées sur des trains ou sur des navires en route jusqu'à leur lieu de destination, le jour du dimanche."

M. MONK : J'aurais voulu qu'on répondît d'une façon précise à l'objection soulevée par l'honorable député de Montmagny (M. A. Lavergne), parce qu'à mon sens elle était bien fondée ; de là à dire qu'elle est résolue dans le texte offert par l'honorable représentant de Cornwall, c'est ce que je ne pourrais avancer. Après avoir travaillé d'une façon digne de louange à préparer ce bill, le comité en est encore à se demander si les trains de chemins de fer peuvent circuler le dimanche. La modification suggérée par mon honorable ami résout cette difficulté en tant que le transport des marchandises se trouve concerné ; il n'en est pas ainsi des trains de voyageurs. Il semble, si l'on peut exprimer cette opinion avec tout le respect possible, que ceux qui ont préparé ce projet de loi ont eu peur de résoudre cette question. Sous son jour véritable, voilà ce qui se produira dans la province de Québec si cette question est soumise aux tribunaux : je crois ne pas me tromper en disant qu'un juge serait naturellement porté à déclarer qu'une compagnie de chemin de fer a le droit, le dimanche, de faire partir des trains transportant les voyageurs, et cela d'après le paragraphe "f" qui dit :

L'acheminement vers leur destination des trains de chemin de fer et l'accomplissement du travail qui s'y rattache.

Le juge constatera probablement par les termes de ce paragraphe que le Parlement ne voulait pas que les trains de voyageurs partissent le dimanche ; en effet, si un train se rend à sa destination, il me semble tout à fait logique de conclure qu'on ne peut faire partir un train à moins qu'on veuille quitter une place désagréable ; alors on aurait recours à l'article 1er qui se rapporte aux travaux d'urgence ou d'humanité. Je crois, cependant, que si ce projet de loi est adopté, beaucoup d'entre nous en viendront à la conclusion que ce bill se rapporte à une législation tout à fait exceptionnelle, tout en n'yant en vue qu'un objet tout à fait désirable. Je ne m'étonne pas de constater que l'honorable ministre de la Justice avec l'expérience qu'il a acquise, se contente de répondre à toutes les questions qu'on lui pose, qu'il devra, après tout, s'en rapporter à l'interprétation que des juges donneront à cette loi.

Quoi qu'il en soit, la question de la circulation des trains le dimanche est tellement

importante, qu'à mon avis, le Parlement devrait la régler d'une façon ou d'une autre. En Angleterre, les trains les plus importants, les trains rapides, par exemple, circulent le dimanche ; il me semble que notre population se trouverait dans une position tout à fait désavantageuse, si l'on défendait la circulation des trains le dimanche. C'est par millions qu'on peut invoquer des cas, mais la députation est au courant de tous ces détails. Voici, par exemple, un steamer qui arrive d'Angleterre à Rimouski ou à Québec. Va-t-on organiser un train le dimanche pour les voyageurs qui ont hâte de voir la fin de leur voyage ? Si je ne me trompe, cette disposition ne règle pas d'une manière précise la question; peut-être peut-elle permettre le transport des voyageurs et le travail qui se rattache à ces derniers. Mais le paragraphe " g " me semble contenir une disposition bien restrictive, en tant qu'il s'applique aux trains de chemins de fer et aux compagnies de navigation.

M. AYLESWORTH : Il est passé en proverbe que les médecins diffèrent d'opinion, et je me demande pourquoi les avocats ne jouiraient pas du même privilège. Usant de cette prérogative, si la Chambre me le permet, je dirai qu'à mon avis aucun tribunal ne donnerait à cette disposition l'interprétation indiquée par l'honorable député de Jacques-Cartier. Il est parfaitement entendu que le fait de mentionner d'une façon spéciale un sujet ou une matière dans un statut, alors qu'on ne fait mention d'aucune autre chose d'un caractère semblable, constitue invariablement une exception. Ce principe ne saurait être appliqué quand il s'agit de l'interprétation d'un projet de loi comme celui-ci. Si nous tenons compte de la rédaction de cet article et du but qu'on se propose d'atteindre par ces exceptions, nous devons reconnaître que chacune de ces dernières protègent davantage celui contre qui on réclamera une amende pour des infractions commises contre cette législation. Si l'accusé est capable de dire qu'il n'a autre chose à faire que du transport des voyageurs, sa cause est gagnée d'avance. Le paragraphe " g " le protège davantage. Peut-être cet employé ne pourra pas dire qu'il s'occupe du transport des voyageurs, mais cela ne l'empêchera pas d'être protégé, si le train sur lequel il travaillait, tout en ne transportant pas de voyageurs, se trouvait en marche à minuit, le samedi.

Autrement dit, j'estime que ces deux dispositions de ce projet de loi excluent ces employés des offenses décrites par le statut, qu'importe qu'il s'agisse d'un train qui est en marche à minuit le samedi, ou d'un train qu'on aurait organisé le dimanche. L'organisation d'un train de voyageurs qui doit partir le dimanche se rapporte au transport des voyageurs ; quelle que soit l'heure à laquelle ce train part, au cours de cette journée décrite sous le nom de jour du Seigneur et comprenant vingt-quatre heures, ce train peut partir, de même que l'on peut mettre la locomotive sous vapeur ou la chaudière d'un navire, selon le cas, quand cela est nécessaire. Les travaux accessoires qu'on peut supposer être faits par ceux qui s'occupent du transport des voyageurs, ne sont pas défendus ; au contraire, les employés se trouvent protégés par la disposition contenue dans le paragraphe " f ". A mon avis, d'après cette disposition, telle que je l'interprète, il ne saurait être question que de la restriction apportée au départ des trains. Le paragraphe " g " établit un autre état de choses ; il se rapporte à l'acheminement vers son lieu de destination d'un train ou les navires qui se trouvent en marche à minuit le samedi; il n'est pas question de la nature des marchandises transportées. Il est certain qu'un employé à bord d'un train de chemin de fer, s'il veut invoquer la disposition contenue dans le paragraphe " g ", se trouvera toujours bien, puisqu'il pourra dire qu'il travaillait à bord d'un train de voyageurs. Cela ne serait-il pas vrai, que peu importerait du reste, puisque le paragraphe " f " protégerait suffisamment l'accusé ; mais si ce dernier préfère invoquer la disposition du paragraphe " g ", il aura ce privilège, tout en ayant travaillé sur un train de voyageurs.

L'article 3 dit que tous les trains qui sont en marche à minuit le samedi, qu'il s'agisse de trains de voyageurs ou de marchandises, peuvent continuer leur marche jusqu'à leur lieu de destination. Sans doute, on ne stipule pas ici qui autorisera le départ ou la formation d'un train de marchandises le dimanche.

On suppose que ce travail-là n'est pas d'urgence spéciale. Cependant, il peut arriver que dans des circonstances spéciales, ce travail soit permis le dimanche, par exemple quand il s'agit du transport du grain récolté au Nord-Ouest, quand arrive la fin de la saison. Il peut être d'une importance tellement exceptionnelle pour le pays qu'on travaille le dimanche, et c'est pour cela qu'on a ajouté des dispositions supplémentaires qu'on trouve imprimées au bas de ce bill, bien que le comité n'ait pas fait rapport sur ces dispositions ; je me propose de demander à la Chambre d'adopter comme paragraphe " u " la disposition que mon prédécesseur au ministre de la Justice avait inscrite au bas de ce projet de loi; je la modifierai en ce sens que la commission des chemins de fer pourra, pour les fins de cette loi, permettre la circulation des trains de marchandises le dimanche, quand elle jugera à propos de le faire. Mais c'est là un privilège absolument et exceptionnellement particulier et dont les commissaires ne devront user qu'avec discrétion, en tenant compte des dispositions générales du statut.

M. BARKER : Je demanderais à l'honorable ministre de la Justice de tenir compte

de ce que lui a suggéré un de mes honorable amis à propos de la modification du paragraphe "q". A mon avis, le paragraphe "f" est assez complet et sa rédaction ne saurait donner lieu à discussion, il me semble. En effet, cette disposition comprend tout ce qui peut se rapporter au transport des voyageurs et au travail qui résulte de ce transport. A mon avis, on ne pourrait trouver une forme plus complète, ni meilleure. Il n'en est pas ainsi du paragraphe "g" ou je relève eune expression défectueuse. On emploie le mot "trains". L'honorable ministre sait qu'un train de chemin de fer peut parcourir 50 milles, puis être divisé en plusieurs parties. La locomotive peut être détachée du train et ce dernier dirigé sur une vingtaine d'endroits différents aux Etats-Unis. Ce n'est plus un seul train. Ce qu'a suggéré l'honorable ministre n'est pas de nature à faire disparaître la difficulté dont on se plaint. On a proposé de modifier cette disposition comme suit :

L'acheminement vers le lieu de destination des marchandises se trouvant à bord des wagons de chemin de fer ou des navires qui sont en marche le dimanche.

On ne saurait trouver d'objection à cela. C'est précisément ce que voulait le ministre; d'après cette nouvelle disposition, il permet que les trains soient séparés et divisés.

M. CONMEE : C'est parfait.

Quelques VOIX : Très bien.

M. AYLESWORTH : Si la Chambre le désire, elle peut adopter la modification suggérée par mon honorable ami d'Hamilton-est (M. Barker) ; mais je dois dire que le but de ce projet de loi tel que déposé et tel que rapporté par le comité, si je ne me trompe, ne concorde pas avec les idées exprimées par l'honorable député. Le cas qu'il a cité démontre clairement la difficulté qu'il faut surmonter. Quand il s'agit d'articles d'une nature périssable, l'expéditeur se trouve protégé par une autre dispositon de la loi ; s'il s'agit, par exemple, de bestiaux, le cas change complètement ; mais s'il n'est question que de marchandises qu'on peut facilement laisser dans les wagons placés sur les voies de garage tout un dimanche, sans crainte de leur faire perdre leur valeur lorsqu'elles sont arrivées à destination, les auteurs de ce projet de loi ne peuvent comprendre pourquoi, pour des fins pécuniaires, on composerait un train de marchandises qu'on ferait partir le dimanche, quand cela n'est pas nécessaire. Il en serait autrement s'il s'agissait de transporter la récolte, quand le temps presse, quand la main-d'œuvre est rare ainsi que les instruments aratoires.

Voilà, à mon sens, quelques considérations qui doivent s'imposer à l'étude des membres de la commission des chemins de fer. Mais, tant que cette dernière n'aura pas déclaré son désir formel de voir les trains de marchandises circuler le dimanche, sur toutes les voies ferrées du pays, arrêter à toutes les gares, décharger des effets et prendre d'autres articles pour les transporter, comme elles le font durant la semaine, la modification suggérée ne devra pas être adoptée.

M. PRINGLE: Eh ! oui, il s'agit encore de la difficulté que j'avais prévue quand cette question fut discutée au comité. Nous avons eu alors l'opinion de plusieurs experts en question de chemins de fer. Ces témoins ont établi alors que si les trains étaient arrêtés, le dimanche, aux têtes de division, il y aurait un tel afflux et un tel encombrement à ces endroits, que, le lundi suivant, les employés auraient été débordés ; au dire d'un expert, les dommages occasionnés de ce chef auraient dépassé ceux occasionnés par une inondation. Quand le comité a discuté cette question, il y a des membres de ce comité qui sont présents ici et qui corroboreront, j'en suis certain, ce que je dis—j'ai demandé ce que l'on entendait par le mot "destination." S'agissait-il du point sur lequel on dirigeait les marchandises ? On a répondu dans l'affirmative d'une façon très distincte et très précise. J'ai fait observer que cela ne me semblait pas aussi lucide qu'on le prétendait. Aujourd'hui, nous avons la preuve que ces lieux de destination sont les différentes têtes de ligne et que, si l'on arrête la circulation des trains, le dimanche, on exposera la vie des employés, de même que les marchandises d'une nature périssable et autres pourront s'avarier en restant toute la journée du dimanche dans les wagons.

L'honorable ministre dit que le but de ce projet de loi est de faire arrêter et stationner tous les trains aux différentes têtes de ligne, au lieu de les laisser continuer leur route. Cest précisément ce que j'avais prévu. L'ex-ministre de la Justice, qui présidait la réunion du comité, a déclaré en termes très formels que le mot "destination" se rapportait aux marchandises expédiées. Je n'étais pas parfaitement renseigné sur ce point, et c'est pour cela que j'ai voulu savoir de l'honorable ministre de la Justice si le mot "destination" comportait l'idée de l'endroit où des marchandises etaient expédiées. Evidemment, c'était là l'idée du comité.

M. AYLESWORTH : Non, le comité a conclu qu'il ne s'agissait pas de marchandises dans le cas de destination, mais de train, et je dois me conformer à ces conclusions.

M. MILLER : Le comité n'a pas considéré la "destination" au point de vue de l'expédition des marchandises, mais à celui de la circulation des trains. Ce n'est pas sans beaucoup d'appréhensions qu'un grand nombre des membres du comité ont laissé adopter cette disposition. On avait suggéré d'abord de remplacer le paragraphe "g" par une autre disposition permettant à une com-

pagnie de chemin de fer de faire circuler ses trains jusqu'à la tête de ligne suivante. Les représentants des compagnies ont déclaré alors que cet arrangement ne leur convenait pas, parce que la prochaine tête de ligne pouvait se trouver sur la rive nord du lac Supérieur, dans un endroit isolé, ou exposé de tous côtés. A les entendre, leurs wagons pouvaient transporter des charges considérables, et cela, leur eût causé des embarras s'il leur eut fallu retenir les services d'un individu pour avoir soin de ce train le dimanche. Les intéressés ajoutaient qu'un train de marchandises pouvait être chargé d'articles périssables ; qu'on ne trouvait ni entrepôts frigorifiques, ni installations à cet endroit-là. On substitua cette disposition nouvelle.

A propos de l'observation faite par l'honorable député d'Yale-et-Caribou, que le commerce des soieries et du thé devait se diriger sur Montréal, de même que les wagons remplis de viandes et d'autres produits pouvaient prendre la même route, et que si les consignataires le désiraient, ils pouvaient transborder ces articles, le dimanche, cela n'est pas nécessaire, puisqu'à Montréal il y a toutes les installations frigorifiques voulues.

Si, parce que ce bill va causer des inconvénients à certaines personnes, ou parce qu'il sera dorénavant impossible aux chemins de fer de faire autant d'argent que s'ils avaient complète liberté le dimanche ; ou encore, parce qu'on va causer des inconvénients à certains expéditeurs de marchandises ; si donc, pour toutes ces raisons, nous jugeons bon d'introduire des amendements qui vont permettre aux compagnies de chemins de fer ou aux expéditeurs de réaliser tous les bénéfices qu'ils voudront, nous ferions aussi bien d'abandonner ce bill et de cesser de perdre un temps inutile. Si nous faisions tout ce qu'on nous demande, il n'y aurait plus de loi sur le repos du dimanche, du moins pour tout ce qui concerne les choses de transport. Je veux vous lire le règlement suivant, édicté le 8 février 1903 par la compagnie de chemin de fer Chicago and Northwestern :

Compagnie de chemin de fer Chicago and Northwestern.

Bureau du sous-gérant général,
Chicago, 8 février 1903.

W. D. Cantillon,
Sous-gérant général.

Repos dominical pour les employés. A tous les surintendants.

Monsieur,—Ce dimanche, 8 février 1903, et tous les autres dimanches suivants, jusqu'à nouvel ordre, vous voudrez bien limiter absolument le mouvement des trains, sur votre division, au transport du bétail, des viandes et des produits périssables.

La seule exception à cette règle est que, dans les circonstances actuelles on pourra mettre en mouvement le charbon et le combustible de toute sorte, y compris le pétrole, ainsi que les wagons vides à charbon qui seraient nécessaires pour le fonctionnement des mines sur votre division.

Il faudra tout mettre en œuvre pour que les employés et les mécaniciens soient rentrés à leurs points terminus autant que possible à cette date même, et quand cela pourra être fait en faisant partir une équipe après minuit de façon à arriver à destination le dimanche midi, c'est là ce qui devra être fait.

Vous voudrez bien aussi appliquer la même règle à tous les employés des gares et des bureaux, et aux mécaniciens des locomotives de garage, de 7 heures du matin à 7 heures du soir, et n'exiger du service de ces employés des gares que lorsque la chose est absolument nécessaire pour les transports énumérés plus haut.

Vous voudrez bien aussi faire rapport tous les lundis matins au surintendant général que ce règlement a été observé dans toute son intégrité le dimanche précédent.

Veuillez accuser réception et me dire si vous avez bien compris toutes ces instructions.

La compagnie de chemin de fer Chicago and Northwestern, qui a un aussi long parcours et fait autant d'affaires que toute compagnie canadienne qu'on pourrait nous désigner, a passé ce règlement il y a eu trois ans en février dernier. Ce règlement était toujours en vigueur à la date de cette lettre, et on se propose de le maintenir. Cet arrangement n'est pas aussi libéral que celui dont il est question dans ce bill. Le 23 mars 1906, le gérant général du Chicago and Northwestern a envoyé la lettre suivante au secrétaire de la Lord's Day Alliance, à Toronto :

Compagnie du chemin de fer Chicago and Northwestern.

Chicago, 23 mars 1906.

A monsieur le secrétaire de la Lord's Day Alliance.

Char monsieur,—J'ai pris communication de votre lettre du 9 courant, adressée au chef du trafic de cette compagnie, à propos des excursions du dimanche.

Vous trouverez ci-joint copie des instructions communiquées en 1903 aux employés de cette compagnie pour tout ce qui se rapporte au transport des marchandises le dimanche. Ces instructions sont observées dans toute leur intégrité, et les gérants de cette compagnie s'efforcent de toutes manières de réduire les opérations le dimanche.

Pour ce qui est des excursions du dimanche, tout cela a été entièrement discontinué depuis trois ou quatre ans, et ce genre d'affaires a été entièrement éliminé de nos opérations.

Votre bien dévoué,
R. H. AISHTON,
Gérant général.

Cette disposition, restreignant le trafic du dimanche au bétail et aux produits périssables, a été en vigueur sur le Chicago and Northwestern le 28 février 1903, et on s'en est toujours bien trouvé. S'il fallait se rendre à l'avis exprimé par le député de Cornwall, il faudrait consentir au transbordement des marchandises le dimanche. On pourrait aussi, à volonté, ce jour-là, former et disloquer les trains, ce qui, comme l'a fait observer le ministre de la Justice, ne changerait presque rien à la situation actuelle, et nous donnerait à peu près le même mouve-

M. MILLER.

ment d'affaires, le dimanche, que celui que nous avons aujourd'hui. Je ne vois pas pour quelle raison les compagnies de chemins de fer auraient le droit de faire ce qui n'est pas permis à d'autres gens. Je ne vois pas pour quelle raison une compagnie de chemin de fer ou de bateaux à vapeur aurait ce droit. Il y a tant de chose qu'il est absolument nécessaire de faire le dimanche qu'il nous faut redoubler de surveillance pour limiter le travail du dimanche à ce qui est absolument nécessaire.

M. BARKER : Il me semble impossible que le comité ait sérieusement considéré l'effet que pourrait avoir cet article de loi, pour les chemins de fer du Canada, si le ministre de la Justice ne fait pas erreur dans l'interprétation donnée à cet article. Je demande au comité de considérer ce qui pourra s'ensuivre pour le Grand-Tronc, si les énormes transports de parcours direct traversant le Canada à destination de l'Ouest, et venant des Etats de la Nouvelle-Angleterre, et de l'Ouest aux Etats de la Nouvelle-Angleterre, devait s'arrêter le dimanche au premier point divisionnaire, selon l'interprétation du ministre de la Justice. Ce serait la ruine absolue de tout le trafic d'entier parcours du Grand-Tronc. Si on met des empêchements à ce trafic, en le forçant de s'arrêter le dimanche à un point divisionnaire, on ne l'obtiendra pas pour les autres jours de la semaine. Si l'expéditeur constate que ses marchandises sont arrêtées vingt-quatre heures à Montréal ou à London, il ne les fera pas passer par le Canada.

Tous ceux qui sont au courant du mouvement du trafic admettront cela. Si c'est là l'interprétation que le ministre de la Justice attache à ce bill, nous ferions tout aussi bien de décréter que la compagnie du Grand-Tronc n'aura plus de trafic d'entier parcours.

M. SCHAFFNER : Dans la discussion au comité, j'avais compris que le mot "point de destination" ne voulait pas dire point divisionnaire.

Dans le premier bill on lisait ce qui suit :

,Le transport, au premier point divisionnaire de tout chemin de fer, ou au premier port d'attache de tout navire, des marchandises en transit sur lesdits chemins de fer ou navire quand commence le dimanche.

Si j'ai bien compris tout cela, et afin d'éviter l'encombrement dont on a parlé, l'expression "point divisionnaire" a été changée en "point de destination", et par conséquent je ne crois pas que l'interprétation du ministre de la Justice soit la bonne.

M. DANIEL : Cette question a été l'objet de longues discussions au sein du comité, et la distinction établie alors entre "point divisionnaire" et "point de destination" est bien celle dont vient de parler mon honorable ami (M. Schaffner). Les dépositions des interrogés ont établi que si ces trains s'arrêtaient au premier point divisionnaire après minuit le samedi soir, il s'ensuivrait un tel encombrement qu'il serait non seulement dangereux, le lundi matin, de mettre les wagons en mouvement, mais que les employés auraient aussi beaucoup plus de difficulté à rétablir l'ordre que si on avait permis à ces trains de se rendre à leur point de destination. Afin de démontrer de quelle nature ont été les dispositions faites à ce sujet devant le comité, je vais vous lire la lettre suivante :

Compagnie du chemin de fer Michigan Central,
Saint-Thomas (Ontario), 25 avril 1906.

Monsieur W. Jackson, député.
Chambre des communes, Ottawa.

Cher monsieur,—A la suite à notre dernière conversation, j'ai découvert que dans les mois de janvier, février et mars de cette année, 105,959 wagons à marchandises sont sortis de Saint-Thomas, formant 2,497 trains sur la voie principale seulement. Cela représente une moyenne de 1,777 wagons par jour. La gare de Saint-Thomas ne peut recevoir tout au plus que 700 wagons. S'il fallait suspendre le départ des trains durant vingt-quatre heures, il s'ensuivrait que la gare ne pourrait plus recevoir les wagons qui y afflueraient.

Sur tout chemin de fer, il y a toujours certaines époques où nous avons tout le mal possible à assurer la circulation sans interruption des wagons qui nous arrivent dans la journée, et il faudrait plusieurs jours de travail pour rétablir l'ordre après un seul jour de suspension. Nos correspondants des Etats-Unis nous envoient souvent en un seul jour autant de wagons qu'il nous est possible de mettre en mouvement. Ce travail est nécessairement plus lent dans une gare emcombrée, et s'il fallait s'arrêter durant toute une journée, nous perdrions ensuite tellement de temps à remettre les choses au point que la réputation du chemin de fer en souffrirait.

En outre, comme les lignes américaines ne fournissent pas le garage pour tous les wagons arrivant dans les vingt-quatre heures, il nous faudrait trouver la force motrice et les hommes pour mettre les wagons en circulation, ou voir ce trafic prendre une autre direction.

Votre bien dévoué,
H. H. ADAMS.

M. CONMEE : D'après ce bill, est-ce qu'il ne faudrait pas cesser la formation des trains ou la mise en garage à Saint-Thomas après minuit le samedi soir?

M. DANIEL : Le bill contient une disposition pour la mise en garage.

M. CONMEE : Que dit le projet sur la formation des trains pour le dépot ?

M. DANIEL : Je ne crois pas qu'il autorise la formation d'un train de marchandises, mais je crois qu'on pourrait composer un train de voyageurs. Les considérations dont je viens de donner lecture ont été les raisons qui ont engagé le comité à supprimer les mots "point divisionnaire" pour les remplacer par "point de destination", et si je m'en souviens bien on a alors convenu que les trains de marchandises qui seraient en transit quand commence le dimanche auraient le droit de se rendre

au véritable point de destination des wagons composant ces trains. Sans cela, ce changement n'aurait aucune raison d'être. Ce changement même explique tout.

Il y a encore autre chose dont je veux parler. Le député de Grey-sud (M. Miller) a dit que le paragraphe " g " concernant le transport des soieries, venait de l'Extrême-Orient, par voie des steamers et des trains de la compagnie du Pacifique. L'article où il est question de cela se trouve dans l'un des trois amendements déposés par l'ex-ministre de la Justice :

Le chargement et le déchargement aux ports maritimes et le transport sur trains chargés exclusivement de marchandises passant en entrepôt d'un pays à un autre, à travers le Canada.

C'est là la disposition qui visait spécialement le commerce des soieries.

M. AYLESWORTH : Je ne veux pas différer plus longtemps de chercher à corriger ce que je crois être un malentendu, du moins s'il faut en juger par les remarques de plusieurs membres de cette Chambre. Je n'ai jamais voulu dire, et je ne crois pas que mes paroles voulaient dire que le point de destination d'un train en était le point divisionnaire. Quand un train est chargé pour un transport d'entier parcours, sa destination peut être Vancouver ou Montréal. Supposons qu'un train parte de Montréal un samedi soir, chargé de marchandises qui devront traverser tout le continent, il n'y a rien dans ce bill qui puisse forcer ce train à s'arrêter le dimanche à un point divisionnaire. Cet article se rapporte à tout train, soit de voyageurs ou de marchandises, qui est en transit le samedi, à minuit. Si ce train arrive à un point divisionnaire, disons à six heures le dimanche matin, il n'y a rien dans ce bill qui puisse empêcher ce train de poursuivre sa route une heure plus tard. La destination de ce train n'est pas le point divisionnaire, mais l'endroit où il est attendu.

M. R. L. BORDEN : Y a-t-il beaucoup de ces trains de marchandises d'entier parcours ?

M. AYLESWORTH : Je l'ignore complètement.

M. R. L. BORDEN : Tout dépendrait de cela.

M. AYLESWORTH : J'abonde dans le sens de l'honorable député.

M. R. L. BORDEN : Quand le débranchement d'un train de marchandises s'effectue à une tête de division, on ne saurait guère affirmer qu'il ait atteint sa destination.

M. AYLESWORTH : L'article en discussion exige que le train conserve son identité. Ce que ce texte tend à réprimer, c'est la formation et le déchargement, le dimanche, des wagons ou des trains de marchandises, à destination de quelques centaines de milles seulement ; mais, quant aux trains directs de marchandises, comme celui de Montréal à Vancouver, bien qu'il atteigne une tête de division, à six heures le dimanche matin, il n'y a rien de modifié.

M. PRINGLE : Mon seul objectif est de bien élucider ce qu'il faut entendre par le le point de destination. J'ai saisi le comité de cette question. Le révérend M. Shearer a rendu témoignage devant le comité, au nom de l' " Alliance " et il faut le dire, à l'égard de cette question des transports, il s'est montré absolument loyal; il a parfaitement compris la question, ajoutant qu'il avait été en mesure d'étudier attentivement les témoignages rendus en faveur des compagnies de transport et qu'à son avis, il existe de réelles difficultés qu'il importe de résoudre. Une des principales difficultés se rattache à ce train atteignant ce point de destination, qui, au dire des employés de la compagnie, est la tête de division, et c'est afin de trancher cette difficulté qu'il a été entendu que les marchandises seraient transportées au point de destination.

M. AYLESWORTH : Cela s'entend de toutes les marchandises ?

M. PRINGLE : Oui, cela s'entend de toutes les marchandises en route, quand vient le dimanche. Il a été prouvé que ni la compagnie du Grand-Tronc ni la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, bref, pas une seule grande compagnie de chemin de fer ne fait circuler des trains de marchandises, le dimanche. Si ces compagnies ne font pas circuler leurs trains de marchandises ce jour-là, c'est qu'elles n'y trouveraient pas leur profit. Sans doute, elles s'efforcent de donner à leur employés autant de repos que possible. Si le ministre de la Justice affirme que cet article s'applique au transport des marchandises à grande distance jusqu'à leur destination, je veux bien retirer mon amendement. Voilà ce que je tenais à déclarer.

M. RALPH SMITH : Comme les membres du comité sont en train d'exprimer leurs opinions sur l'interprétation à donner au paragraphe " g ", je désire aussi présenter une courte observation. A mon avis, le sens de ce paragraphe est des plus clairs. La destination d'un train de marchandises est déterminée par les marchandises qu'il transporte, et la restriction en question, paraît-il, comporte uniquement la défense de former des trains de marchandises, le dimanche. Mais lorsqu'un train de marchandises quitte Vancouver à destination de Montréal, ces marchandises peuvent se transporter directement à Montréal, sans arrêt à un point quelconque de la route. La destination de ce train est Montréal même.

M. PRINGLE : Le ministre de la Justice acquiesce-t-il à votre affirmation ?

M. RALPH SMITH : Je ne fais qu'exprimer mon propre avis. La restriction comporte simplement la défense de former un train de marchandises le dimanche; mais du moment que le train est formé et qu'il est en route, il peut se rendre directement à destination, ou encore les marchandises peuvent être expédiées directement, sans arrêt, le dimanche.

M. M. S. McCARTHY : Est-ce que tous les trains de l'Est et de l'Ouest qui traversent les montagnes, ne doivent pas se reformer à certains points, par exemple à Laggan et à Revelstoke ? Et si un train arrive à un de ces points le dimanche où il doit être débranché, est-ce que le train ainsi décomposé peut repartir le même jour?

M. RALPH SMITH : Cela importe peu dans la section des montagnes.

M. M. S. McCARTHY : D'après le ministre de la Justice, la chose à son importance.

M. R. SMITH : Je ne fais qu'exprimer l'avis du comité, tel que je l'ai compris. Si un train de marchandises part de Vancouver pour Montréal ou autre lieu, sa destination doit être déterminée par la nature des marchandises qu'il transporte et le point en particulier auquel il est destiné.

M. CONMEE : Cette intention est exprimée dans l'article en question ?

M. R. SMITH : Oui. Le train de marchandises est destiné au transport des marchandises et la destination de ces marchandises doit être le point indiqué dans la feuille d'expédition.

M. CONMEE : S'il en est ainsi, alors le comité a voulu que les marchandises soient transportées directement à leur destination, mais ce n'est pas là ce qu'affirme l'article. L'article mentionne explicitement la voiture, mais non pas les marchandises.

M. RALPH SMITH : Je ne saisis pas bien la distinction entre le wagon et les marchandises. Les marchandises, voilà la chose la plus importante. Le wagon n'est que le véhicule qui sert au transport des marchandises et la destination doit être déterminée, non pas par tel wagon en particulier, mais par les marchandises mêmes.

M. CONMEE : L'honorable député doit le comprendre, en matière de trafic de chemins de fer on s'inspire des principes basés sur le sens commun. Voici, par exemple, un train formé à London, dans l'Ontario oriental, à destination de Toronto. Toronto est donc le point de destination. A cet endroit, les wagons sont réunis à d'autres trains se dirigeant peut-être dans dix ou douze directions différentes, distribuant les marchandises sur divers points, pour le service des clients. Voilà comment s'exploite le trafic des chemins de fer. Mais ce texte rendrait la chose impossible. Cet article permettrait-il le transport des marchandises de nature périssable au point de destination ? Non. Le ministre de la Justice affirme qu'un autre article statue sur le transport des bestiaux et des marchandises de nature périssable. Je ne saurais me ranger à cet avis. Voici ce que déclare le paragraphe " I ".

Les soins à donner au bétail sur pied arrivant à un point quelconque, le dimanche.

Il ne s'agit pas ici du transport des bestiaux, mais simplement des soins à leur donner, comme par exemple, l'abreuvement des chevaux et du bétail ou encore les soins à donner aux marchandises de nature périssable. Il ne s'agit nullement du transport des bestiaux et des marchandises de nature périssable à bord des wagons. La lettre de la compagnie du chemin de fer de Chicago et Northwestern, dont nous a donné lecture l'honorable député, comporte un sens bien plus étendu. Je me rallierais volontiers à cette proposition, car elle permettrait à un chemin de fer de transporter les bestiaux et les marchandises de nature périssable, directement à leur destination et de reformer les trains, au besoin. Voilà sur quoi le bill à l'étude devrait statuer.

M. GALLIHER : A mon sens, le paragraphe " g " ne comporte qu'une seule signification: " l'acheminement vers leur destination des trains de chemins de fer en marche, lorsque commence le dimanche. Ainsi, un train de marchandises part, le samedi, de Vancouver, avec un chargement à destination de Montréal. Voilà la destination de ces marchandises et du train lui-même, et il peut continuer sa route sans interruption. Voyons l'autre côté de la question. Voici un train qui part de Vancouver, avec la moitié des wagons dont il est composé, chargés de marchandises, partie pour Saint-Paul et partie pour Boston. Quand ce train est rendu à Winnipeg, on laisse stationner la moitié du train à cet endroit. Supposons que le train arrive à Winnipeg, le dimanche, l'article en discussion permet-il le chargement immédiat de ces marchandises sur un autre train et leur expédition à Saint-Paul ? Quant à l'autre moitié des marchandises, qui vont à Montréal, à destination de Boston, Montréal étant la destination du train parti de Vancouver, devront-elles stationner, toute la journée du dimanche, à Montréal, si elles y arrivent ce jour-là ? La véritable interprétation, c'est que les marchandises transportées sur ces trains, sur les trains du Transcontinental par exemple, doivent s'acheminer jusqu'à leur destination finale, même le dimanche, si leur destination définitive est la même que celle du train.

M. DUNCAN ROSS : Si cet article est adopté, les marchandises ne s'achemineront jamais par la voie du chemin de fer canadien du Pacifique, mais se dirigeront vers les réseaux américains. Ainsi que l'honorable député soit sans inquiétude à cet égard.

M. GALLIHER : Je n'éprouve aucune inquiétude, seulement je m'efforce d'élucider la question.

M. HERRON : Je prierais le ministre de la Justice de vouloir bien élucider la distinction qu'il vient d'établir entre le bétail sur pied et les marchandises de nature périssable. Les marchandises de nature périssable se rendraient à destination, tandis que le bétail vivant demeurerait à la tête de division. Est-ce bien là sa pensée ? Supposons ici un fait qui peut se présenter au pays. Voici, par exemple, une expédition de bestiaux à destination de Winnipeg. A cause de la difficuté de manutentionner les bestiaux dans ce pays-là, il n'y a que quelques endroits, de Calgary à Montréal, où il soit possible de débarquer les chevaux et les bestiaux. Bien souvent, les cours à bestiaux, à Winnipeg, regorgent de bétail. Supposons qu'on expédie un train de bestiaux, de Calgary à Winnipeg, force serait à la compagnie de former de nouveaux trains, à Winnipeg, le dimanche, et de dégager les cours afin d'y installer les bestiaux qui arrivent. La loi en discussion autoriserait-elle la chose ? Serait-il possible de former un nouveau train, le dimanche, à Winnipeg ? Si le bill n'autorise pas la chose, il faudrait y insérer une disposition en ce sens, car il pourrait en résulter de graves inconvénients pour une des principales industries du pays: celle des expéditeurs de bétail sur pied. La chose est de fréquente occurrence au cours de l'année, et j'en parle de science certaine: bien souvent, on est obligé de former de nouveaux trains et de dégager les cours à bestiaux, afin d'y installer les animaux qui arrivent.

M. CARVELL : Si nous adoptons l'amendement proposé par le député de Stormont (M. Pringle), il serait préférable de décréter que ce bill ne s'appliquera pas à l'exploitation des chemins de fer. Déclarer, comme le fait ce texte, que les compagnies auront le droit d'acheminer les marchandises vers leur destination, le dimanche, c'est ouvrir la porte toute grande à l'acheminement de n'importe quelle quantité ou qualité, de marchandises, en marche, vers leur destination, et cela en tout temps.

M. GALLIHER : Il faut en excepter l'acheminement du trafic local.

M. CARVELL : Sans aucun doute, ce serait du trafic local. Supposons que, de Toronto, on expédie un chargement de wagon de marchandises, à destination de Québec, trajet qui demande au delà de vingt-quatre heures. Ce chargement arrive à Montréal, au cours de la journée du dimanche. Si l'amendement en discussion l'emporte, ces marchandises seront transbordées dans un autre train et expédiées à Québec. Aussi bien serait-il préférable de rayer du bill l'article tout entier et de décréter que les compagnies de chemins de fer auront le droit de faire leur exploitation, le dimanche, sans se soucier de la loi.

J'en conviens, si ce bill est adopté, il nécessitera peut-être le remaniement de l'itinéraire des trains, sur diverses lignes de chemins de fer ainsi que nombre de modifications dans l'exploitation commerciale au pays. Il en pourra résulter certains inconvénients, je l'avoue ; mais cela ne nous autorise nullement à rejeter cette mesure. Les compagnies de transports devront remanier leurs méthodes.

M. GALLIHER : J'allais observer qu'il n'y aura guère lieu de faire de remaniements relatifs au trafic direct, si cet article est appliqué.

M. CARVELL : Il n'y aurait pas de remaniement à faire pour les transports de bout en bout.

M. GALLIHER : Il n'y aurait plus de trafic lointain.

M. CARVELL : Il pourrait en résulter des inconvénients pour les compagnies de transports ; ainsi, pendant quelque temps, il y aura un peu plus de manutentionnement de marchandises, jusqu'à ce qu'elles soient habituées à la nouvelle situation. Du reste, si je ne me trompe, le bill à l'étude ne vise pas à porter atteinte aux compagnies de transports mais bien à assurer un jour de repos aux ouvriers, et en adoptant ce bill, on enlève au personnel de traction sur les trains de chemins de fer le jour de repos que la loi veut lui donner ; car, je le répète, on ouvre la porte toute grande, en permettant l'exploitation des chemins de fer le dimanche, comme les autres jours, et en privant ces employés du repos auquel ils ont droit. Il faut donc rejeter cet amendement qui sape par sa base toute l'économie du bill.

M. GALLIHER : Les trains de chemins de fer ne circulent qu'entre les têtes de division.

M. M. S. McCARTHY : L'honorable député comprend-il que si le mot "destination" veut dire tête de division, la moitié du personnel de traction et de surveillance sur les trains de chemins de fer se trouvera forcé de s'abstenir de ses foyers, le dimanche, et on s'explique parfaitement pourquoi les honorables députés sont si peu enclins à définir ce mot de façon à trancher tout doute. Quand un train de chemin de fer atteint une tête de division, les agents du train sont forcés d'y séjourner, le dimanche ; et ainsi, en adoptant le paragraphe "g", il importe d'avoir la certitude que le mot "destination" ne comporte pas le sens de, "tête de division", mais bien celui de "destination de la voiture ou du wagon". C'est précisément ce qui arrivera. Si le même personnel demeurait sur le train, de bout en bout du parcours, l'inconvénient que nous signalons

ne surgirait pas ; mais lorsqu'il s'agit de facteurs de trains, demeurant dans un centre de chemins de fer et se rendant à une tête de division, ou à un point de retour, le bill, dans sa teneur actuelle, avec l'interprétation que lui a donnée le ministre de la Justice, force les cinq agents du train à passer le dimanche à cet endroit, au lieu de se rendre à leur domicile, pour y jouir du repos dominical, en famille.

M. CARVELL : Lorsque les agents d'un train de chemin de fer arrivent à une tête de division, où ils n'ont point leur domicile —disons qu'ils habitent l'autre tête de division—comment réussiront-ils à retourner dans leurs foyers, à 150 milles de distance, pour y passer le dimanche ? A moins de prétendre que tout le personnel demeure à la tête de division d'où part le train, cette difficulté ne saurait se présenter.

M. M. S. McCARTHY : Les têtes de division dans l'Ouest ne sont pas à 150 milles de distance.

M. CARVELL : Dans l'est, il existe bien pareille distance entre les têtes de division.

M. M. S. McCARTHY: si le bill empêche la formation d'un train, voici ce qui arriverait : un train arrivant à une tête de division, à minuit, samedi soir, les employés sont forcés d'y passer le dimanche ; en outre, d'après le paragraphe " j " de la loi en discussion, ils peuvent être forcés de travailler dans les cours, à garer les trains à marchandises, lorsqu'on ne leur permet pas de retourner chez eux.

M. PRINGLE : Je veux que la Chambre se pénètre bien de la pensée du comité. Au moment où nous délibérions cette question, nous avions sous les yeux le rapport du congrès qui a eu lieu à cet égard, et où figuraient les représentants de l' " Alliance " ceux des compagnies de transports et le comité lui-même ; or, voici ce que déclare ce rapport :

1. Permettre à tous les trains et à tous les navires en marche, lorsque commence le dimanche, de se rendre à destination. Ainsi, cette disposition permettrait :

a) Non seulement l'acheminement à leur destination, du bétail sur pied, des marchandises de nature périssable et des grains, mais celui de toute autre espèce de marchandises ;

b) Elle permettrait de remorquer tous les wagons de retour au lieu de chargement, s'ils sont en marche, le dimanche matin ;

c) Elle permettrait à un aussi grand nombre d'employés que possible dans les conditions actuelles, de retourner dans leurs foyers, pour y passer le dimanche, en totalité ou en partie ;

d) Les navires en marche ne seraient pas détenus à un port de relâche.

Nous avions sous les yeux ce rapport affirmant clairement qu'il autoriserait l'acheminement des marchandises vers leur destination et nous répondions à ce vœu, lorsque cet article a été élaboré. Je posai une question relativemnt à l'interprétation du mot " destination " et on me répondit que par là, il fallait entendre la destination des marchandises. Je répondis que je doutais de la chose, mais que s'il en était réellement ainsi, je n'avais plus rien à dire. Aujourd'hui, je vois encore se dresser ici l'objection que j'avais fait valoir, en séance du comité, au sujet de l'ambiguïté du mot " destination " : en effet, si l'on s'en tient à l'interprétation des experts en matière de chemins de fer, appelés à interpréter ce mot, il n'est pas clair, dis-je, que le mot " destination ", soit la tête de division à laquelle ce train est destiné, et il est évident que le comité a voulu ici autoriser l'acheminement à leur destination des marchandises en marche, le dimanche matin.

M. W. JACKSON : Aux yeux des compagnies de chemins de fer et de toutes les compagnies de transports, le bétail vivant figure au premier rang parmi les marchandises de nature périssable qu'elles transportent. En réalité, les compagnies de chemins de fer laisseront de côté les grains et toute autre espèce de transports, sauf les viandes abattues, pour prendre des chargements de bétail sur pied. En matière d'expédition de bestiaux, je puis parler de science certaine. Voici un train direct venant de l'Ouest, portant en partie un chargement de bestiaux. Disons que le débranchement des wagons s'effectue, comme il le faut, du reste, pour donner pâture aux bestiaux ; le ministre de la Justice prétendra-t-il que partie du train devra continuer à s'acheminer à destination, ou bien faudra-t-il que le train tout entier stationne à cette tête de division, pour l'alimentation et l'abreuvement des bestiaux ? En réalité, le train direct doit-il demeurer à cette tête de division, pendant qu'on donne aux bestiaux les soins voulus ?

En admettant que le train continue sa marche, laissant là les bestiaux, comme le veut, si je ne me trompe, l'article en question, ces bestiaux devront demeurer dans les cours. Dans la province d'Ontario, Toronto est le point central vers lequel s'expédient les bestiaux sur pied. Il arrive à Toronto, disons, six trains, au commencement de la journée du dimanche, chacun de ces trains contenant quelques chargements de wagons de bestiaux. Ceux qui sont au courant de l'industrie du bétail vivant le savent parfaitement, il est pour ainsi dire, impossible d'obtenir plus d'un ou deux chargements de wagons de bestiaux, du point de départ. Disons qu'il se forme, à Toronto, un train composé des différents wagons à bestiaux appartenant à chaque train, et qu'on le dirige vers le littoral. Ce qui s'applique à Toronto s'applique également à Winnipeg et autres localités, relativement au transport du bétail sur pied. Quand un expéditeur se met en route avec un chargement de bêtes à cornes, ou de chevaux ou de moutons ou de tous autres animaux vivants, il lui faut

faire des déboursés assez élevés. Quand il s'agit d'un chargement de grain, il n'a pas à effectuer de frais supplémentaires ; mais chaque heure ajoutée au trajet de ces bêtes à cornes, par voie ferrée, diminue leur prix, à cause des fatigues qu'elles éprouvent. Une autre cause de dépense est le prix à payer pour la nourriture. A toutes les têtes de division, l'alimentation des bestiaux est chose fort dispendieuse. Voilà pourquoi j'affirme que si l'on n'insère pas dans ce bill un article spécial tendant à dégrever l'industrie du bétail sur pied au Canada, on causera certainement un tort incalculable aux producteurs et aux expéditeurs de bestiaux. Mais s'écriera-t-on, il est facile d'expédier les bestiaux et d'éluder la loi du repos dominical. En réalité, aux yeux des compagnies de steamships le bétail vivant figure au premier rang parmi les transports de nature délicate prises à bord. Il est facile d'obtenir, en tout temps d'une compagnie de steamships l'autorisation de mettre un chargement de barils de pommes ou un chargement de blé ou autres marchandises similaires le long du navire ; mais jamais elle ne donnera pareille autorisation pour des bestiaux destinés à être transportés sur ce steamship, tant qu'elle n'a pas de certitude absolue à l'égard du jour du départ. Invariablement, la compagnie vous adressera une dépêche, et souvent c'est à peine si on vous accordera vingt-quatre heures d'avis pour transporter vos bestiaux dans la cour, avant leur départ pour le voyage d'outre mer. C'est que d'abord les compagnies de steamships, s'opposent à ce que les bestiaux séjournent plus longtemps qu'il ne le faut dans les cours. Ces compagnies ne tolèrent l'installation des bestiaux à côté du navire que lorsque toutes les autres marchandises sont rendues à bord du steamship. Invariablement, les steamships quittent Montréal, à la clarté du jour, et elles exigent que les bestiaux soient rendus à côté du navire, entre dix heures du soir et trois heures du matin, de façon à ce que l'embarquement des bestiaux s'effectue, après que toutes les autres marchandises sont installées à bord. Si l'on laisse subsister ces restrictions apportées à l'industrie du bétail vivant, je le répète, on causera un tort incalculable aux éleveurs. Il y a quelques instants, un honorable député a formulé une observation sur la disposition du bill touchant le bétail sur pied, et j'en suis convaincu, le comité a bien mérité de la classe agricole, en insérant cet article dans le bill. Relisons-le :

Les soins à donner au bétail sur pied arrivant à un point quelconque, au cours de la journée du dimanche.

Est-il possible d'imprimer quelque chose de plus ridicule que cette autorisation ? Comment ! mais refuser de donner au bétail vivant les soins voulus dans ce pays, c'est s'exposer aux peines infligées à ceux qui se rendent coupables de cruauté envers les animaux. Après tout, c'est là tout ce que nous

M. JACKSON.

faisons dans nos propres cours, où il nous faut donner les soins voulus à nos animaux, le dimanche. Ce bill nous autorise à faire une chose dont l'omission nous rendrait passibles des peines infligées à ceux qui se rendent coupables de cruauté envers les animaux. Ainsi, en réalité, l'article n'a aucune valeur.

M. PRINGLE : Je ne m'explique pas que la Chambre perde un temps précieux à discuter cette mesure. Je dois informer la Chambre que c'est là précisément la proposition présentée au comité par les représentants de l' " Alliance ", proposition à laquelle le ministre de la Justice refuse de souscrire. Ce comité a discuté ce projet de loi, au cours de nombre de séances, et a entendu tous les intéressés. M. Shearer et M. Macpherson, son solliciteur, nous ont présenté le compte-rendu des délibérations de la conférence en question. Je ne veux pas donner lecture de ce rapport dans son intégralité ; je me contente d'observer que ces messieurs nous ont présenté et expliqué le texte de certains articles qu'ils désiraient insérer dans le bill, et que ces articles ont été adoptés, dans une large mesure. J'emprunte les citations en question de cette brochure n° 5, contenant le compte rendu des délibérations de l' " Alliance ". Page 187, M. Shearer dit :

Quoi qu'il en soit, nous tenons à déclarer, au nom de nos commettants, que, dans le but de faire disparaître toute restriction qui serait de nature à apporter d'illégitimes entraves au fonctionnement de ces compagnies, si on adoptait les articles dans leur teneur actuelle, nous ne nous opposerions pas à ce qu'on substitue à ces deux articles des dispositions comme celles-ci :

1. Permettre à tous les trains de chemins de fer et à tous les navires en marche, lorsque commence le dimanche, de se rendre à destination. Ainsi cette disposition autoriserait :

a) Non seulement l'acheminement, à destination, du bétail sur pied, des marchandises de nature périssable et des grains, mais de toute autre espèce de marchandises ;

b) Elle permettrait de transporter tous les wagons de retour au lieu de chargement, s'ils sont en marche, le dimanche matin ;

c) Elle permettrait à un aussi grand nombre d'employés que possible dans les conditions actuelles, de retourner dans leurs foyers pour y passer le dimanche, en totalité ou en partie ;

d) Les navires en marche ne seraient pas détenus à un port de relâche.

Ainsi voilà l'intention des représentants de l' " Alliance " et la pensée du comité : c'est l'acheminement des marchandises vers leur destination. Quand je demande au ministre de la Justice l'interprétation qu'il faut donner au mot " destination ", il me répond que cela s'entend d'un train direct, si cette destination est vers une tête de division. Voilà précisément l'objection que j'ai soulevée au sein du comité et le ministre de la Justice affirme que ce mot doit s'entendre des marchandises. Cette interprétation, je le répète, prête à l'ambiguïté :

tirons les choses au clair. Aux yeux de tous les membres du comité, cette expression s'entend évidemment des marchandises. Je prie la Chambre d'élucider la question et de couper court à toute équivoque. Relisons le texte de l'amendement qui mettra en plein relief le sens véritable du mot et l'interprétation que les intéressés lui ont donnée. Voici le texte de l'amendement :

L'acheminement vers leur destination, des marchandises transportées par un train de chemin de fer ou dans les navires en marche, lorsque commence le dimanche.

Voilà qui élucide parfaitement la question et c'est là la proposition que les représentants de l' " Alliance " nous ont demandé d'adopter. Voilà tout ce que nous demandons. Au fur et à mesure que nous étudierons ce bill, nous constaterons que ce projet n'est pas celui qui a été élaboré par le comité, mais que, dans une large mesure, c'est le projet de loi préparé par l' " Alliance ", qui a présenté au comité certaines dispositions qu'elle nous a demandé d'insérer dans ce projet de loi.

On ne m'a pas fait la faveur de me transmettre un exemplaire de ce projet, j'ignore pourquoi; mais comme plusieurs membres de ce comité avaient en mains un exemplaire du bill, je leur demandai quel était l'auteur de cette mesure et on me répondit que c'était l' " Alliance " en question. Comme je faisais observer à mes collègues que l'on ne m'avait pas transmis d'exemplaire de ce projet, on me donna à entendre que cela tenait, sans doute à ce que je n'appartenais pas au petit nombre des élus. Au sein de ce comité, je me suis sincèrement efforcé d'assurer la consécration d'un jour national de repos au Canada; mais j'ai constaté que quelques-unes des propositions suggérées devant ce comité, n'étaient pas réalisables et je m'y suis opposé.

A cet égard, M. Shearer a franchement avoué qu'il était parfaitement convenable que les marchandises s'acheminent vers leur point de destination. Voici la conclusion de son rapport:

Ces propositions, comme nous sommes en lieu de le croire, rallieront l'approbation générale de nos concitoyens, aux yeux desquels, l'attitude des compagnies de transports est déraisonnable et inexcusable ; elles seront accueillies avec acclamation par nos classes ouvrières, dans toute l'étendue du pays ; bref, elles contribueront à maintenir au minimum actuel, les travaux du dimanche classés par les employeurs sous l'étiquette de " travaux indispensables ".

Le tout respectueusement soumis, au nom de l'Alliance pour l'observance du dimanche.

(Signé) R. U. MACPHERSON,
J. S. SHEARER.

Je ne vise qu'à réaliser les vœux de l' " Alliance " et je tiens à ce qu'il soit clairement compris que les marchandises s'achemineront vers leur destination. Mon amendement met la chose en plein relief. Le ministre de la Justice donne à cet article une interprétation toute différente de celle que lui donnent MM. Shearer et Macpherson, et comme son interprétation du mot " destination " est bien celle que lui donnerait un légiste, voilà pourquoi je propose l'amendement en question.

M. AYLESWORTH : Je ne veux pas prendre inutilement les instants du comité, mais je ne veux pas non plus que le comité se fasse une fausse conception des conséquences qui découleront de l'amendement proposé. Je ne suis pas membre du comité qui a étudié ce projet de loi et je n'ai pas assisté à ses séances; j'ignore absolument ce qui s'y est passé. Tous mes renseignements se bornent à ceux contenus dans le rapport du comité et à mes yeux, ce texte comporte clairement que ce n'est pas la destination des marchandises qu'il faut prendre en considération, mais la destination du train.

M. PRINGLE : Parfaitement et c'est précisément là le point que je veux élucider.

M. AYLESWORTH : Ce texte ne prête nullement au doute. La question soulevée ici est parfaitement claire et incontestable. Si les honorables députés tiennent à ce que le dimanche, comme le reste de la semaine, toutes les marchandises s'acheminent vers leur destination—car toute marchandise a une destination—et s'ils veulent que, ce jour-là, on forme des trains dans le but de transporter ces marchandises vers leur destination, alors qu'ils adoptent l'amendement ; mais si d'autre part, on veut autoriser l'acheminement des trains directs de marchandises vers leur destination, qu'il s'agisse, oui ou non, de tête de division, il faut repousser cet amendement.

M. PRINGLE : Je tiens à demander au ministre s'il approuve l'interprétation donnée à ce texte par MM. Macpherson et Shearer ?

M. AYLESWORTH : Je diffère d'avis...

M. PRINGLE : Je ne souscris pas non plus à cet avis et voilà pourquoi je pose la question. Voilà l'interprétation que ces messieurs ont voulu donner à ce texte, et j'affirme que ces mots ne comportent pas pareil sens.

M. AYLESWORTH : Je ne saurais me ranger à l'avis de l'honorable député au sujet de l'intention qu'il prête à ces messieurs.

M. PRINGLE : Ce sont leurs propres paroles.

M. GUTHRIE : Le paragraphe " g " de l'article 3 en discussion est ainsi conçu :

L'acheminement vers leur destination des trains de chemin de fer en marche, lorsque commence le dimanche.

Le député d'Elgin-ouest (M. W. Jackson), affirme que l'application des dispositions législatives comme celle qui figure dans la refonte du bill, causerait de graves torts

aux commerçants des bestiaux au Canada. J'ai l'honneur de représenter ici un comté renfermant probablement le plus vaste territoire d'élevage qui existe au Canada. J'ai déjà reçu à l'égard de ce bill une foule de lettres dont les auteurs appartiennent à toutes les professions et à toutes les carrières ; mais je n'ai pas encore reçu de lettres de protestaion de la part des commerçants de bestiaux, qu'il s'agisse du commerce local ou du commerce d'exportation. La rédaction de cet article répond parfaitement aux vœux des commerçants de bestiaux. Qu'ils expédient leurs bestiaux le dimanche ou quelque autre jour, il est décrété ici que les expéditeurs sont tenus de leur donner la nourriture et les soins voulus. Et quant au jour de leur arrivée à un port du littoral, la chose a peu d'importance. Nombre de bestiaux achetés dans les comtés de Waterloo et de Wellington sont revendus à Montréal, il est vrai ; mais au cours du trajet entre Wellington, Waterloo et Montréal, il faut donner les soins voulus à ces bestiaux, même si on les expédie le dimanche. Il n'existe aucune différence entre les bestiaux achetés pour la revente à Montréal et ceux achetés pour être vendus à Liverpool, après la traversée de l'océan. Peu importe à l'expéditeur le jour de l'arrivée des bestiaux à Montréal ou au port d'expédition, puisque le bill contient une prescription relative aux soins à donner à ces animaux. La rédaction de ce paragraphe " g ", à mon sens, ne laisse rien à désirer. Quant aux marchandises ordinaires se rendant au point de destination, la chose ne souffre guère de difficulté. Les marchandises ordinaires qui ne figurent pas dans les catégories des bestiaux et des articles de nature périssable peuvent bien stationner, au besoin, à une tête de divison, si tel est le sens de l'article. L'article décrète que ces marchandises s'achemineront vers leur point de destination dernière. S'il s'agit de bestiaux ou d'articles de nature périssable, ces marchandises doivent se rendre à leur destination dernière où on en prendra le soin voulu. Mais s'il ne s'agit pas de ces deux catégories de marchandises, la rédaction de l'article est assez claire pour répondre à tous les besoins qui pourront se présenter, plus tard.

(L'amendement de M. Pringle est rejeté.)

M. ARMAND LAVERGNE : Avant que le comité passe à l'article suivant, je tiens à ce qu'il soit bien clairement établi que la circulation de quelques trains à voyageurs sera autorisée par l'article en discussion. Sans doute le ministre de la Justice nous fait part de son avis, mais ses explications sont fort mystérieuses et fort peu satisfaisantes. Dans la partie de la province en aval de Québec, nous sommes privés de trains de chemins de fer pendant deux jours de la semaine, et cela à cause des scrupules religieux des habitants des provinces inférieures ; et si le bill à l'étude est adopté dans sa rédaction actuelle, nous serons privés de trains, quatre jours de la semaine. Je propose donc l'addition du paragraphe suivant :

gg) La circulation des trains à voyageurs et des navires, le dimanche, et les travaux s'y rattachant.

M. PRINGLE : Le paragraphe " f " y pourvoit.

(L'amendement de M. Armand Lavergne est rejeté.)

Sur le paragraphe " h " de l'article 3 :

h) Le chargement des marchandises sur les bateaux à passagers ou les trains à voyageurs et leur déchargement, à des points intermédiaires.

M. T. MARTIN : A mon avis, on ne doit pas autoriser le transport des marchandises sur les trains de voyageurs. Cet article permettrait à tout train à voyageurs ou à marchandises transportant quelques voyageurs, de délivrer des marchandises à un point quelconque ou de voiturer des marchandises sur la voie ferrée. Je m'oppose donc à cet article. Je verrais d'un meilleur œil l'insertion des mots " articles ou colis de messagerie ".

Sur le paragraphe " j ".

j) Le travail des équipes de garage dans les cours de chemins de fer, avant six heures du matin et après huit heures du soir.

M. SAM. HUGHES : Quand un train de chemin de fer atteint son point de destination, à midi, le dimanche, doit-il y stationner toute la journée ?

M. AYLESWORTH : A mon avis, un train de chemin de fer n'a pas atteint son point de destination, quand il aborde le quai des voyageurs à la gare ; il faudrait qu'il se rendit à la voie de garage.

M. R. L. BORDEN : Ce n'est pas là la difficulté. D'après cet article, il semblerait que le service de ces trains ne peut se faire que par des hommes d'équipe, avant six heures du matin et après huit heures du soir.

M. SAM. HUGHES : Ce ne sont pas les agents des trains ou le personnel de traction, mais les hommes d'équipe qui travaillent à la formation de ces trains et si ces derniers ne peuvent travailler, le train devra stationner là.

M. AYLESWORTH : Le train, je suppose, devra stationner jusqu'à huit heures du soir.

M. JACKSON : Cet article, dans sa rédaction actuelle, me semble inacceptable. Les hommes d'équipe examinent le train, font le triage des wagons endommagés et les envoient à l'atelier de réparations, travaillent à la formation du train puisqu'il continue sa route, sortent la nouvelle locomotive de sa remise et la remettent au nouveau mécanicien ; mais si cet article est adopté, ces hommes d'équipe seront dans l'impossibilité

de faire ce service, pendant 14 heures, le dimanche, et tous les trains devront stationner à la gare.

Ainsi, dans la ville de Saint-Thomas, il circule près de 1,200 wagons, par jour, sur une seule ligne et il n'y a d'espace que pour l'installation de 700 wagons. Si on fait stationner des trains pendant quatorze heures le dimanche, l'installation sera insuffisante. D'autre part, autoriser les agents ou les facteurs des trains à manutentionner les wagons dans la cour du chemin de fer, c'est forcer 40 ou 50 hommes à faire le dimanche, un travail qui pourrait être effectué par trois ou quatre aiguilleurs employés dans les cours. En outre, ces 40 ou 50 agents de trains seront ainsi forcés de faire des manœuvres auxquelles ils ne sont pas habitués, et par là on ouvre la porte à bien des accidents. Ils est assez comique de constater la contradiction qui existe ici : ainsi un article du projet de loi autorise l'acheminement du train vers son point de destination et un autre article prescrit le stationnement du train, 14 heures durant, à une tête de division, et tout cela, parce qu'on autorise les aiguilleurs à travailler une certaine partie du dimanche et qu'on leur défend de travailler pendant un certain nombre d'heures, le même jour. Quatre réseaux principaux de chemins de fer aboutissent à Saint-Thomas et il circule sur ces lignes au-delà de 2,000 wagons par jour, transportant des marchandises de provenance étrangère au Canada, et dont la plus grande partie ne fait que transiter par le pays. Je le déclare, si on paralyse le service pendant 14 heures, chaque dimanche, ces marchandises s'achemineront ailleurs, et tout cela, parce qu'on ne veut pas autoriser cinq ou six hommes d'équipe à travailler le dimanche, tandis qu'on force 40 ou 50 agents des trains à faire le travail que ces six hommes ont l'habitude d'exécuter.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : La Chambre adoptera-t-elle l'article ?

M. W. JACKSON : Non, je tiens à donner lecture d'une lettre qui jettera quelque lumière sur la question :

Saint-Thomas, 15 juin 1906.

Monsieur J. H. Hall,
Ottawa (Ontario).

Monsieur,—Nous soussignés, représentant l'association des facteurs de trains de chemins de fer d'Ontario, comprenant la majorité des agents de trains, au Canada, avons été autorisés à vous déclarer que nous nous opposons au projet de loi interdisant le travail des aiguilleurs, le dimanche, de six heures du matin à huit heures du soir, vu que, en réalité, cela n'aboutirait qu'à grever le personnel de traction d'un surcroît de travail. Quand il s'agit de trains s'acheminant directement vers des têtes de division, comme Saint-Thomas, où aboutissent, en moyenne, environ 50 trains par jour, il faut nécessairement changer les wagons ou les fourgons de conducteurs, garer les wagons démantibulés, etc. Et nous ne concevons pas que les initiateurs de ce projet de loi puissent atteindre ce but, sans désorganiser tout le service.

Nous croyons fermement que les rédacteurs de ce bill sont consciencieux dans les efforts qu'ils tentent pour assurer notre bien-être. Mais ce bill ne nous convient nullement et il faudrait l'amender de façon à ce que ce travail fut confié aux hommes d'équipe et nous espérons sincèrement que cette modification sera apportée au bill.

Bien à vous,
ALFRED. E. SAVAGE,
Secrétaire du conseil de législation.
T. G. COUTENAY,
Président.
M. J. McGAUL,
Vice-président.

Ces messieurs se contentent de demander que ce travail soit confié aux employés qui sont en mesure de s'en bien acquitter. Les hommes d'équipe qui travaillent dans les cours de chemins de fer le font à des heures régulières, comme les ouvriers des fabriques et à cet égard, on ne saurait les assimiler au personnel de traction ou aux agents des trains de chemins de fer.

M. SAM. HUGHES : Je propose que cet article soit amendé par la radiation des mots "avant six heures du matin et après huit heures du soir".

M. PRINGLE : Je ferai observer que le texte même de ce paragraphe a été adopté par le comité, sur la proposition de MM. Macpherson et Shearer.

M. SAM. HUGHES : Si vous ne permettez pas aux aiguilleurs de faire le service de ces trains, force sera aux agents des trains eux-mêmes de faire ce travail, ou bien les trains devront stationner à la gare, toute la journée, et il se produira certainement des accidents.

M. AYLESWORTH : Le texte que l'honorable député (M. Sam. Hughes) propose de biffer a été inséré dans l'article dans le but évident d'assurer à ces hommes d'équipe au moins 14 heures de repos sur 24 heures, le dimanche. La proposition de l'honorable député tend à priver ces employés de l'avantage du repos dominical. Cet article ne restreint nullement les opérations des compagnies de chemins de fer. Quant aux trains directs qui ne font point d'arrêt aux stations intermédiaires où les hommes d'équipe sont à l'œuvre, ce paragraphe "g" leur permet de s'acheminer vers leur destination. et le texte du paragraphe "j" protège le travail nécessaire pour permettre à ces trains de continuer leur route. De même, ce texte protège tout le travail nécessaire pour effectuer le service des manœuvres et le garage des trains. Si je ne me trompe, on a inséré au bill une disposition protectrice dans le but d'autoriser, le dimanche, les travaux nécessaires à la formation des trains qui quitteraient la gare expéditrice, après minuit ; en outre, il y est fait une dérogation pour les travaux de même nature qui doivent s'exé-

cuter, dans le cours de l'après-midi, pour le service des trains qui arrivent avant minuit, le samedi, et stationnent à la gare. Mais il est inutile de statuer sur l'intervalle de temps ; l'adoption des autres articles a rendu toute disposition inutile à cet égard, en ce qui concerne les compagnies de chemins de fer ; et si cette mesure de protection a été insérée au bill, c'est afin d'empêcher qu'on ne privât les hommes d'équipe de tout repos.

M. R. L. BORDEN : S'il en est ainsi, comment se fait-il que l'article 4 porte que les hommes qui travaillent jusqu'à dix heures auront droit, au cours des six jours suivants de la semaine, à 24 heures consécutives de repos ? Si l'objectif du bill tend à accorder à ces hommes le repos du dimanche, pourquoi dans l'article suivant décréter qu'ils auront droit à 24 heures consécutives de repos, au cours des six jours suivants de la semaine. Les deux articles ne concordent pas.

M JACKSON : En réalité, les hommes d'équipe ont leurs heures de repos réglementaires. Tel employé commence sa besogne à dix heures du soir et tel autre à six heures du matin, et quand bien même on bifferait cet article, ces employés ne seraient pas privés de leurs heures de repos.

M. PRINGLE : Les représentants des compagnies de chemins de fer nous ont adressé des observations diamétralement opposées à nombre de ces articles. Il nous a aussi été fait des observations de la part des principaux intéressés du pays. Mais M. R. McPherson et le révérend J. G. Shearer nous ont transmis ce rapport au sujet de l'article en question, déclarant au comité que cette disposition répondrait aux vœux du public, par conséquent, ceux d'entre nous qui ont voulu se servir de leurs propres lumières, au cours de la discussion de cet article, ont dû se résigner au silence.

Ainsi, il est possible que je me trompe sur l'interprétation du mot "destination", mais il a fallu renoncer à notre opinion. Ainsi en a-t-il été de l'article suivant, relatif à l'enlèvement de la neige de la voie du chemin de fer et de l'article concernant le chargement et le déchargement des steamships naviguant sur mer. Mon observation s'applique aussi à l'article relatif aux marchandises récoltées aux stations intermédiaires. On a fait observer que sur certains lacs de la Colombie-Anglaise, tels que les lacs Kootenay, il est absolument nécessaire d'effectuer le transbordement des marchandises, des trains de chemins de fer sur les bateaux; mais la chose n'a pas agréé à ces messieurs et par conséquent notre proposition a été mise au rancart. Toutes nos propositions ont subi le même sort. Quand nous avons abordé la question du repos dominical, ces messieurs ont suggéré l'établissement d'un repos de 24 heures et d'une double rémunération pour le travail du dimanche. A l'égard de cette dernière proposition, les membres du comité ont pensé que les employés seraient en mesure de veiller à leurs propres intérêts et on a rayé cet article, non sans répugnance. Il me semble qu'il conviendrait de faire usage de nos propres lumières et de notre propre jugement dans l'élaboration de ce bill. Je tiens à reconnaître ici tout le mérite qui revient à M. McPherson et au rév. M. Shearer pour tous les efforts qu'ils ont déployés relativement à ce projet de loi. Ils n'ont rien négligé pour lui donner la rédaction convenable ; mais je ne tiens pas à ce que ces messieurs se constituent, à mon bénéfice, les interprètes du texte. Si je suis d'avis qu'un mot comporte un autre sens, je veux discuter la chose, sans qu'il me faille accepter leur propre interprétation. Voilà mon attitude bien définie. Nous avons adopté leurs propositions en bloc, sans avoir eu l'occasion de les étudier nous-mêmes.

M. MILLER : Il convient d'offrir une courte explication au sujet de l'œuvre accomplie par le révérend M. Shearer et M. McPherson à l'égard de ce bill. Le député d'Halton (M. Henderson) affirme que ce projet de loi est virtuellement l'œuvre de l'"Alliance". Le député de Cornwall (M. Pringle) a fait la même observation. Les membres du comité en conviendront, M. Shearer leur a présenté nombre d'avis précieux dont ils ont fait leur profit. Ils ont fait appel à notre raison et à notre sens du juste. M. Shearer est un homme de grande expérience qui a réussi, au cours d'une longue carrière, à recueillir une masse de renseignements sur les affaires commerciales et les transports, se rattachant à l'œuvre de l'"Alliance". M. Casgrain et M. Chrysler, interprètes des compagnies de transports, au sein du comité, ont fait l'éloge de la modération et de la largeur de vues de ces messieurs. M. McPherson est un avocat qui a beaucoup étudié la législation relative au repos dominical. A titre de membre du comité, ayant assisté à toutes les séances, j'hésiterais a affirmer en plein Parlement, comme l'a fait le député de Cornwall, que le rapport du comité est virtuellement celui du révérend M. Shearer et de M. McPherson. Assurément, les membres du comité ont exercé leur propre initiative. Le député de Cornwall a fait usage de ses propres lumières devant le comité et s'il veut bien raisonner davantage, ce soir, personne n'y trouvera à redire. Mais il a tort d'affirmer que ce bill est l'œuvre de M. McPherson et de M. Shearer et que les membres du comité se sont contentés d'acquiescer aux propositions de ces messieurs. Chaque fois que leurs propositions ont rallié les suffrages du comité, elles ont été adoptées. Chaque fois qu'un représentant d'une compagnie de transport ou d'une grande industrie ou autres intérêts a crû devoir soumettre un avis, nous avons prêté l'oreille à ses observations et lorsque cette proposition nous a paru frappée au coin du bon sens,

nous l'avons adoptée. M. Fitzpatrick a assisté à toutes les séances du comité.

Nous avons tous confiance dans ses grandes lumières et sa parfaite intégrité, et il a soigneusement étudié chaque article figurant dans le rapport du comité. Bien que personne ne révoque en doute ni son intégrité ni sa droiture, on ne saurait dire d'autre part, qu'il ait fait preuve de puritanisme ou d'étroitesse d'esprit; au demeurant, tous ceux qui ont observé l'attitude qu'il a prise ici, ne sauraient affirmer qu'il soit hostile aux intérêts des compagnies de transports, ou qu'il nourrisse des préjugés à leur endroit. Le rapport présenté par les membres du comité, y compris M. Fitzpatrick, a été adopté après mûre délibération de toutes les propositions qui nous sont venues de divers sources.

M. PICHE : Quant au rapport contenant les conclusions du comité, je regrette de ne pouvoir me rallier à l'avis exprimé par l'orateur qui m'a précédé. Je n'ai rien à dire touchant les lumières et la science du ministre qui sont parfaitement reconnues; mais quant à affirmer que ce bill est l'œuvre de l' " Alliance ", et de ses représentants devant le comité, la chose ne saurait faire doute, et pour prouver mon allégation et corroborer l'affirmation de mes collègues, membres du comité, je dois déclarer que les représentants de l' " Alliance " sont les seules personnes qui aient eu le privilège de formuler des propositions. On nous apprit que l'audition des témoins était close et qu'au demeurant, il nous serait loisible de discuter le fond du bill, à notre propre point de vue et suivant nos lumières. Or, que se passa-t-il, plus tard ? Au dernier moment, il survint des représentants de l' " Alliance " qui nous demandèrent la permission de conférer de nouveau avec nous. On accéda à leur demande et un peu plus tard, lorsque les représentants des compagnies de chemins de fer demandèrent la même faveur, on la leur refusa. Les représentants de l' " Alliance " sont donc les seuls qui aient été autorisés à discuter le projet de loi avec les membres du comité, après que l'audition des témoins eût été close et à la dernière séance du comité, on refusa le même privilège à d'autres intéressés. On ne saurait donc prétendre que le rapport de ce comité soit complet. En outre, à la dernière séance, comme nous manifestions le désir de discuter les articles 4, 9 et 12 du rapport qui n'avaient pas été débattus, l'exministre de la Justice (M. Fitzpatrick), nous dit qu'il tenait beaucoup à faire rapport immédiatement sur le bill et que ces articles pourraient se discuter devant la Chambre. Par conséquent, le rapport du comité ne porte, pour ainsi dire, que sur une partie du bill.

M. HENDERSON : Le député de Grey-sud (M. Miller) semble croire que j'ai fait une observation dérogatoire à l'honneur de l' " Alliance ", en affirmant que j'ai pris part à l'élaboration de ce bill. Je tiens à assurer l'honorable député que je n'ai nullement l'intention de manquer aux égards dus à cette société ; seulement, j'ai exprimé ma surprise, lorsque cette société a demandé à la Chambre d'autoriser le travail du dimanche, alors qu'elle aurait tout aussi bien pu rédiger ce texte de façon à couper court à toute objection. En attribuant à l' " Alliance " une large part de mérite dans l'élaboration de ce bill, je me suis appuyé sur une excellente autorité. Cette autorité n'est autre que l'organe même de cette société, qui au mois d'avril 1905, publiait ce qui suit :

> Le 12 mars, l'honorable Charles Fitzpatrick a présenté, à titre de mesure ministérielle, la loi relative au repos dominical, promise dans le discours du trône. Sauf l'article 3 relatif à certaines ventes qui se font aux portes des églises dans la province de Québec et consistant en articles de piété achetés par les fidèles, le bill est, en substance, l'ébauche du projet soumis par l' " Alliance pour l'observation du dimanche ".

N'est-ce pas là la preuve plus évidente que ce bill est l'œuvre de l' " Alliance " ? Je n'ai rien à redire à la chose, mais je trouve matière à critiquer dans la rédaction de cette mesure dans le sens que j'ai indiqué. J'ai toutefois consenti à écarter cette objection, car je ne tiens pas à faire d'opposition au bill. Je désire voir adopter une loi accordant un jour entier de repos par semaine, au cours de toute l'année, aux citoyens de ce pays, et si j'ai pris la parole, c'est afin de rectifier la fausse impression qu'aurait pu créer dans l'esprit de la Chambre l'observation du député de Grey-sud (M. Miller), s'il a réellement cru que j'ai révoqué en doute la pureté des motifs de l' " Alliance ". Je crois avoir accordé à cette société tout le mérite voulu pour l'élaboration de ce bill, et mon auteur à cet égard est l'organe même de la société.

M. W. CHISHOLM : Je ne m'explique pas qu'on cherche à propager l'impression que c'est l' " Alliance " seule qui demande cette loi. Au commencement de la session, nous avons reçu nombre de pétitions, se succédant de jour en jour, et couvertes de signatures, demandant l'adoption de cette loi. Des milliers de citoyens, de l'Atlantique au Pacifique, nous ont transmis leurs vœux à cet égard. Le projet de loi soumis à la Chambre a non seulement rallié les suffrages de l' " Alliance ", mais il a obtenu l'approbation des évêques et des prêtres catholiques, ainsi que des ministres et des adhérents des divers cultes. Il ne s'agit donc pas d'une mesure inspirée par l'esprit de clocher, ou demandée par une seule association cultuelle ou un seul groupe de citoyens, mais bien d'une réforme à laquelle toutes nos populations sont intéressées.

M. PICHE : L'honorable député voudrait-il nous dire qui a rédigé ces pétitions ?

M. W. CHISHOLM : Peu importe la question de savoir qui a rédigé ces pétitions. Les signataires de ces requêtes en portent la responsabilité, au même titre que les rédacteurs de ces documents. Je le répète, les pétitions adressées à cette Chambre ne sont pas l'expression de l'opinion de l' " Alliance " seule, ou d'un groupe de citoyens ou d'un association cultuelle ; mais apparement elles reflètent le sentiment du pays. Il n'est donc pas juste d'en attribuer tout le mérite à l' " Alliance ", car d'autres citoyens et d'autres sociétés partagent ce mérite.

M. PRINGLE : Je veux bien élucider ma pensée. Je ne me plains nullement du zèle déployé par les représentants de l' "Alliance " ; au contraire, j'ai tenu juste compte des efforts énergiques qu'ils ont déployés et de leur belle œuvre. Ils ont travaillé sans relâche au succès de cette mesure. Il ne saurait faire doute qu'ils ont rédigé eux-mêmes le projet de loi. Au demeurant, je souscris entièrement à l'objectif visé par cette mesure ; seulement, l'interprétation de certaines parties de ce texte ne concorde pas avec celle que leur donnent MM. Shearer et McPherson, et je suis bien aise de constater que le ministre de la Justice abonde dans mon sens, en disant que l'interprétation donnée par ces messieurs à ce texte est erronée. Je verrai d'un bon œil l'adoption d'une mesure aussi parfaite que possible tendant à consacrer dans le pays un jour national de repos ; seulement, je m'oppose à l'insertion d'articles qui ne comportent point l'interprétation qu'on en a donnée, au sein du comité.

M. ARMAND LAVERGNE : On cherche à nier que la paternité de cette mesure revient à l' " Alliance ", mais l'article 6 trahit clairement son origine ; car il interdit le transport des voyageurs, dans un but de divertissement ou de plaisir, le dimanche.

(L'amendement est rejeté et le paragraphe est adopté.)

Sur le paragraphe " k ":

Le chargement, le déchargement et la manœuvre de tout bâtiment de mer qui, sans cela, serait indûment retardé au-delà du jour fixé pour son départ, ou de tout navire qui, sans cela, serait en danger imminent d'être arrêté par la clôture de la navigation.

M. CONMEE : Je demande que cette disposition ne s'applique pas seulement aux navires naviguant sur l'océan, mais qu'il s'étende également aux navires naviguant sur les lacs.

M. AYLESWORTH : Il y a une raison qui milite en faveur de l'application de cet article aux navires naviguant sur mer mais qui ne s'applique pas aux navires naviguant sur les lacs. Le voyage outre-mer accompli par les steamships est de plus longue durée et les marchandises transportées sur ces navires sont plus exposées à être avariées que celles transportées par les navires naviguant sur les lacs. En outre, il importe que les marchandises transportées outre-mer sur les steamships atteignent les marchés européens, à certains jours du marché.

On me dit que l'expéditeur risque de perdre beaucoup d'argent par le retard du bateau qui manque le marché. Cette disposition ne s'applique pas aux bateaux sur les grands lacs.

(Le paragraphe " k " est réservé.)

Sur le paragraphe " l " :

Le soin du bétail sur pied et des produits périssables qui arrivent à un endroit au cours du dimanche.

M. AYLESWORTH : Après que le comité eut fait rapport, une étude plus profondie de cette disposition nous fit voir qu'elle ne prévoit pas tout ce que nous avions dans l'idée. Le soin des bestiaux est certainement un travail de nécessité, mais le contexte de cette disposition semble restreindre ce travail aux bestiaux en marche et qui sont arrivés le dimanche à certain endroit et ne semble pas soustraire à l'application de la loi le travail de nécessité de tout cultivateur qui a des bestiaux et doit en prendre soin le dimanche, comme de les nourrir ou de leur donner tout autre soin. Afin de ne pas laisser planer de doute à ce sujet, je propose de faire une légère modification en répétant l'expression " le soin de ". En même temps je propose d'étendre ce soin au lait et au fromage, car non seulement il faut traire les vaches mais il faut encore prendre soin du lait le dimanche, et dans la manufacture du fromage, tout le monde sait que le fromage exige un travail de tous les jours pendant sa maturation et ce travail est de nécessité. Je propose donc de modifier ainsi le paragraphe 1er.

Le soin du lait, du fromage et du bétail sur pied et le soin des produits périssables qui arrivent à un endroit au cours du dimanche.

Une VOIX : Et le beurre?

M. AYLESWORTH : Je n'ai pas mentionné expressément le beurre, pas parce que je n'y ai pas pensé, mais parce que le soin du lait semble comprendre le soin du beurre. Je ne crois pas que la femme d'un cultivateur actionnera jamais la baratte le dimanche.

M. HENDERSON : Puisque le ministre de la Justice va si loin, pourquoi n'inclue-t-il pas la levée des œufs des poules?

M. BOURASSA : Le cultivateur a-t-il le droit, en vertu de cette disposition de nettoyer ses bestiaux? On me dit que dans

certains des endroits les plus scrupuleux de l'Ontario, les cultivateurs se privent de nettoyer leurs bestiaux le dimanche, ne trouvant pas que c'est un travail de nécessité aux termes de la loi.

M. AYLESWORTH : C'est ridicule.

M. BOURASSA : Pas autant qu'il y paraît ; mais, naturellement, la loi étant ridicule, elle a certaines conséquences ridicules. Si l'on juge à propos qu'il est juste de nourrir les bestiaux le dimanche, il y a bien d'autres choses qu'il ne faut pas laisser le cultivateur libre de faire.

M. SAM. HUGHES : Le cultivateur est obligé de soigner lui-même ses bestiaux le dimanche ; son engagé n'en a pas le droit.

M. BOURASSA : Je ne sais pas si l'expression " le soin de " est assez explicite.

M. R. L. BORDEN : Comme le ministre de la Justice le comprend, la difficulté est qu'ayant à nous occuper des détails si complexes de la vie journalière, nous oublierons certainement de statuer sur quelque point et nous éprouverons des difficultés. J'ose dire que si nous devions nous attarder à discuter cette disposition demain soir et encore vendredi soir, nous y trouverions toujours matière à changement, comme nous venons de nous en convaincre. Cela doit suffire pour montrer que la loi est inacceptable dans sa forme actuelle, quoique j'approuve entièrement le principe d'observance du dimanche. J'aimerais poser une question au ministre sur une idée qui m'a frappé l'esprit. J'ai le droit de louer un cheval pour la promenade. Mais si j'ai mon propre cheval et que mon engagé le harnache pour mon usage, n'est-il pas passible de l'amende ? Le propriétaire lui-même n'est-il pas passible d'amende s'il attelle son cheval. C'est mon interprétation de la loi, mais je ne crois pas que c'en soit l'objet.

M. AYLESWORTH : Les remarques de l'honorable député et les opinions qui les ont motivées n'indiquent pas tant l'inexactitude du contexte que les nombreuses difficultés qui ont accompagné la rédaction de ce projet de loi.

M. R. L. BORDEN : Je ne veux pas laisser mon honorable collègue sous l'impression que je retrouve à redire contre la rédaction du bill ; je ne parle que des difficultés qu'il crée.

M. AYLESWORTH : Personne ne connaît mieux que moi ces difficultés, après tous les efforts que j'ai faits de jour en jour pour les aplanir avant de soumettre la mesure à la Chambre. J'admets cependant que malgré tout le soin que nous pouvons y apporter, nous ne parviendrons jamais à prévoir tous les cas, et il sera peut-être nécessaire, à quelque session future du Parlement, de modifier la mesure dans ses points essentiels.

Nous allons cependant nous en préserver autant qu'il nous sera possible. Cette loi entraînera un changement radical ; elle affectera aussi de grands intérêts commerciaux. Et pour cette raison, de même que pour la raison que je viens de prévoir,—c'est-à-dire que la réflexion et l'étude plus approfondie du sujet pourront peut-être suggérer aux législateurs d'autres modifications,—pour parer à cette tendance, je me propose d'ajouter au projet d loi une disposition remettant l'exécution à une date ultérieure que fixera la Chambre.

M. PATERSON : Ces dispositions ne couvrent pas tous les cas. Supposons qu'une personne est prévene devant le tribunal d'avoir enfreint la loi. Le juge lira la loi et s'il n'y voit pas en toutes lettres que ce cas particulier y est prévu, est-ce qu'il condamnera le prévenu ? Le juge décidera s'il s'agit d'un travail de nécessité ou d'humanité contre lesquels la loi ne sévit pas. Le contexte est clair :

Nonobstant tout ce que porte la présente loi, toute personne peut, le dimanche, faire quelque travail de nécessité ou d'humanité que ce soit ;

Ecoutez :

et pour plus de certitude, mais non de manière à restreindre le sens ordinaire de l'expression " travail de nécessité ou d'humanité ", il est par le présent déclaré qu'elle est censée comprendre les genres de travail qui suivent :

Puis suivent certains cas qui sont prévus, mais ils ne sont pas tous prévus. Il me semble qu'il y a bien des choses dans ce projet de loi qu'on aurait pu omettre. Je crois qu'un tribunal judiciaire ordinaire peut facilement déterminer, par l'étude des circonstances, si un acte est légal ou illégal aux termes de la loi. Un travail peut être d'utilité ou d'humanité aujourd'hui mais ne le sera plus dans une autre circonstance.

M. R. L. BORDEN : Je ne sais pas si l'honorable ministre des Douanes a fait allusion à ce que je viens de dire. Voici ma pensée : il est permis d'atteler un cheval, et l'objet du bill ne paraît pas être de défendre la promenade en voiture le dimanche, tandis que dans l'opinion du ministre, atteler son cheval et préparer sa voiture peuvent être un travail de nécessité ou d'humanité.

M. EMMERSON : C'est plutôt un travail d'humanité parce qu'il exempte de marcher.

M. R. L. BORDEN : Je ne crois pas que ce serait un travail de nécessité pour le ministre des chemins de fer, car il a besoin de beaucoup d'exercice, qu'il ne prend pas, à en juger par son apparence.

M. PATERSON : Si cela s'appliquait à moi, je ne voudrais pas comparaître devant le chef de l'opposition comme magistrat.

M. R. L. BORDEN : Je m'adressais au ministre des Chemins de fer, non au ministre des Douanes. Je montrais tout simplement les contradictions qui paraissent à la

face même de la mesure. Je ne doute pas cependant que toutes ces dispositions ont été discutées et étudiées par l'honorable ministre et le comité.

M. AYLESWORTH : Atteler son propre cheval n'est pas un travail rétribué et par conséquent cela ne tombe pas sous le coup de l'article 2.

M. SAM. HUGHES : Maintenant qu'il a été question du principe de ce projet de loi, je me permettrai de demander au comité pourquoi il a autorisé un si grand nombre d'exceptions à l'application de cette loi, tandis qu'il aurait dû suivre une ligne de conduite tout à fait opposée et désigner plutôt ce qu'il ne faut pas faire le dimanche. Le principe dominant de cette mesure devrait être la liberté de l'homme, et alors nous pourrions dresser la liste des choses défendues le dimanche. Si on avait adopté ce principe, la liste aurait été bien plus courte qu'elle ne l'est et qu'elle promet de l'être L'objection que l'honorable chef de l'opposition a soulevée est importante. Ainsi j'ai loué dimanche dernier, cheval et voiture à Peterborough pour me rendre chez moi. Aux termes de cette loi, j'aurais commis un délit en engageant une personne pour me conduire. Mais ce projet de loi brille par ses omissions. Rien n'y empêche la vente des spiritueux le dimanche, rien n'y empêche le jeu de carte ou jeux de hasard, rien n'y empêche mille et une choses répréhensibles qui devraient être défendues le dimanche et qui sont les seules que j'aie constatées au Canada dans mes voyages. On a mal débuté avec cette loi. J'ai entendu dire au révérend M. Sparling, ministre éminent du culte et pricipal de collège méthodiste du Manitoba, un homme bien plus remarquable que ceux qui sont associés à ce projet de loi, je lui ai entendu dire qu'une mesure émanant en quelque façon des membres du culte avait toujours été un insuccès. J'approuve cordialement cette manière de voir. M. Sparling est un personnage de marque dans l'église chrétienne et un homme hautement considéré au Canada. Je le répète, ce projet de loi est mal présenté parce qu'il spécifie ce que l'on peut faire le dimanche au lieu d'énumérer ce qui est défendu.

M. PRINGLE : Je ne crois pas que l'honorable député ait raison d'anathématiser cette mesure parce qu'elle émane du révérend M. Shearer. J'admire les talents de M. Shearer. Je crois qu'il a fait preuve de beaucoup de pénétration au point de vue du clergé, en préparant ces articles. Plusieurs sont bien ciselés et ne devraient pas être changés. Cependant nous devons étudier très soigneusement les dispositions de ce projet de loi, non parce qu'elles nous sont soumises par un ministre du clergé de l'importance de M. Shearer, mais nous devons les étudier chacune selon son mérite. Nous devons nous rappeler que ce projet de loi doit subir l'épreuve d'une autre discussion devant un autre tribunal qui, à ce que l'on murmure, va tranquillement l'étouffer. Il serait regrettable, après avoir dépensé tant de temps, pendant des chaleurs comme celles que nous traversons, de renvoyer cette mesure à cet autre tribunal dans une forme telle qu'il serait en droit de le mettre de côté complètement. J'espère que nous allons pouvoir façonner ce projet de loi de telle manière que les partisans du Gouvernement au Sénat le laisseront devenir loi.

M. RALPH SMITH : Je ne vois pas pourquoi l'on se sert du nom de M. Shearer ou de tout autre ministre, dans cette discussion. La Chambre a assumé la responsabilité de cette mesure ; elle a été imprimée avec le nom du ministre comme son auteur, et elle appartient à la Chambre et non à M. Shearer. Il n'y a pas la moindre raison de mentionner ce pasteur dans la discussion.

M. PRINGLE : Je recommande à l'honorable député (M. Ralph Smith) de lire le rapport de M. J. G. Shearer et de M. R. W. Macpherson, aux pages 197 et 198, et il y verra que les articles qu'ils demandent à être insérés dans le projet de loi sont précisément ceux qui s'y trouvent.

M. RALPH SMITH : Ce rapport ne figure pas au projet de loi. Nous ne pouvons reconnaître la responsabilité de cette mesure à personne qu'aux députés. A nous de peser chacune des dispositions selon notre jugement et non selon le jugement de M. Shearer.

Sur le paragraphe " n " :

Le louage de chevaux et voitures pour l'usage personnel de celui qui les loue ou de sa famille pour toutes fins non prohibées par la présente loi.

M. CONMEE : Je propose d'ajouter les mots " l'emploi des chevaux et ".

M. PRINGLE : Cela nous empêcherait d'employer d'autres animaux que les chevaux. C'est passablement dur de priver les jeunes gens de faire une promenade en voiture avec quelque demoiselle le dimanche.

M. SLOAN : Avant que le comité adopte ce paragraphe, j'en ferai remarquer la rigueur. J'habite sur les côtes de l'océan, où il ne se loue guère de voitures, mais où il se loue des bateaux et des chaloupes. En vertu de quel principe pouvez-vous permettre au loueur de chevaux de faire son trafic le dimanche et priver le loueur de chaloupes du même privilège ?

M. GUTHRIE : Cela permettrait la location de bateaux de plaisance.

M. SLOAN : Non, la loi ne permettrait pas cela. Beaucoup de personnes possèdent leurs propres embarcations et la loi ne les affectera pas, mais ceux qui n'en ont pas, seront privés de la liberté d'en louer, le dimanche, et ce sera bien pénible pour eux.

M. R. L. BORDEN : Je ne vois aucune disposition dans la loi qui permette l'exploitation d'une écurie de louage le dimanche. Je ne crois pas que ce soit permis, et pour cette raison, il serait très difficile, je crois, de trouver quelqu'un qui vous louât un cheval le dimanche. Le ministre de la Justice est dans le vrai en réponse à ce que je disais tout à l'heure au sujet d'une personne qui attelle son propre cheval. Cette personne ne serait pas coupable aux termes de la loi proposée, mais le ministre de la Justice croit-il que l'emploi d'une autre personne pour faire cet ouvrage constituerait une infraction à la loi ? Pour moi, je ne le crois pas.

M. EMMERSON : N'y a-t-il pas la disposition concernant les serviteurs ?

M. R. L. BORDEN : Le ministre de la Justice a dit au commencement de la discussion qu'un serviteur de cette catégorie n'entre pas dans la classe des serviteurs-domestiques.

M. EMMERSON : Un garçon de cour ?

M. AYLESWORTH : Je ne sais pas ce que veut dire l'honorable député (M. R. L. Borden).

M. R. L. BORDEN : Lorsque nous avons parlé de l'exécution des travaux de ferme, l'honorable ministre a dit que les garçons de ferme n'entraient pas dans la catégorie des domestiques.

M. AYLESWORTH : Je ne me le rappelle pas ; j'ai dit tant de choses aujourd'hui. Je crois cependant que la question qui fut posée tendait à établir si le domestique a droit à 24 heures de repos par semaine ?

M. R. L. BORDEN : C'est précisément cela, mais la déclaration m'avait frappé, car je voulais savoir si les garçons de ferme étaient des domestiques aux termes de la loi. Quelqu'un a demandé au ministre : " Le garçon de ferme, qui fait les ouvrages légers dans ou autour de la maison, aurait-il droit à ses 24 heures de repos au cours des six jours suivants ? " Le ministre a répondu que non, parce que le garçon de ferme ou le garçon d'écurie, ne compte pas dans la classe des domestiques comme il l'entend. C'est pourquoi il m'a semblé que le projet de loi ne prévoit pas ce genre de travail.

M. BARR : L'honorable ministre a admis que la loi s'applique aux servantes. Il faut bien se garder de statuer quoi que ce soit qui dispense le garçon de ferme de faire les travaux utiles et nécessaires autour de la maison le dimanche ou qui lui permette de prendre 24 heures de congé par semaine, car le cultivateur ne se soumettra pas à cette clause. Il y a encore ceci. C'est l'habitude d'engager un garçon pour prendre soin de vos chevaux, et s'il ne travaille pas le dimanche, a-t-il le droit de réclamer 24 heures de congé par semaine ou êtes-vous obligé de les lui accorder ? S'il en est ainsi, c'est une injustice.

Des VOIX : Adopté !

M. SLOAN : Non, pas adopté, je voudrais que le ministre de la Justice m'éclaire sur le point que j'ai soulevé. Je ne crois pas que c'est juste d'établir une différence entre le loueur de chevaux et le loueur d'embarcations en faveur du premier.

Sir WILFRID LAURIER : Réservons cet article.

Sur le paragraphe " o " :

Tout travail inévitable après huit heures du soir, le jour du dimanche, pour la préparation de l'édition régulière de lundi matin d'un journal quotidien.

M. DUNCAN ROSS : Je propose un léger amendement à cette disposition et j'espère qu'il sera agréé par l'honorable ministre de la Justice. Ceux qui entendent quelque chose à la publication d'un journal quotidien, savent qu'il est absolument impossible aux termes de la loi, telle qu'elle nous est soumise de publier l'édition du lundi matin. Les typos commencent a travailler à 8 heures. Il leur faut de la copie. Et cette copie, il faut quelqu'un pour la faire, et il faut quelqu'un qui travaille avant 8 heures. Dans les grands journaux, ou il se fait du clichage, l'ouvrier qui fait fondre le métal doit commencer avant 8 heures. Aux termes de ce projet de loi, le reporter qui irait à 7 heures pour prendre le compte rendu d'un sermon serait passible de l'amende ; s'il survenait un meurtre à 3 heures de l'après-midi, le dimanche, le reporter qui écrirait la tragédie pourrait être condamné à une amende.

M. PRINGLE : N'est-ce pas légitime ?

M. EMMERSON : Le meurtre ou le rapport ?

M. DUNCAN ROSS: Je ne me prononcerai pas sur ce point. Voici ma proposition d'amendements :

Supprimez tous les mots après le mot " inévitable " sur la 41e ligne jusqu'au mot " soir " inclusivement, sur la même ligne.

Le paragraphe ainsi modifié se lira :

Tout travail inévitable, le jour du dimanche, pour la préparation de l'édition régulière du lundi matin d'un journal quotidien.

La coutume veut que les imprimeurs, que ce soit le dimanche, le lundi ou le mardi ou n'importe quel jour de la semaine, commencent à travailler à 8 heures du soir, de sorte que malgré la loi ou de son consentement, les journaux devront être administrés de cette façon. L'objet de ma proposition d'amendement est de laisser le personnel des reporters et le personnel de la rédaction libres de faire leur ouvrage, qu'ils feront d'ailleurs que la loi veuille ou ne le veuille pas.

Une VOIX : Nous leur imposerons l'amende alors.

M. ROSS : Punissez-les si vous voulez, mais ils devront faire leur ouvrage. Les auteurs de ce projet de loi ont suggéré que toutes les dispositions qui seront trouvées déraisonnables pourront être violées impunément. Je crois que c'est une proposition immorale à faire concernant une loi quelconque adoptée par le Parlement. Nous devrions avoir une loi assez raisonnable que tout le monde puisse l'observer et non une loi si peu raisonnable que les journalistes ne puissent jamais s'y conformer.

M. KENNEDY : Je ne connais pas grand-chose dans la publication d'un journal ; le fait est que je n'en connais rien, mais quelqu'un qui s'y entend et qui publie lui-même un journal du matin, m'a assuré qu'il n'y a pas de nécessité de travailler le dimanche avant les heures mentionnées dans le bill. Comment font les journaux qui paraissent tous les jours de la semaine ? Il y en a peu au Canada, mais ils sont nombreux aux Etats-Unis. S'il leur est possible de cesser la publication pour un jour, nul doute qu'il leur est possible de cesser le travail pour un jour. Alors pourquoi, je me le demande, ne peuvent-ils pas discontinuer la publicatiton le dimanche aussi bien que le lundi ?

M. SAM. HUGHES : Parce que les nouvelles arrivent le dimanche après-midi.

M. DUNCAN ROSS : Je ne parle pas des journaux qui sont publiés sept jours par semaine. S'il survient un grand incendie, ou si un meurtre est commis ou s'il se produit quelque événement religieux ou quoique ce soit le dimanche, les journalistes doivent être libres d'en faire un compte rendu sans s'exposer aux rigueurs de la loi. Ceci me paraît si raisonnable que toute discussion semble inutile.

M. RALPH SMITH : Le comité spécial à fixé ces heures, parce qu'il à cru que c'était un temps suffisant pour permettre la publication d'un journal. Je ne connais pas personnellement le nombre d'heures que nécessite ce travail, mais lorsque les journalistes qui siègent à la Chambre déclarent qu'il ne leur serait pas possible de poursuivre leur industrie aux termes de cette disposition, je ne crois pas qu'il serait condamnable de la modifier.

M. PRINGLE : Qui a proposé de fixer ces heures ?

M. RALPH SMITH : Je crois que c'est moi. Dois-je en rougir ? Si l'honorable député (M. Pringle) continue à exiger tous ces détails, je pourrais peut-être rétorquer en lui demandant quel est l'auteur de certaines autres propositions. Le comité à recommandé de faire cette modification, mais si les journalistes la trouvent déraisonnable, nous pouvons la changer.

M. DUNCAN ROSS.

M. BOURASSA : Que va faire l'honorable ministre de la Justice des journaux qui sont publiés le dimanche ?

M. AYLESWORTH : Les supprimer.

M. BOURASSA : Vous allez supprimer les journaux qui sont publiés le dimanche ; mais vous allez permettre la publication des journaux du lundi matin, qui nécessitent deux fois plus de travail du dimanche. Voilà bien encore un exemple de l'hypocrisie de toute cette affaire.

M. RALPH SMITH : L'honorable député (M. Bourassa) ne prévoit pas l'objection lorsqu'il se contente de dire qu'il faut deux fois plus de travail le dimanche pour publier un journal le lundi matin qu'un journal du dimanche matin. La véritable objection est la vente du journal par les petits garçons, le dimanche, dans les rues, et tout le travail de la mise en circulation du journal du dimanche.

(L'amendement est rejeté.)

(Le paragraphe " o " est adopté.)

M. ARMAND LAVERGNE : Avant que la Chambre adopte cette disposition, je propose en amendement un autre paragraphe (oo). (Interruptions.)

M. ARMAND LAVERGNE : Il est temps que l'on pousse un oh ! oh ! au sujet de ce projet de loi. Il a été bien compris dès le commencement que cette mesure ne devait pas atteindre les journaux du dimanche matin. Ce sera assez ennuyeux de vivre au Canada après que cette loi sera en vigueur, sans qu'on nous prive de nos journaux du dimanche. Les habitants de la province de Québec ne sont peut-être pas aussi parfaits que croient l'être les affiliés de la Lord's Day Alliance.

M. HENDERSON : Le premier ministre dit qu'ils sont bien meilleurs.

M. ARMAND LAVERGNE : Nous sommes naturellement bons et n'avons pas besoin de loi pour cela. Nous ne voyons pas de mal à nous amuser un peu le dimanche ou à lire les journaux du dimanche ou des livres profanes . . . (Interruptions.)

. . . L'expression " profane " ne rend pas ma pensée. Je veux dire des livres qui traitent de matières temporelles, en opposition à ceux qui traitent de sujets purement religieux. Je suis porté à croire que ceux qui veulent nous priver de nos amusements innocents, le dimanche, sont des hypocrites ni plus ni moins. Et Celui qui établit le jour du Seigneur, il y a 1906 ans, appliqua aux pharisiens de son temps une parabole qui pourrait très bien s'appliquer aux pharisiens d'aujourd'hui. Je propose comme paragraphe " o " :

Que l'impression, la distribution et la vente des journaux publics avant six heures le dimanche matin, soient permises.

Des VOIX : Rejeté !

M. BOURASSA : Avant que cet amendement soit rejeté, je veux savoir de l'honorable ministre de la Justice si l'on nous a trompés lorsque l'on nous a promis que cette loi n'atteindrait pas les journaux du dimanche ?

M. AYLESWORTH : Je ne connais rien de l'entente dont parle l'honorable député. Franchement et sincèrement, je dois dire que d'après moi, l'objet de cette mesure est d'établir pour les ouvriers en journaux, comme pour tous les citoyens du Canada un même jour de repos. Autant qu'il est à ma connaissance, nous n'avons pas de journaux qui paraissent sept jours par semaine, mais plusieurs préfèrent publier le dimanche matin plutôt que le lundi matin. L'esprit de cette loi est d'établir l'uniformité et de supprimer les journaux du dimanche.

M. BOURASSA : Je proteste contre l'emploi de l'expression " uniformité " au sujet de l'application de cette loi. Le Gouvernement est responsable de cette mesure ; s'il décide d'abolir la publication des journaux du dimanche, très bien, mais il n'y a pas d'uniformité, puisque vous tolérez les journaux du lundi matin qui nécessitent plus d'ouvrage du dimanche que les journaux du dimanche eux-mêmes. J'admets avec l'honorable député de Nanaïmo qu'il n'y a pas autant d'ouvrage au département de la circulation, mais il y en a tout autant parmi les compositeurs et les pressiers d'un journal du lundi matin que dans un journal du dimanche.

M. AYLESWORTH : Nous plaçons tous les journaux sur un même pied d'uniformité.

M. BOURASSA : Je vous demande pardon; vous permettez aux journaux du lundi matin de faire leur ouvrage le dimanche, mais vous refusez le même privilège aux journaux du dimanche.

M. ARMAND LAVERGNE : Cette loi est l'hypocrisie même. Vous permettez aux ouvriers de travailler le dimanche soir pour publier les journaux du lundi matin, mais vous leur défendez de travailler le dimanche matin. Tout en nous plongeant dans l'ennui en nous privant de nos journaux du dimanche, vous augmentez les occasions d'intempérance le jour du Seigneur. C'est vrai que vous nous permettez d'aller à l'église, mais vous privez les pauves gens de leur liberté de se rendre dans les parcs, de se promener en voiture avec leurs amis, d'aller faire un voyage en bateau et même de lire les journaux. Tel est ce projet de loi lancé par ce Lord's Day Alliance. Je crains que dans dix ans d'ici, vous constaterez, comme conséquence de cette loi, une augmentation de l'ivrognerie.

M. PRINGLE : Cette disposition bien appliquée permet à l'imprimeur de se reposer le dimanche, mais je demanderai à l'honorable ministre de la Justice s'il a songé aux ouvrières du téléphone qui sont obligées de travailler le dimanche et parfois dans des lieux très renfermés et mal aérés. Je mentionne les demoiselles du téléphone entre bien d'autres qui sont placées absolument dans la même position qu'elles. Le Lord's Day Alliance consent à laisser travailler les demoiselles du téléphone le dimanche, mais est-il prévu dans le bill que ces ouvrières aient droit à un jour de congé dans la semaine comme les imprimeurs ? L'honorable député de Nanaïmo est prêt à accorder un jour de congé par semaine à l'imprimeur, mais il n'est pas prêt à accorder le même privilège à l'employé de chemin de fer. Bien qu'il ne représente pas les demoiselles du téléphone, il devrait voir à ce qu'elles aient, elles aussi, leur jour de congé.

M. AYLESWORTH : Si l'honorable député veut se donner la peine de jeter les yeux sur le bill dont le comité a fait rapport, il verra que la paragraphe " c " comprend les employés de téléphone et que l'article 4 prescrit que ces employés devront avoir un jour de congé par semaine pendant les six autres jours.

M. RALPH SMITH : Et cette disposition est exactement celle contre laquelle l'honorable député de Cornwall a soulevé le plus d'objections. Il s'est prononcé très fortement en faveur de ce genre de travail; je lui rappellerai aussi que lorsqu'il fut question de la cessation du travail pendant 24 heures, il fut de tous les membres du comité celui qui trouva cette disposition la plus odieuse de tout le projet de loi. Il cherche maintenant à amener la Chambre à l'appliquer. Je veux que l'honorable député sache que j'ai pris devant le comité la responsabilité de toutes mes actions, et puisque l'honorable député a abordé le côté personnel de la discussion, je dirai, en réponse à la question qu'il a posé, que j'ai combattu fortement en faveur des 24 heures de repos pour tous les ouvriers qui travaillent le dimanche, tandis que lui s'y est opposé.

M. PRINGLE : Je ne prendrai pas à présent le temps de la Chambre, mais lorsque nous serons rendus à l'article qui se rapporte aux 24 heures de repos, je crois que je serai en mesure d'en montrer tout le ridicule.

M GALLIHER : J'ai quelque chose à dire sur les journaux du dimanche. La Colombie-Anglaise a 4 journaux du dimanche. Les journaux qui sont publiés le dimanche ne le sont pas le lundi matin ; ils ne publient pas 7 jours par semaine. Ils sont ainsi publiés depuis 15 ans. A Nelson où j'habite, les trains du dimanche en partance pour Rossland, sur la frontière, la Passe-aux-Corbeaux et le nord vers Revelstoke, apportent les journaux du dimanche qu'ils délivrent sur leur parcours, et les habitants reçoivent ainsi leur journal le dimanche. Je

ne crois pas que même les plus chauds partisans de cette mesure prétendent qu'il y ait du mal à lire un journal le dimanche, si c'est un journal, naturellement, qui pourrait être lu au foyer. Beaucoup de personnes dans les campagnes apportent leurs journaus le samedi soir pour les lire le dimanche. Je ne vois pas d'objection à cela. L'objection est de travailler le dimanche pour préparer la publication du journal. Comme l'a dit l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) et comme je l'ai appris par des journalistes, il faut bien plus de travail du dimanche pour préparer le journal du lundi matin qu'il en faut pour le journal du dimanche. Cette objection tombe donc d'elle-même, puis nous passons à l'objection soulevée par l'honorable député de Nanaïmo (M. Smith) relativement à la vente du journal du dimanche dans les rues par les petits garçons. Personne de ceux qui m'ont écrit ne m'a posé cette objection, mais je propose de modifier la proposition de l'honorable député de Montmagny (M. A. Lavergne) en ajoutant les lignes suivantes comme paragraphe : " Tout travail nécessaire pour la préparation et la publication de l'édition régulière du dimanche matin d'un journal quotidien." Cela supprimerait les éditions spéciales du dimanche et n'admettrait que la publication des éditions régulières quotidiennes des journaux qui n'auraient pas ainsi à publier le lundi matin.

M. DUNCAN ROSS : Je discuterai très brièvement la proposition de l'honorable député de Kootenay (M. Galliher). Il me paraît presque inutile de proposer toute modification raisonnable à ce projet de loi, car toutes sont aussitôt repoussées que propo sées. Au risque de voir la même chose se répéter, je dois dire que c'est une criante injustice de ne pas respecter un état de chose établi dans la Colombie-Anglaise depuis 1859. La population de cette province est consentante de recevoir le journal le dimanche plutôt que le lundi matin ; cette coutume ne peut être attaquée au point de vue de la moralité, parce que les journaux sont très moraux et parce qu'il en coûte moins de travail du dimanche pour la publication du journal du lundi matin. Toutes ces considérations sont jetées de côté cependant pour atteindre l'objet de cette mesure. Je crois que c'est une criante injustice pour les éditeurs de la Colombie-Anglaise—où les éditions du dimanche matin ont toujours existé, les éditions de journaux les plus acceptables—de se voir, sans avis, contraints de disposer autrement leurs bureaux et de changer complètement les méthodes de publication.

Comment se fait le journal du dimanche ? Il va sous presse à 3 heures du matin et est livré à 6 heures à la distribution. Ainsi les ouvriers du journal du dimanche ont toute la journée du dimanche à leur disposition. Pour le journal du lundi matin, les ouvriers doivent se mettre à l'ouvrage à 3 heures le dimanche après-midi et travailler toute la nuit du dimanche pour livrer le journal au public le lundi matin. L'honorable député de Nanaïmo (M. Smith) condamne la vente des journaux le dimanche par les petits garçons. J'admets que cette pratique est condamnable et doit être empêchée. Les éditeurs n'auront qu'à prendre les moyens de faire distribuer le journal aux abonnés réguliers le dimanche matin, et ainsi la vente par les petits garçons dans les rues pourra être prohibée.

M. MONK : La Colombie-Anglaise a-t-elle une loi provinciale qui défend la vente des journaux le dimanche ?

M. DUNCAN ROSS : Il y a la vieille loi qui date de Charles II, aux termes de laquelle celui qui n'observe pas le jour du Seigneur s'expose à se faire appliquer les blocs, mais cette loi n'est jamais mise à exécution.

M. MILLER : Nul doute que l'opinion de l'honorable député de Yale-et-Caribou (M. Ross) qui est journaliste, mérite beaucoup d'attention, mais si je consulte les débats sur cette question devant le comité, le 25 avril dernier, je vois qu'il condamnait la vente des journaux le dimanche. Je conclus donc que c'est un mal qui sévit dans la Colombie-Anglaise.

M. DUNCAN ROSS : Je suis prêt à voter en faveur de toute loi qui défendra la vente des journaux dans les rues le dimanche, par des petits garçons ou qui que ce soit.

M. MILLER : Comment en feriez-vous la distribution ?

M. GALLIHER : Cela concerne les éditeurs et c'est à eux de voir à ce qu'ils n'enfreignent pas la loi.

M. MILLER : L'honorable député dit qu'il n'y a pas d'objections aux journaux du dimanche comme ils sont publiés dans la Colombie-Anglaise. Mais je vois dans les dépositions devant le comité, page 205, un télégramme de l'association ministérielle de Vancouver, daté du 7 mai 1905, et qui désapprouve complètement la publication des journaux le dimanche. Je vois un autre télégramme de l'association ministérielle de Victoria, daté du 7 mai 1906, au même effet.

M. ARMAND LAVERGNE : Et que faites-vous de l'opinion de ceux qui approuvent les journaux du dimanche ?

M. MILLER : Je veux faire voir que les journaux du dimanche ne sont pas universellement approuvés dans la Colombie-Anglaise.

M. LAVERGNE : Ne devons-nous pas tenir compte aussi de ceux qui les approuvent?

M. RALPH SMITH : Les éditeurs des journaux du matin dans la Colombie-Anglaise sont seuls à condamner cette mesure.

M. LAVERGNE : Je demande pardon à l'honorable député.

M. RALPH SMITH : Je parle comme représentant de la Colombie-Anglaise et je déclare que pas un seul ouvrier des journaux du dimanche dans cette province n'a jamais protesté contre cette mesure.

M. MILLER : J'ai lu, l'autre jour, dans le "Catholic Record", de London, Ont., un article sévère de dénonciation des journaux du dimanche. Je ne suis pas certain que l'auteur n'a pas fait une mention spéciale des journaux du dimanche aux Etats-Unis, mais je sais qu'il condamne fortement les journaux du dimanche au Canada.

M. DUNCAN ROSS : L'honorable député de Grey (M. Miller) parle des éditions spéciales du dimanche seulement, mais je parle des éditions régulières des quotidiens qui ne sont publiés que 6 jours par semaine. Le "World" de Vancouver, a annoncé, l'autre jour, qu'il allait publier une édition spéciale du dimanche en sus de son édition régulière de tous les jours. Aussitôt, le public s'est récrié dans la Colombie-Anglaise. Nous ne voulons pas d'éditions spéciales qui s'adressent aux lecteurs du dimanche. C'est probablement ce que l'association ministérielle a condamné, bien que je ne dise pas qu'elle est prête à condamner l'autre si on le lui demande. Je ne prends pas la défense du journal du dimanche, mais je demande en toute justice au comité de ne pas s'opposer à la publication le dimanche des quotidiens qui ne sont pas publiés le lundi matin, puisqu'il faut bien moins de travail du dimanche pour publier un journal du dimanche que pour un journal du lundi matin.

M. GALLIHER : L'honorable député de Nanaïmo (M. Smith) dit que les imprimeurs n'ont pas protesté contre cette mesure. . .

M. RALPH SMITH : Pas à moi.

M. GALLIHER : Ont-ils demandé à supprimer la publication des journaux du dimanche ?

M. RALPH SMITH : Non.

M. GALLIHER : Donc c'est tout un, et je le demande au comité, l'imprimeur n'aimera-t-il pas mieux avoir sa journée du dimanche à lui que d'avoir à travailler la plus grande partie de la journée, comme il arrivera si cette disposition est adoptée.

M. AYLESWORTH : Telle qu'elle est la disposition permet la publication d'un journal tous les jours de la semaine, et aux termes du paragraphe (o) le personnel de la rédaction d'un journal peut être forcé à travailler après 8 heures du soir, le dimanche, à la préparation du journal du lendemain matin, afin de n'avoir pas à travailler pendant le jour du Seigneur.

M. DUNCAN ROSS : J'appuirais une disposition à l'effet de prohiber la publication de plus de six numéros par semaine.

(La proposition de M. Galliher est rejetée; la proposition de M. Lavergne a le même sort et le paragraphe est adopté.)

Sur le paragraphe "p".

Tout travail inévitable, après 4 heures p.m. le jour du dimanche pour la préparation du levain dans une boulangerie.

M. AYLESWORTH : Cette disposition a été insérée dans l'intérêt des boulangers et j'apprends qu'ils aiment autant ne pas la voir dans le bill, préférant laisser la protection de leur travail de nécessité sous la désignation générale du travail du dimanche. Avec le consentement du comité, j'utiliserai la lettre caractéristique en substituant ces lignes :

Le transport des malles de Sa Majesté et le travail qui s'y rattache.

Pour une raison particulière une disposition spéciale avait été préparée concernant les malles, mais il est aussi proposé de faire une exception générale pour les travaux publics. Voici les termes de cette dernière :

Le travail fait par les personnes au service de l'Etat agissant en leur qualité en vertu de règlements ou d'instructions émanant d'un ministère ou du Gouvernement.

M. R. L. BORDEN : Cette disposition est d'un caractère très général. Je suppose que vous pourrez leur donner leur congé de 24 heures pendant les six jours qui suivent. L'honorable ministre a-t-il songé à l'effet de ce projet de loi sur les hôtels ? Est-ce que les hôtels resteront ouverts ? Voilà une question. Le contexte est "ni de faire ou expédier quelque affaire que ce soit de sa profession ordinaire". Peut-être que c'est un travail de "nécessité" aux termes de la loi. Il me semble aussi qu'il faudrait s'occuper des voitures de place. Est-ce l'intention de prohiber l'emploi des voitures de place, le dimanche dans les grandes villes ?

M. AYLESWORTH : Ce serait "transporter les voyageurs".

M. R. L. BORDEN : Je doute que l'on puisse appliquer le terme "voyageur" a une personne qui louerait une voiture de place pour se faire conduire à l'église à une distance d'un mille.

M. MILLER : Ce serait louer un cheval.

M. R. L. BORDEN : Cela s'applique à la personne qui loue le cheval, non à celle qui conduit la voiture de place.

M. FOSTER : Chacun sera son propre cocher de place.

M. R. L. BORDEN : Le paragraphe parle du chargement des marchandises sur les bateaux à passagers ou les trains à voyageurs et leur déchargement. Cela implique, naturellement le transport ordinaire des messa-

geries. Mais je suppose que ce sont les colis-express qui sont visés.

M. AYLESWORTH : J'avais dans l'idée que l'intention était de ne comprendre que les petits bagages des voyageurs.

M. R. L. BORDEN : Mais vous dites "charger et décharger les marchandises". Je ne crois pas que le terme "marchandises" est propre, si ce n'est que cela que vous voulez désigner.

M. AYLESWORTH : Il faut aussi comprendre le chargement et le déchargement des colis ou malles transportés sur un train à voyageurs, que ce soit par messageries ou par bagages.

M. R. L. BORDEN : Je comprendrais par l'expression "marchandises" qu'on veut mentionner les effets bien autres que les petits bagages des voyageurs et les malles. Ce qui me frappe, c'est qu'il est prévu au chargement et au déchargement, mais il n'est pas prévu au transport. Le chargement et le déchargement sont inutiles à moins que vous ne prescriviez que les effets peuvent être transportés. Si je comprends bien l'objet de ce paragraphe, il faut ajouter quelques mots pour le rendre exécutoire.

M. CONMEE : Pourquoi cette restriction aux points intermédiaires? Si les fruits ou autres produits analogues peuvent être déchargés aux points terminus, il doit en être ainsi aux points intermédiaires.

M. MILLER : Cela est prévu.

M. CONMEE : Non.

M. R. L. BORDEN : Le ministre est-il disposé à adhérer à sa prétention que l'expression " marchandise " ne comprend que les effets personnels, les bagages ?

M. AYLESWORTH : Loin de là, je ne voudrais pas dire que le terme " marchandises " ne s'applique qu'aux effets personnels ou bagages des voyageurs. Je crois qu'il s'applique à tous les effets, marchandises, articles qu'il faudrait mettre à bord ou décharger du train—voyageurs ou du bateau à passagers. S'il ne s'agissait que des effets personnels des voyageurs, le transport à l'hôtel ou à domicile pourrait s'effectuer en vertu du paragraphe "f" qui concerne le transport des voyageurs ou passagers et le travail qui s'y rattache. Si ce n'est pas les effets ou bagages des passagers ou voyageurs, il n'y a pas d'inconvénient à les laisser séjourner à la gare jusqu'au lundi. Il n'est pas nécessaire de pourvoir à la livraison à domicile d'un colis-express le dimanche.

M. R. L. BORDEN : Je ne parle pas de la livraison le dimanche à domicile. J'admets que le terme " marchandises " ne peut pas se restreindre aux effets personnels et bagages des voyageurs ; à vrai dire, je ne considérerais pas ce terme propre dans ce sens. Il est possible cependant que l'expression s'applique à ces effets. Voici mon argument. Vous statuez que les articles de marchandises seront chargés et déchargés. Vous n'avez cependant aucune disposition expresse qui prescrive le transport de la marchandise après qu'elle est chargée. Vous avez peut-être une disposition implicite, mais vous n'avez rien d'exprimé à ce sujet. Le ministre peut dire que cela est compris, mais il serait préférable de rendre le paragraphe plus clair.

M. AYLESWORTH : Si les marchandises sont chargées, ce sera sur le train à voyageurs, et le train s'acheminera sans restriction vers sa destination.

M. R. L. BORDEN : Je croyais que le transport des voyageurs et le travail qui s'y rattache faisait le sujet du paragraphe " f " et qu'il était question dans un autre paragraphe du fonctionnement des trains.

M. EMMERSON : Cela ne s'applique-t-il pas plutôt aux bateaux à passagers qui font le service sur les rivières et qui déchargent les marchandises à certain quai pour en reprendre d'autres ?

M. R. L. BORDEN : Mon objection n'en aurait que plus de force. Je veux simplement savoir quel est l'objet de ce paragraphe afin de ne pas nous plonger dans les contradictions.

M. BARKER : Les trains qui arrivent le dimanche dans les grandes villes apportent généralement de grandes quantités de lait dans des bidons et je suppose que cela est compris dans l'expression " marchandise ".

M. EMMERSON : C'est le paragraphe "q".

M. R. L. BORDEN : Il s'applique à la livraison locale du lait.

Sur le paragraphe "q".

La livraison du lait et de la glace pour l'usage domestique et le travail des serviteurs domestiques.

M. AYLESWORTH : Je propose de supprimer le mot " glace ". On me dit que les marchands de glace eux-mêmes n'y tiennent pas, et d'ailleurs, il est toujours facile, pour le consommateur, de s'en faire une provision suffisante le samedi. Je propose d'ajouter les mots " et des gardiens ".

M. DANIEL : Je regretterais si le ministre insistait à supprimer le mot " glace ". Cela empêcherait celui qui n'a pas la possibilité d'avoir une glacière chez lui de s'approvisionner de glace le dimanche. Nous savons tous qu'il est de première importance pour les pauvres des grandes villes, qui habitent des maisons à appartements, de pouvoir acheter un morceau de glace, fut-ce le dimanche.

M. EMMERSON : Où délivre-t-on la glace le dimanche à présent ?

M. GERMAN : Dans toutes les villes du pays.

Une VOIX : Deux distributions le samedi.

M. DANIEL : Si l'honorable ministre des Chemins de fer lit la loi du Nouveau-Brunswick, il verra qu'il est fait exception à la loi de l'observance du dimanche en ces termes :

Rien dans cette loi n'empêchera la livraison du lait et de la glace aux clients le dimanche.

C'est la loi dans le Nouveau-Brunswick. Ce serait un crime de défendre d'acheter un morceau de glace le dimanche pour tenir frais le lait des enfants ou toute autre raison.

M. R. L. BORDEN : L'article 2 y pourvoit.

M. DANIEL : Ce n'est pas sûr. Nous ne travaillons pas ici dans l'intérêt des grands du pays exclusivement. Nous devons avoir quelque considération pour le public en général et les ouvriers.

(La proposition d'amendement de M. Aylesworth a l'effet de supprimer le mot " glace " est adoptée par un vote de 32 voix contre 26.)

(La proposition d'amendement de M. Aylesworth a l'effet d'ajouter les mots " et des gardiens" est adoptée.)

Le comité fait rapport de l'état de la question.

M. MONK : Je donne l'avis du dépôt d'un amendement sur le paragraphe de la lettre "r" tendant à ajouter après le mot " interprovincial " le mot " suburbain."

M. BOURASSA : Je donne l'avis que je proposerai l'insertion d'une disposition concernant le flottage du bois et la conservation des récoltes.

2e LECTURE

De trois projets de loi d'intérêt privé :

Le 1er (n° 203) tendant à ériger en corporation la compagnie d'assurance générale contre les accidents—M. Campbell ;

Le 2e (n° 204) tendant à ériger en corporation les banques autorisées du Canada—M. Campbell ;

Le 3e (n° 208) pour faire droit à Muriel Violet Spencer,—M. Campbell.

Sir WILFRID LAURIER propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : Quelle sera la besogne de la Chambre demain ?

Sir WILFRID LAURIER : Les mêmes questions seront à l'ordre du jour.

(La motion est adoptée et la séance est levée à une heure cinq minutes du matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 21 juin 1906.

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

QUESTIONS.

LE " FREE PRESS " DE WINNIPEG.

M. SCHAFFNER demande :

1. Le Gouvernement maintient-il toujours que les chiffres donnés à la page 1028 de l'édition non revisée des " Débats " comme étant le montant d'argent payé par le Trésor fédéral au " Free Press " de Winnipeg en 1904-1905, sont exacts ?
2. Les chiffres donnés à la page ci-dessus mentionnée correspondent-ils avec ceux inscrits dans le rapport de l'auditeur général pour ladite année financière ?
3. Quel montant total a été payé au " Free Press " de Winnipeg pour toutes fins quelconques par tous les départements du gouvernement fédéral depuis 1905 jusqu'à cette date ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Il ne peut être donné de réponse à cette question que sous forme de rapport ; or, conformément à un ordre de la Chambre du 15 juin 1906, je dépose maintenant sur le bureau un état indiquant le montant total des sommes payées au " Free Press ", de Winnipeg, pour services rendus pendant chacun des exercices financiers depuis le 1er juillet 1900. L'honorable député y trouvera tous les renseignements qu'il demande.

DEPUTES NOMMES A DES EMPLOIS.

M. BERGERON demande :

1. Combien de députés ayant un siège en Parlement ont été nommés depuis 1867 jusqu'à ce jour à un emploi rétribué par l'Etat ?
2. Quels sont leurs noms, l'emploi auquel ils ont été nommés et le traitement audit emploi ?

Sir WILFRID LAURIER : A plus tard.

M. BERGERON : Le sous-secrétaire d'Etat m'ayant fait observer que la préparation d'un état remontant jusqu'à 1867 demanderait beaucoup trop de temps, j'ai demandé qu'on ne me fournît un état ne remontant qu'à 1897. On me dit qu'il n'y aura que très peu de noms à ajouter à l'état déposé l'an dernier.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député doit savoir que le sous-secrétaire d'Etat s'occupe en ce moment de préparer cet état, puisque, si je ne me trompe, il s'est mis en communication avec lui. Dès que j'aurai reçu cet état, je le déposerai sur le bureau de la Chambre.

M. BERGERON : Il m'a dit qu'il n'y a que fort peu de noms à ajouter.

VENTE DE TERRES DANS LA COLOMBIE-ANGLAISE.

M. AMES demande :

1. Le département de l'Intérieur a-t-il récemment effectué la vente d'une vaste étendue de terres dans les townshps 19 et 20 rang 17, et dans le township 20, rang 18, à l'ouest du 6e méridien, dans la Colombie-Anglaise ?
2. Dans l'affirmative, quel est l'acquéreur ?
3. Quel prix les a-t-il vendues ?
4. Les terres ont-elles été vendues sans conditions ?
5. Dans la négative, quelles sont les conditions ?
6. Si elles ont été vendues à un prix plus bas que le prix ordinaire des terres fédérales, quelle en est la raison ?
7. Si ces terres ont été vendues pour des fins d'irrigation, l'acquéreur est-il tenu de démontrer qu'il a amené l'eau dans chaque partie de son acquisition, avant de pouvoir en obtenir les titres ?
8. A-t-il été fait un rapport portant qu'il est possible de se procurer l'eau nécessaire pour irriguer ces terres ?
9. Dans l'affirmative, qui a fait ce rapport ?
10. Quelle est la nautre de ce rapport ?

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

1. Non.

CHAMPS DE TIR DANS LES PROVINCES MARITIMES.

M. SAM. HUGHES demande :

1. Le Gouvernement a-t-il acheté ou loué depuis le 1er juillet 1905 des propriétés dans les Provinces maritimes pour en faire des champs de tir ?
2. Dans l'affirmative : a) où ces propriétés sont-elles situées ; b) quelle en est la superficie ; c) quel prix les a-t-il payées ou quel en est le loyer annuel ; d) de qui les a-t-il achetées ou louées ; e) quel sera le montant des dépenses à faire pour approprier ces terrains pour les fins désirées ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice) :

1. Oui.
2.

(a)	(b)	(c)	(d)	(e)
		$		
Charlottetown (I.P.-E.)....	26 acres.	13,035 00	A. B. & Isabel Warburton.	Environ $12,000 00
Sydney (N.-E).....	*21a, 2y.	540 00	Mme M. Gillis.	7,900 00

* 187 acres, 2 yards, 3 perches ont été donnés par le gouvernement provincial.

Il n'a pas été loué de propriétés.

CONCESSIONS FORESTIERES AU MANITOBA ET DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

M. HENDERSON :

1. Combien de demandes de concessions forestières dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest ont été faites au Gouvernement de 1880 à 1896 ?
2. Combien de concessions ont été accordées à la suite de ces demandes ?
3. Combien de concessions sont devenues caduques ou ont été annulées faute, de la part du concessionnaire, de remplir les conditions exigées ?
4. Combien ont été annulées pour d'autres causes ?
5. Quel nombre de concessions ainsi accordées sont encore valables ?

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

1. 2,205.
2. 699.
3 et 4. 615 concessions sont devenues caduques ou ont été annulées. Il est impossible d'établir si la péremption ou l'annulation est due à ce que les concessionnaires ne se sont pas conformés aux obligations ou à quelque autre cause sans examiner toutes les liasses, ce qui ne saurait être fait d'ici à la clôture de la session.
5. 84.

QUESTION RELATIVE AU TRAITE JAPONAIS.

M. R. L. BORDEN (Carleton) : Le premier ministre a-t-il de nouveaux renseignements sur le traité intervenu entre la Grande-Bretagne et le Japon relativement aux droits du Canada de faire le commerce en ce dernier pays ? Il y a six semaines, je disais ici que que certains fabricants avaient en vain tenté d'obtenir du consul du Japon le certificat nécessaire pour exporter leurs produits au Japon à la faveur du tarif minimum. Le premier ministre fit alors observer qu'il avait constaté certaines lacunes et qu'il y aurait peut-être lieu de faire de nouvelles démarches ; il promit aussi de renseigner la Chambre à une date ultérieure.

Sir WILFRID LAURIER : Je me rappelle avoir dit à l'honorable député qu'on ne m'avait pas encore prévenu de la ratification du traité par les deux gouvernements intéressés. Je ne me suis pas informé depuis, mais je vais le faire.

M. PATERSON : Il se peut, mais je ne saurais l'affirmer, que l'on n'ait pas encore rempli, en ce qui concerne l'admission des marchandises de provenance canadienne, les formalités prévues par les règlements, et que ce soit là la cause du retard qui a pu se produire dans l'expédition des marchandises.

M. BORDEN : On me dit que le consul n'a pas reçu d'instructions d'avoir à décerner de certificat pour que les exportateurs canadiens pussent se prévaloir des stipulations du traité.

M. FISHER : Le consul général du Japon à Ottawa n'a pas reçu d'instructions quant à la forme précise du certificat qu'il faudra décerner.

VERSION FRANCAISE DU RAPPORT DE L'AUDITEUR GENERAL.

M. BERGERON : J'aimerais faire observer à mon honorable ami de Shefford (M. Parmelee), président du comité des impressions, que nous n'avons pas encore reçu la version française du rapport de l'auditeur général, tandis que l'édition anglaise en est publiée depuis plus de trois mois. J'espère qu'il voudra bien s'occuper de cette question le plus tôt possible. Le comité devant se réunir demain, je serais heureux d'avoir une réponse à cette séance-là.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL DU DIMANCHE.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 12) relatif au repos dominical.

Sur l'article 3, paragraphe " r " :

La mise en circulation par une compagnie de tramways électriques dont la ligne est interprovinciale ou internationale, des voitures de cette compagnie pour le transport des voyageurs, le dimanche, sur une ligne ou sur un embranchement où se fait actuellement un pareil service régulier.

M. AYLESWORTH : Vu que l'article 16 porte sur le même sujet que ce paragraphe, je demanderai que l'examen en soit ajourné jusqu'à la mise en discussion de l'article 16.

(Le paragraphe est réservé.)

M. SAM. HUGHES : Avant que le comité pousse plus loin l'étude du projet de loi, je propose :

Que le bill soit renvoyé au comité spécial et que celui-ci soit chargé de reconnaître le principe de la liberté individuelle et de la punition des mauvaises actions ; de prescrire qu'un cultivateur ou tout autre citoyen ne soit pas jugé coupable, et passible d'amende et d'emprisonnement pour avoir, le dimanche, commandé à son serviteur d'atteler son cheval pour se rendre à l'église, ou pour avoir ramassé des œufs ; de prescrire qu'un cultivateur ou tout autre citoyen soit tenu de donner à son serviteur vingt-quatre heures consécutives de repos un jour de semaine, pourvu que ledit serviteur ait trait les vaches le dimanche et que ledit cultivateur donne la pension à son serviteur pendant le jour de repos, soit le dimanche, soit la semaine ;

Et que ledit comité spécial soit chargé de déclarer que, sauf les exceptions mentionnées plus bas, il sera interdit, le dimanche.

1° D'expédier ses propres affaires ou celles de quelque autre personne pour un profit ;

2° De mettre en circulation, sauf les exceptions mentionnées plus bas, des convois de chemins de fer ou des bateaux à vapeur en vue de prélever un prix de passage ou des prix de passage ou des prix de transport.

3° De faire jouer soi-même ou par quelque autre personne quelque sirène à vapeur ou autre sifflet puissant ;

4° De jouer pour de l'argent ;

5° D'acheter ou de vendre des boissons enivrante ou de la bière ;

6° De faire courir des chevaux, de jouer à la balle ou de se livrer à quelque autre récréation sportive, d'annoncer ces amusements, de payer de l'argent ou d'en recevoir pour y assister ;

7° D'assister à ces courses ou à ces amusements ;

8° De maltraiter les animaux soit par manque de soins, soit en les conduisant à une allure trop rapide ;

9° De se conduire d'une manière déréglée ;

10° De se trouver sous l'influence de la bière ou de quelque boisson enivrante ;

11° D'entrer sans droit sur une propriété privée.

M. le PRESIDENT : Cette motion, je regrette de le dire, est irrégulière. Tout ce qu'on peut proposer en ce moment, c'est d'en référer à la Chambre. C'est à celle-ci qu'il appartient de renvoyer à nouveau le bill au comité spécial chargé de l'examiner.

M. BOURASSA : Je propose que les paragraphes suivants soient ajoutés à l'article 3:

s) La flottage et le remorquage des billes et du bois de toute sorte ;

t) Le sauvetage des récoltes.

Il me suffira de peu de mots pour convaincre le comité, et, je l'espère bien aussi, le Gouvernement, que ces exceptions sont plus importantes que toutes celles qui ont été jusqu'ici introduites dans le bill. La plupart des exceptions contenues dans l'article 3 sont en faveur des chemins de fer ou autres corporations puissantes, et il me semble que les intérêts des centaines de mille citoyens et de familles qui tirent leur subsistance de ces industries sont bien plus importants. Tous ceux qui sont tant soit peu au courant des opérations forestières savent qu'il est presque impossible de faire le flottage du bois si on n'y emploie pas les sept jours de la semaine à l'époque de la crue des eaux. On me dira peut-être qu'on pourra toujours invoquer pour cela la clause du bill se rapportant aux travaux nécessaires. Mais, après ce que nous en a dit hier à ce sujet le ministre de la Justice, que nous devons nous en remettre, pour l'interprétation de cette disposition au sens commun du juge de paix ou juge qui pourrait avoir à se prononcer en ces matières, je crois qu'il serait plus prudent de rendre la loi plus explicite à ce sujet. J'aurai l'occasion de parler plus au long de cette question de sens commun des magistrats; mais, pour l'instant, qu'il me suffise de dire qu'il est tout aussi important de sauvegarder les droits de ceux qui se livrent en ce temps à des opérations forestières que de protéger les compagnies de chemins de fer ou les actionnaires d'autres

compagnies. Je ne crois pas que personne, dans cette Chambre, puisse s'opposer à cet amendement, si on désire sérieusement que ce bill soit jamais mis en vigueur; car si cet amendement n'était pas accepté, cela voudrait dire tout simplement que vous voulez tuer l'industrie forestière dans les provinces du Nouveau-Brunswick, de Québec, d'Ontario, et peut-être aussi, jusqu'à un certain point, de la Colombie-Britannique. Cela voudrait dire que pour les neuf dixièmes du bois en grume, du bois de pulpe et autres bois, dont on fait le flottage dans les rivières, il faudra deux ans au lieu d'un an pour l'amener à destination. Très souvent même, il serait alors impossible de faire ce flottage, parce que tous ceux qui sont au courant de cette opération savent que dès que la crue des eaux s'est produite après la fonte des glaces—et cela a lieu plus tard dans les lacs que dans les rivières—il faut travailler jour et nuit, et tous les jours de la semaine, pour amener le bois en eau profonde. Comme on le sait, le flottage du bois exige souvent l'emploi de 200 ou 300 hommes travaillant à 500 milles de distance de tous moyens de communication, et si vous stipulez qu'advenant que ces hommes seront obligés de travailler le dimanche il faudra leur donner, un autre jour, un repos de 24 heures, autant vaudrait leur défendre absolument le travail du dimanche. Le même motif qui leur fait une obligation de travailler le dimanche les oblige à travailler tous les jours jusqu'à ce que le flottage soit terminé.

M. R. L. BORDEN : Combien de temps dure généralement le flottage ?

M. BOURASSA : Cela dépend de l'éloignement du chantier et de la saison. Il y a des années où tout le flottage, sur un parcours de 200 ou 300 milles, peut se terminer en un mois ou six semaines; mais quelquefois aussi, faute de pluie, il faut deux ou trois mois. Il peut arriver même que, faute de pluie, les opérations soient suspendues durant un mois.

M. R. L. BORDEN : Quel est le délai maximum ?

M. BOURASSA : Environ trois mois. Les hommes n'ont aucune objection à travailler, parce que le flottage du bois leur fait gagner autant en deux mois que durant toute leur saison d'abatage en hiver. On me dira peut-être que ce travail du dimanche peut être assimulé à un travail de nécessité, et que le bill y pourvoit déjà, mais j'aimerais que la chose fût clairement établie. Le ministre de la Justice a jugé bon d'amender le paragraphe "b" afin d'établir bien clairement qu'on aura le droit, le dimanche, de faire sécher son fromage et nourrir ses bestiaux, et si on a jugé nécessaire de faire une exception pour ces deux cas-là, la même nécessité s'impose pour ceux dont je viens de parler.

Il y a aussi l'engrangement des récoltes. En temps de pluie, un cultivateur a souvent beaucoup de difficulté à sauver son foin. Il met son foin en meules, mais il lui faut ensuite défaire ces meules, et c'est alors que les difficultés commencent. Un dimanche, le soleil brillera avec éclat, mais il y a danger de pluie pour le jour suivant. Assurément, on devrait alors lui permettre de travailler le dimanche afin d'essayer de sauver une partie de son foin. Dans la province de Québec, les notables d'une paroisse vont alors demander à leur curé permission de travailler dans l'après-midi, après les offices, afin de sauver leurs récoltes. On me dira peut-être que c'est là du paternalisme, mais la morale et l'ordre public s'en trouvent néanmoins bien mieux que si tout cela était soumis à une règle de fer. L'engrangement de récoltes ne peut pas être appelé une chose rigoureusement nécessaire, parce qu'il n'est pas probable que le cultivateur et sa famille seront réduits à la famine si on ne leur permet pas de faire ce travail, et si le foin ou les grains ne sont pas engrangés à temps. Mais, toutes proportions gardées, ils souffriront cependant plus de dommages qu'une compagnie de chemin de fer ou de télégraphe si le Gouvernement n'intervient pas ici en leur faveur. Il ne faut pas oublier notre classe agricole. Comme les cultivateurs sont gens silencieux, nous n'en avons pas entendu beaucoup parler au sujet de ce bill, et il est possible que quelques-uns d'entre eux aient signé des pétitions sans savoir ce qu'ils faisaient. Mais, dans la province de Québec, et même ailleurs, il est certain que si les cultivateurs savaient que ce bill nuirait à l'engrangement de leur récoltes ils ne l'approuveraient pas. J'ai donc l'espoir que le Gouvernement donnera toute son attention à cet amendement et qu'il l'acceptera.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT: Cet amendement est réservé.

M. LOUIS LAVERGNE : Il y a une autre industrie dont on n'a pas encore fait mention. Je veux parler de l'industrie du sucre et du sirop d'érable, qui a certainement besoin aussi d'un peu de protection. La sève de l'érable coule le dimanche ainsi que les autres jours, et quelquefois avec encore plus d'abondance. Cela dépend du temps qu'il fait. Quelquefois, au printemps, la sève ne coulera que deux ou trois jours, et si l'un de ces jours se trouve être un dimanche, le cultivateur qui ne pourra pas se rendre à sa sucrerie perdra toute sa sève. Il n'y a aucune raison qui puisse empêcher ce travail le dimanche, et je propose que l'exemption suivante soit ajoutée :

Le travail nécessaire, au printemps, dans les sucreries, pour recueillir la sève des érables et pour la fabrication du sucre et du sirop d'érable.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : Cet amendement est aussi réservé pour le présent.

M. W. ROCHE (Halifax) : Il y a un moyen de transport dont on n'a pas encore parlé, et ce sont les canaux. L'honorable ministre voudra-t-il être assez bon d'examiner le texte de la proposition suivante qui m'a été communiqué par la commission des transports :

Le fonctionnement des canaux de l'Etat, ainsi que la chose existait lors de l'adoption du présent acte, ou ainsi que pourra décider de temps à autre le Gouverneur en conseil.

Sir WILFRID LAURIER : La loi pourvoit déjà à cela.

(L'article est réservée.)

Sur l'article 4 :

Il est interdit à toute personne de permettre à un employé autre que les employés de bateaux qui ne complètent pas leurs voyages réguliers dans les vingt-quatre heures, de faire, le jour du dimanche, aucun travail mentionné aux alinéas de "c" à "n", inclusivement, ainsi qu'aux alinéas "q" et "r" de l'article 3 de la présente loi, ou accessoire à pareil travail, à moins de donner à cet employé au cours des six jours suivants de la semaine vingt-quatre heures consécutives de repos.

M. AYLESWORTH : Je proposerais d'amender cet article de telle sorte qu'il ne puisse s'appliquer au paragraphe "l" ou au paragraphe "g", et qu'il se lise: "Dans les paragraphes "c" à "k", inclusivement, et les paragraphes "m", "n" et "r".

M. RALPH SMITH : Dans tout le bill, c'est précisément cet article 4 qui me sourit le mieux. Il peut se présenter des difficultés dans l'application, comme par exemple quand il s'agit de certains travaux isolés déjà mentionnés par l'honorable député de Labelle, comme la pose des rails, la surveillance sur les chemins de fer, mais on pourra prévoir ce cas en amendant cet article. Cet article 4 me paraît représenter le principe même de tout le bill, qui est de faire en sorte que tous les travailleurs, quels qu'ils soient, aient droit à un repos de vingt-quatre heures par semaine. Nos collègues qui se sont opposés à ce bill se sont ralliés à ce principe. L'objet que nous avons en vue est que ceux qui seront forcés de travailler le dimanche auront droit à un jour de repos durant les autres jours de la semaine. L'argument qu'on pourrait invoquer contre cet article du bill, en se plaçant au point de vue commercial ou financier, est que cela constituerait une servitude financière pour l'industrie. Mais, selon moi, cela n'est pas exact. Le travail se fait soit à la journée ou à l'entreprise. Celui qui est forcé actuellement de travailler sept jours dans la semaine, ne travaillera plus que six jours, d'après ce bill. Il recevrait alors ses gages pour six jours, et il sera rémunéré par le principe du contrat pour six jours au lieu de sept. Ainsi donc, le changement ne saurait en aucune façon constituer une servitude pour l'industrie mais plutôt pour l'individu jouissant du privilège que l'article 4 lui assure. Je vois que les arrangements conclus par les compagnies de tramways qui ont sollicité le privilège de fonctionner le dimanche stipulent que, quand ce privilège de rester en fonctions durant les sept jours de la semaine est accordé, l'employé ne sera pas requis de travailler durant les sept jours consécutifs, et aura droit dans la semaine à un jour de repos. Dans le contrat intervenu, à Toronto, entre la ville et la compagnie de tramways, et dans l'arrangement conclu entre la compagnie et ses employés, on a stipulé tout cela expressément. J'apprends aussi qu'à Winnipeg, où cette question est actuellement pendante, la compagnie a annoncé publiquement qu'elle consent à établir dans le contrat avec ses employés que, bien qu'ils puissent être forcés de travailler le dimanche, ils ne seront pas forcés de travailler durant les sept jours de la semaine. Je ne crois pas qu'il y ait un seul membre de cette Chambre qui voterait en faveur d'une clause obligeant les gens à travailler toute l'année durant les sept jours de la semaine, et le seul objet de cet article 4 est de donner sanction légale à ce vœu unanime.

Au nombre des exemptions, mon honorable ami de Cornwall a mentionné tout spécialement les jeunes filles préposées au service des téléphones. Bien entendu, aucune considération particulière n'a été donnée à ces employées, pour la raison bien simple que cela est déjà compris dans cet article. En vertu de cet article, les employés du téléphone qui ont à travailler le dimanche auront le droit d'avoir un jour entier de repos un autre jour de la semaine. Je dois ajouter aussi que, selon l'opinion et le désir formulés par les associations ouvrières en ce pays, s'il y a un principe que ces associations défendent unanimement et qu'elles soient au plus haut point désireuses de faire reconnaître, c'est bien que quand un ouvrier est forcé de travailler le dimanche il aura droit à un jour entier de repos un autre jour de la semaine. Autant que j'ai pu m'en assurer, soit par mes lectures ou par enquête, toutes les unions ouvrières désirent fortement que cette disposition du bill soit adoptée et devienne loi. On me dit que les membres du personnel des trains de chemins de fer, qui constituent une classe importante et considérable, et qui sont en ce moment réunis en congrès en cette ville, ont adopté hier une proposition appuyant tout particulièrement cet article 4 du bill et le considèrent comme le principe même de ce bill. Et à toutes les réunions de congrès ouvriers, auxquelles assiste mon honorable ami de Maisonneuve (M. Verville), on a appuyé énergiquement le principe de ce bill et surtout la disposition de cet article. Je voulais tout simplement énoncer en quelques mots les raisons que j'ai pour appuyer cette disposition de l'article 4, et exprimer l'espoir que —peut-être avec certains amendements applicables aux travaux isolés, dont j'ai déjà parlé—la Chambre adoptera cet article.

M. PRINGLE: Comme on a déjà mentionné mon nom, je dois dire que j'approuve entièrement le principe de ce bill, mais que le texte n'en est pas absolument rédigé comme il devrait être. Je suis absolument d'accord avec l'honorable député de Nanaïmo—toujours si zélé, et avec raison, dans l'intérêt des classes ouvrières de ce pays—quand il dit que nous devrions pourvoir à ce que, quand un ouvrier est forcé de travailler le dimanche, il soit assurée d'avoir un jour de repos par semaine. Mais nous avons pu constater, par les dispositions entendues devant le comité—par exemple, au sujet des chemins de fer—que les employés qui travaillent le dimanche, en vertu d'arrangements conclus avec les patrons, ont droit à leur jour de repos, à prendre sur l'un des six autres jours. Bien plus, aux époques où le trafic est le plus actif, les employés eux-mêmes ont convenu avec les compagnies qu'ils auraient le choix de réclamer un certain repos à certains intervalles. Je ne crois pas que les chemins de fer ni aucune autre compagnie, en ce pays, aient jamais manifesté le désir de priver de son jour de repos l'homme qui est forcé de travailler le dimanche. Mais je prétends que ce bill, sous sa forme actuelle, est impraticable, et qu'il n'y a aucun parti à tirer de cet article. Prenons par exemple ceux qui doivent nécessairement travailler le dimanche, comme les préposés au service des gares, les télégraphistes, les aiguilleurs, etc.

Ceux-là ne travaillent que peu de temps le dimanche, mais cependant ce bill pourrait les autoriser à réclamer un jour de repos complet à prendre sur l'un des jours de la semaine suivante. Voyez aussi le bateau de la compagnie du Richelieu, quittant Montréal pour Toronto à trois heures de l'après-midi le samedi. Au bout d'un certain nombre d'heures, ce bateau arrive à destination le dimanche. L'équipage peut avoir un peu de travail à faire pour décharger la cargaison, et ce bill permet cela aux ports intermédiaires. En échange de ce travail, l'équipage pourrait sommer le capitaine, le lundi matin, d'avoir à se trouver d'autres hommes, car ce bill donnerait droit à un repos continu de vingt-quatre heures, et tous ceux qui auraient travaillé la veille pourraient le réclamer. Prenez aussi les surveillants d'un chemin de fer, qui, dans l'intérêt du public, sont tenus d'être à leur poste le dimanche. Ces surveillants sont répandus de l'Atlantique au Pacifique, ils ont fait une étude spéciale de leur partie, et s'ils sont en service durant quelque temps le dimanche ils pourront réclamer un jour complet de repos durant la semaine, et cela pourrait désorganiser complètement le service. Je pourrais citer des centaines de cas du même genre. Je répète donc que je suis entièrement d'accord avec le principe du bill, mais il me semble que l'article qui nous est en ce moment soumis n'est pas praticable, et j'aimerais que le Gouvernement prît en considération la question de savoir s'il ne serait pas préférable de faire certains changements de manière à rendre cet article plus praticable.

M. RALPH SMITH.

M. TISDALE : Le ministre croit-il qu'on pourrait se dégager de cet article. C'est là une considération très importante et qui pourrait faire disparaître beaucoup de difficultés. Les compagnies qui emploient beaucoup de monde, comme les chemins de fer, pourraient faire un arrangement, et on ne devrait pas s'opposer à ce qu'elles puissent au besoin se dégager de cet article.

Une mesure aussi compliquée que celle-là soulève de grandes difficultés, ainsi que j'ai pu m'en assurer par ma propre expérience aux Etats-Unis, à l'époque où on s'était mis avec une sorte de fureur à vouloir faire des lois pour réglementer toutes les grandes entreprises industrielles.

M. BOURASSA : Il me semble que les difficultés que signale mon honorable ami pourraient être facilement surmontées. J'approuve entièrement le principe défendu par mon honorable ami de Nanaïmo, et c'est là même l'un des meilleurs côtés de ce bill si répréhensible. Notre devoir est de chercher à empêcher que les fabricants, les compagnis de chemins de fer ou les autres grandes corporations imposent à leurs employés des tâches qui ne doivent pas être imposées à aucune créature humaine. Ne pourrions-nous pas amender cet article de telle sorte que celui qui travaille le dimanche aura droit durant la semaine au même nombre d'heures de repos que celles où il aura travaillé le dimanche. S'il travaille six heures le dimanche, qu'on lui donne six heures de repos à prendre sur l'un des jours de la semaine suivante.

M. TISDALE : Il en résulterait une grande perturbation pour l'industrie, en ce pays. S'il ne s'agissait que de droits civils, ce serait chose bien différente et on pourrait en arriver à un arrangement entre les compagnies et leurs employés. Mais il y a ici une disposition criminelle qui change l'aspect des choses.

M. MILLER : En réponse à l'honorable député de Labelle, que je regrette de compter au nombre de ceux qui trouvent ce bill absurde tout simplement parce qu'il ne l'approuve pas, et qui, à mon regret, parle de ses propres gens de la province de Québec comme étant une race perverse, bien que nous n'ayons qu'à nous louer de compter ces gens au nombre de nos concitoyens, je dois dire que j'ai tout lieu de croire qu'il se méprend complètement sur le sens qu'il faut attacher à cet article. Il peut y avoir quelque chose à reprendre au texte de l'article 4, de manière à le rendre aussi parfait que possible. Néanmoins, quand on stipule que celui qui travaille trois ou quatre heures le dimanche n'a aucun droit pour cela à un jour entier

de repos, je dois dire que le même principe se trouve virtuellement être appliqué au travail sur les chemins de fer. M. McNicholl, ainsi que tous ceux qui ont comparu par le comité dans l'intérêt des compagnies de transports, nous ont dit qu'ils accordaient en ces cas-là à leurs hommes un supplément de salaire, qui la plupart du temps était le double de leur salaire habituel. A la page 80 du procès-verbal, M. McNicholl a dit, en réponse à une question posée par M. Smith :

Les télégraphistes reçoivent toujours un supplément le dimanche. Nous cherchons, autant que possible, à leur épargner tout travail ce jour-là. Les cantonniers, faisant des travaux d'urgence, reçoivent toujours aussi un supplément de salaire.

On posa aussi à M. McNicholl les questions suivantes :

D. Les hommes travaillent-ils le même nombre d'heures ?

R. On les paie suivant le nombre d'heures. Très souvent, pour un travail d'une heure ou deux, les hommes reçoivent autant que s'ils avaient travaillé toute la journée.

D. Vos salaires sont plus élevés le dimanche que les autres jours ?

R. En règle générale, oui, et c'est pour cela que nous cherchons le plus possible à épargner à nos hommes ce travail du dimanche.

Eh bien, il s'agit ici du même principe. Vous pouvez tout aussi bien donner à l'homme qui travaille une heure ou deux le dimanche un jour de repos, que lui donner un jour entier de salaire, ainsi que M. McNicholl affirme que la chose se pratique souvent. Si cet article est nécessaire pour une classe quelconque d'employés, non seulement dans l'intérêt de ces employés eux-mêmes mais dans l'intérêt du public en général, c'est bien la classe des employés de chemins de fer. J'ai reçu en avril dernier la lettre suivante d'un employé de chemin de fer dans l'ouest d'Ontario :

On me dit que vous faites partie du comité chargé d'étudier le bill concernant l'observance du dimanche, et comme je suis dans le service des chemins de fer depuis vingt et un ans, ainsi que mon fils, je serais heureux d'apprendre que le repos du dimanche deviendrait chose entièrement acquise à tous les citoyens de notre pays, ainsi que le veut le bill. Je vous en prie, n'y changez rien.

Nous devons croire que ce cas n'est certainement pas isolé, et qu'il y a en ce pays un grand nombre d'employés de chemins de fer qui désirent aussi vivement que celui-là se reposer le dimanche. Lors de la grande exposition de Chicago, il s'est tenu là un congrès sur le repos du dimanche. M. F. S. Coffin, l'un des chefs les plus éminents des employés de chemins de fer en Amérique, et délégué en cette occasion pour représenter 100,000 employés de chemins de fer, s'exprima alors en ce sens :

L'une des sections de l'ordre des chefs de trains, à DesMoines, sachant que je m'étais intéressé à la chose, m'invita à assister à son assemblée, et on y mit en discussion la question du repos du dimanche. Après que chacun eut dit son mot à ce sujet, le président, qui était le chef de la section, s'exprima comme suit, et je vous cite ses propres paroles : " Je veux vous dire ce que j'en pense. Voilà cinq ans que j'habite Keokuk. Voilà cinq ans que je travaille dans les gares le dimanche à former les trains et à mettre les wagons en garage, et durant ces cinq ans je n'ai jamais mis le pied dans une église. Ma femme, de son côté, croyait alors que son devoir était de rester à la maison pour me préparer mon dîner, et elle n'est pas non plus allée à l'église durant ces cinq ans. Mes enfants ne vont pas à l'école du dimanche. Et alors, chaque fois, je me suis dit, en matière de conclusion, que c'était le tout-puissant dollar qui dominait tout en ce monde, et que tout le reste n'était que de la s. . . . ée bouillie pour les chats.

A la page 162, il y a le rapport des représentations faites par l'association des télégraphistes des chemins de fer.

M. BOURASSA : Monsieur l'Orateur, je demande la parole pour un rappel au règlement. Peut-il être permis à un homme aussi vertueux que mon honorable ami de s'exprimer comme il vient de le faire en cette Chambre des communes ? Voilà que les représentants de la " Dominion Alliance " commencent réellement à me scandaliser.

M. MILLER : Mon honorable ami apprend tous les jours quelque chose. Je trouve aussi ce qui suit dans la pétition présentée par l'association des télégraphistes de chemins de fer :

Arrêté : Le congrès des télégraphistes, réuni à Toronto (Ontario) et représentant 25,000 télégraphistes, employés tous les jours sur les chemins de fer des Etats-Unis, du Canada et du Mexique,invite respectueusement les grands expéditeurs et le public voyageur, au service de qui nous voulons consacrer toute notre énergie durant les six jours et six nuits de la semaine, de ne faire aucun effort pour exiger le trafic du dimanche sur les chemins de fer.

Nous croyons qu'un jour entier de repos est dû aux télégraphistes, ainsi qu'aux voyageurs et aux expéditeurs, et nous croyons aussi avoir le même droit que les autres citoyens de passer ce jour-là dans nos familles.

La Fraternité des employés a aussi soumis le mémoire suivant :

Arrêté : 2° Que notre conviction est que le dimanche a été fait pour l'homme.—pour le patron comme pour l'employé ; pour les employés des trains, antant que pour le voyageur et l'expéditeur. Nous croyons aussi que les heures du dimanche doivent être considérées comme une véritable bénédiction pour l'ouvrier, et que, chaque fois que l'avidité des capitalistes nous enlève une de ces heures, nous abdiquerions notre dignité d'hommes libres si nous ne protestions pas contre cet empiètement et si nous ne défendions pas nos droits, sans souci de ce qui pourrait en résulter.

Je désire attirer l'attention de la Chambre sur ces mots " sans souci de ce qui pourrait en résulter ". Nous savons tous ce que cela veut dire, et les employés de chemins de fer se plaindraient bien plus souvent

qu'ils ne le font si ce n'était qu'ils ne craignent alors de perdre leurs situations.

Arrêté : 3° Que nous savons parfaitement, par suite de l'expérience acquise en ces matières, qu'afin d'être mieux en état de pouvoir remplir, en toute circonstances, les devoirs ardus qui nous incombent, afin d'assurer la sécurité des vies et des biens qui nous sont confiés, il nous faut absolument le jour hebdomadaire de repos désigné par la sagesse de notre Créateur ; et nous avons l'espoir que le public, imbu de l'esprit chrétien, et que les compagnies qui nous emploient, et que nous voulons servir durant les six jours et six nuits dela semaine, nous accorderont ce jour de repos, à titre de prérogative à la fois impérative et sacrée.

Il y a plusieurs autres mémoires conçus dans le même sens, et venant d'autres unions et associations d'employés de chemins de fer, et il y a entre autres un appel très pathétique de 450 employés sur le réseau Vanderbilt, adressé à M. W. H. Vanderbilt, et lui demandant de leur accorder un jour de repos sur sept. Je soutiens que ce bill, ainsi que je l'ai déjà dit, est non seulement dans l'intérêt des employés, et surtout des employés de chemins de fer, mais en outre dans l'intérêt du public en général.

Je ne crois pas qu'il y ait de plus grands causes de pertes de vies et de biens que celles qu'on doit faire remonter au surmenage et au manque de sommeil des employés de chemins de fer. Qui donc, plus que le chef de train, le mécanicien, le télégraphiste ou l'aiguilleur, a besoin d'être en possession de tous ses moyens ? La seule manière d'en arriver à cela, et de sauvegarder par là même les vies et les biens confiés aux chemins de fer, c'est de donner à tous les employés un jour de repos sur sept.

M. AMES : Il y a une difficulté, dans cet article 4, sur laquelle je désire attirer l'attention du comité, et c'est celle-ci : le jour entier de repos ne peut être pris que durant les six jours de la semaine, et aucune partie n'en saurait être prise le septième jour de la semaine. Ce bill stipule aussi, du moins par induction, que tout travail fait le dimanche autorisera celui qui l'aura fait à 24 heures de repos, à prendre sur l'un des six jours de la semaine. Il est facile de comprendre qu'il peut fort bien arriver qu'un employé travaille quelques heures, le dimanche, disons jusqu'à sept heures du matin, et nous pourrions supposer que tout se trouverait en règle si cet employé pouvait alors se reposer jusqu'à sept heures le lendemain matin. Mais ce bill ne lui permet pas de faire cela. Il ne pourra pas travailler durant le reste du dimanche, et il lui faudra prendre ses 24 heures consécutives de repos à même le lundi, le mardi, le mercredi, le jeudi, le vendredi ou le samedi qui suivront. Je crois que cet article devrait être amendé de telle sorte que les 24 heures consécutives de repos puissent être, au moins en partie, prises sur le dimanche.

M. MILLER.

M. BOURASSA : Je ne crois pas que cette proposition soit entièrement juste à l'égard des ouvriers. Prenez le cas qu'il a cité : Si un ouvrier quitte l'ouvrage à sept heures le dimanche matin, après avoir travaillé toute la nuit y compris sept heures sur le dimanche, il faudra alors qu'il prenne le dimanche les vingt-quatre heures de repos que par la loi il a le droit d'exiger. Si les vingt-quatre heures de repos sont comptées à partir de cette heure-là, il retourne à l'ouvrage le lendemain matin à sept heures ou à l'heure ordinaire à laquelle les ouvriers commencent leur journée, de sorte qu'il ne reçoit aucune rémunération pour les sept heures pendant lesquelles il a travaillé le dimanche. Je crois que ces vingt-quatre heures de repos devraient être prises sur les jours ouvrables de la semaine.

M. BRODER : Pourquoi ne pas dire que s'il est obligé de travailler le dimanche il aura droit aux vingt-quatre heures de repos durant une journée sur les six ? S'il fait une heure d'ouvrage le dimanche il pourrait réclamer ses vingt-quatre heures et je suppose que le patron ne pourrait faire aucun marché avec lui, parce que dans ce cas-là, ce marché serait un acte criminel.

M. PRINGLE : Lorsque le comité a étudié cet article, il ne l'a pas examiné avec autant de soins qu'il aurait dû le faire, parce que nous avions hâte de rapporter ce bill et nous savions que nous pourrions le discuter en comité général. Je suis bien prêt à me rendre au désir de la Lord's Day Alliance, parce que je pense que c'est un désir légitime. Voici ce qu'elle désire :

Donc, comme complément des privilèges que l'on propose de permettre de faire certains travaux le dimanche, nous demandons que l'on inscrive dans le bill une disposition accordant aux employés qui travaillent le dimanche un autre jour de repos chaque semaine.

J'admets volontiers que c'est très légitime, et tout ce que je demande, c'est que cet article soit rédigé de manière à répondre aux besoins, mais je dis que dans l'état où se trouve présentement cet article il ne répond pas à notre intention. Prenez, par exemple, la compagnie du téléphone: il peut se faire que les téléphonistes soient obligés de travailler le dimanche. Il se peut que dans un bureau comme celui de la ville d'Ottawa il puisse y avoir trente-cinq ou quarante employés qui soient obligés de travailler pendant deux ou trois heures le dimanche. Si ces trente-cinq ou quarante employés travaillent pendant ces deux ou trois heures, ils peuvent, au cours des six jours suivants, demander vingt-quatre heures de repos. J'ai déjà cité le cas des cantonniers de chemin de fer qui parcourent la voie. Quelques-uns de ces hommes ne travaillent que pendant trois ou quatre heures le dimanche. Ils se trouvent dans la même situation. Ils peuvent demander vingt-quatre heures la semaine suivante. Lorsque

cette question est venue devant le comité je désirais vivement la mettre en bonne forme. Deux ou trois témoins ont été interrogés sur cette question. Ainsi, au cours de l'interrogatoire de M. McNicholl, je lui posai cette question :

Par M. Pringle :

D. Est-il accordé une journée de repos à vos employés, c'est-à-dire une journée sur les sept ?

R. Je pense qu'en général tous ont ce repos.

D. De droit, peuvent-ils demander une journée de repos sur sept sans nuire à leur emploi?

R. Eh bien, je ne le sais pas exactement. Ils ont tous des jours de repos, vous comprenez, mais dans un cas d'urgence nous serions obligés de les appeler à travailler, c'est-à-dire, que si c'était nécessaire pour l'ouvrage, nous les appellerions, bien qu'ils puissent tous avoir le repos dont ils ont besoin ; ils ont tous le repos à tour de rôle.

Par M. Fitzpatrick :

D. Les employés sur les trains ont droit au repos à tous de rôle, nous ne pouvons les surmener.

Q. Ils ont droit de le demander ?

R. Repos complet.

Par M. Pringle :

D. Ont-ils, de droit, sans nuire ou faire tort à leur position dans le service, le droit d'exiger une journée de repos sur sept ?

Il serait facile de libeller l'article 4 de manière à ce que tout homme qui est obligé de travailler le dimanche puisse avoir un repos correspondant pendant les six jours suivants. Si l'on agissait ainsi, il n'y aurait pas grand inconvénient en cela, mais cet inconvénient sera imposé par l'article tel qu'il est présentement. Dans le cas d'un bateau à vapeur qui fait un voyage de vingt-quatre heures, les employés peuvent être obligés de travailler pendant un court espace de temps le dimanche, et en conséquence demander vingt-quatre heures dans le cours de la semaine suivante et désorganiser par là tout le service de ce bateau à vapeur. Le comité n'a pas étudié cet article avec soin ; on l'a apporté à la hâte à la Chambre et je demande qu'il soit réservé pour un examen ultérieur.

Sir WILFRID LAURIER : Les difficultés que signale mon honorable ami sont plus apparentes que réelles. A première vue, vingt-quatre heures paraissent un long espace de temps, mais en fait personne ne travaille pendant vingt-quatre heures ; un homme travaille pendant sept heures ou dix heures et il peut passer le reste de la journée dans sa famille. Ainsi que je le comprends, l'article signifie que si un homme est appelé à faire un travail pour son patron, et qu'il le fasse, il acquiert par là le droit d'avoir vingt-quatre heures de repos. Ce n'est ni injuste ni déraisonnable.

M. PRINGLE : Prenez comme exemple le cas du typographe qui ne travaille que quelques heures le dimanche ; il a le droit de demander vingt-quatre heures de repos dans le cours des six jours suivants pour tenir lieu de ce travail. Si vous disiez pendant les sept jours au lieu des six jours vous tourneriez la difficulté.

M. COCKSHUTT : L'objet de cet article m'agrée, mais je crains que de la manière dont il est présentement libellé il fera du tort non seulement à la cause du travail, mais il portera les gens à désirer faire un peu de travail le dimanche afin de profiter des vingt-quatre heures de repos dans le cours des six jours suivants. A ce point de vue, il incite au travail du dimanche plutôt qu'il ne l'empêche. Selon moi, l'intention de la Lord's Day Alliance est de donner un jour complet de repos pendant la semaine à la personne qui travaille pendant un dimanche tout entier, mais l'article tel qu'il se lit n'édicte rien à cet égard et est de fait dans une forme tout à fait impraticable. Ainsi l'alinéa " d " parle de l'allumage et de l'entretien des feux, et il ne fait absolument aucune distinction entre allumer un poêle à charbon et allumer le fourneau d'un grand établissement industriel.

Tout marchand est obligé d'entretenir les feux dans son magasin le dimanche, il ne faut pas plus d'un quart d'heure pour cela, mais supposons qu'il demande à l'un de ses commis de voir aux feux le dimanche matin afin que la gelée ne fasse pas éclater toutes ses bouteilles, et que ses marchandises ne soient pas détériorées, il se trouve forcé de donner à l'employé qui s'occupe de l'entretien des feux le dimanche, vingt-quatre heures de repos dans le reste de la semaine.

Bien souvent j'ai attelé moi-même mon cheval le dimanche pour aller entretenir le poêle du magasin plutôt que de demander à un homme d'aller y voir. Je ne considère pas qu'il soit au-dessous de ma dignité de faire cette besogne là moi-même, et si pour une raison quelconque, je me trouvais forcé de demander à un employé de consacrer une demi-heure de son temps à faire ce travail, ne serait-il pas absurde de me forcer de donner à cet employé vingt-quatre heures de repos au cours du reste de la semaine ?

L'article est impraticable dans sa forme actuelle. Si un homme travaille plusieurs heures le dimanche, eh bien, donnez-lui à tout prix un nombre égal d'heures de repos, ou même un plus grand nombre d'heures quelque autre jour de la semaine, mais ce n'est pas là ce que prescrit l'article. Je ne pense pas que la Lord's Day Alliance avait intention d'appliquer cet article de la manière que semble l'indiquer son libellé.

Il ne m'arrive pas souvent de partager l'opinion de mon honorable ami le député de Labelle (M. Bourassa), mais dans cette occasion, je pense qu'il a exposé la véritable situation, à savoir que si un homme travaille pendant une heure ou pendant cinq heures le dimanche, il devrait avoir un nombre égal d'heures de repos dans le cours de la semaine. De fait j'irais jusqu'à dire qu'on lui donne deux heures de repos dans la semaine pour chaque heure de travail accomplie le di-

mmanche. Mais dire que pour un quart d'heure d'ouvrage fait le dimanche, cet individu devrait avoir vingt-quatre heures consécutives de repos dans le cours de la semaine suivante, voilà ce qui n'est pas juste, et je ne pense pas que le Lord's Day Alliance ait demandé une chose aussi déraisonnable. Je pense que les partisans le plus zélés de ce bill comprendront, en réfléchissant, que l'effet de cet article dans sa rédaction détruira le bien que contient le bill tout entier.

M. AYLESWORTH : Il y a un point de vue très important à la proposition de ne donner qu'une heure de repos pour une heure de travail fait le dimanche, et si un homme travaille, disons, deux heures le dimanche, il devrait avoir droit à deux heures seulement de repos dans le cours de la semaine. Le point important qui se présente à mon esprit, c'est qu'il serait bon d'établir au moyen de cet article ou d'une autre disposition similaire, un encouragement qui engagera le patron à diminuer autant que possible les heures de travail de ses employés le dimanche. Si vous ne tenez aucun compte de ce principe et si vous décrétez simplement par cet article que quiconque accomplit une heure de travail le dimanche n'aura droit qu'à une heure de repos pendant un des autres six jours de la semaine, vous ne faites en réalité aucun bien à l'ouvrier et vous détruisez ce qui pourrait engager le patron à éviter de faire travailler le dimanche, s'il lui est possible de s'en exempter.

Cet article est inséré dans l'intérêt de l'ouvrier, afin de lui assurer au moins vingt-quatre heures de repos dans le cours des sept jours et aussi dans le but de diminuer autant que possible le travail qui se fait le dimanche. A ce point de vue, je ne pense pas qu'il y ait d'inconvénients aux termes de l'article tel qu'il est rédigé. Je ne prétends pas dire que cet article soit nécessairement parfait. Si le comité juge qu'il devrait être fixé une limite aux heures de travail le dimanche, si ce travail doit être limité à une tâche qui exige jusqu'à cinq heures de travail, ou jusqu'à trois heures ou même une heure, il n'est pas difficile de modifier l'article de manière à ce qu'il ne puisse s'appliquer à une période de temps plus courte que celle qui pourrait être particulièrement inscrite dans l'article. Mais le principe de l'article tout entier, ainsi que je le comprends, est complètement opposé à l'idée de n'accorder au travailleur en quelque autre moment dans la semaine que le temps réel équivalant au nombre d'heures qu'il travaille le dimanche.

Quant aux autres objections qui ont été soulevées, notamment par l'honorable député de Cornwall (M. Pringle), un examen de l'article en discussion et des paragraphes précédents démontrera que cet article ne s'applique pas au garçon de ferme et ne s'appliquera pas non plus à l'ouvrage qui se fait dans une imprimerie le dimanche pour la préparation du journal régulier du lundi. Il a trait aux articles qui traitent du travail qui se fait dans les grands établissements industriels, du travail des fabriques, des compagnies de transport, sur les tramways et les autres genres de travaux visés aux divers alinéas de l'article 3.

M. BOURASSA : Je ne puis m'accorder avec le ministre de la Justice lorsqu'il dit que cet article est favorable à l'ouvrier ou tend à diminuer le travail le dimanche. Je crois plutôt que l'article aura un effet tout contraire. Tel qu'il est rédigé il sera plutôt un motif qui portera l'employeur et l'employé à travailler davantage le dimanche que si ma proposition était acceptée. D'ailleurs, bien que l'on prétende que cet article a été rédigé dans les intérêts de l'ouvrier, c'est être injuste à son égard que de dire que celui qui travaille quinze minutes le dimanche sera traité exactement de la même manière que celui qui travaille vingt heures ; mais il y a plus que cela. Il y a un autre point de vue pour l'ouvrier : il y a la question du salaire. Est-il juste que l'ouvrier qui travaille quinze minutes ou une demi-heure le dimanche soit privé de son salaire d'une journée complète durant la semaine ? Cependant, c'est ce que le bill dit. Vous forcez l'ouvrier à être oisif pendant une journée entière de la semaine s'il travaille quinze minutes le dimanche, et de cette manière vous imposez une amende sur l'employeur et sur l'employé. Puis quel sera le résultat si l'employeur découvre qu'il perdra tout autant en faisant travailler son employé une demi-heure que s'il le fait travailler douze heures ? Il s'arrangera de façon à donner de l'ouvrage à cet homme pendant douze heures au lieu d'une demie-heure seulement. De cette manière cet article offre véritablement une prime au travail du dimanche. L'honorable ministre de la Justice était prêt à applaudir mon honorable ami de Nanaïmo lorsqu'il a dit que le Parlement ne devait pas se cacher derrière M. Shearer ou toute autre personne. Je crois que l'honorable député avait parfaitement raison. Si ce Gouvernement ou les ministres avaient le moindre souci de leur responsabilité, cette accusation serait futile et injuste. Mais le ministre de la Justice—il a réellement toutes mes sympathies, parce que je crois qu'il est dégouté de ce bill depuis le premier article jusqu'au dernier. Je crois que ce bill lui a été imposé par ses collègues et qu'il a été imposé aussi au Gouvernement—je ne dis pas par M. Shearer, parce que je le respecte beaucoup et je respecte aussi tous ceux qui croient que cette législation devrait être adoptée, mais tout a été imposé au Gouvernement à cause de son manque de courage et du manque de courage du Parlement qui n'ose pas se soustraire à la pression qui est exercée sur eux. Dans ce bill nous offrons une prime à l'hypocrisie, à l'ivrognerie, à la

paresse et aux vices qui naissent dans tout pays où l'on essaie de rendre le peuple vertueux au moyen de la loi, au lieu de se reposer sur la conscience individuelle et sur l'influence morale de l'Eglise qui devrait être assez forte pour maintenir le peuple dans les limites de la loi et de ce qui est bon et juste.

Par cet article vous consacrez réellement une injustice envers l'ouvrier parce que vous appliquez la même règle à celui qui travaillera douze heures qu'à celui qui ne travaillera qu'une heure, et d'autre part vous ouvrez la porte à une entente entre l'employeur et l'employé grâce à laquelle ils pourront faire plus d'ouvrage le dimanche. Le patron n'est pas le seul qui soit pécuniairement intéressé à faire du travail le dimanche, l'ouvrier l'est aussi.

M. RALPH SMITH : Ce sont les ouvriers qui ont demandé cet article.

M. BOURASSA : Oui, quelques ouvriers ont demandé cet article, et il y en a qui espèrent qu'il leur permettra de travailler le dimanche, car ce jour-là ils sont payés comme pour une journée et demie de travail.

M. RALPH SMITH : Je n'en ai jamais rencontré.

M. BOURASSA : Il y a beaucoup de personnes qui signent des pétitions sans savoir ce qu'elles signent. Plus que cela je dirai qu'un grand nombre de pétitions ont été signées en faveur de ce bill parce que les personnes qui les signaient n'étaient pas renseignées sur les véritables portées de plusieurs de ses articles. J'oserais même dire qu'avant la discussion de ce bill pas un des ministres ne savait ce qu'il signifiait. Nous en avons la preuve par la déclaration que vient de faire le ministre de la Justice qui reconnaît le bon sens des amendements proposés, mais qui avoue que ceux qui sont responsables de cette législation n'en veulent pas. Monsieur le Président, comme membre de cette Chambre je ne suis pas prêt à me décharger de ma responsibilité sur M. Shearer ou sur aucune autre personne. Ce n'est pas à M. Shearer ou à tout autre citoyen du Canada que le peuple fera porter la responsabilité de cette loi.

Il tiendra le Gouvernement et le Parlement responsables de ce bill depuis la pre mière ligne jusqu'à la dernière. Il les tien dra aussi responsables des absurdités qu'il contient et de toute poursuite et procès qu'il fera naître et tout cela retombera sur les épaules du Gouvernement. C'est inutile de jouer sur les mots; il faut prendre les choses telles qu'elles sont. Si un député propose un amendement qui a du bon sens, ce n'est pas une excuse pour ne pas l'accepter que de dire que M. Shearer n'en veut pas. Nous ne représentons pas ici M. Shearer ou aucune autre personne ; nous représentons la population du Canada, et je suppose que nous devons un peu avoir le sens de notre responsabilité, de notre liberté et du sens commun. Conséquemment afin de protéger les ouvriers afin d'empêcher l'employeur et l'employé de conspirer ensemble pour faire plus d'ouvrage le dimanche, je propose que les deux dernières lignes soient rayées et que les suivantes leur soient substituées :

A moins qu'on ne donne à cet employé un nombre équivalent d'heures de repos durant les jours ordinaires de travail de la semaine.

M. CONMEE : Je demanderai à l'honorable député s'il ne voudrait pas dire dans son amendement " un nombre double d'heures." Si un homme sacrifie son jour de repos et travaille le dimanche, il me semble qu'il devrait avoir plus que le temps ordinaire de repos un autre jour. Si l'honorable député voulait dire dans son amendement que le temps du repos sera double je l'appuierais.

M. BOURASSA : Je ne crois pas que cela serait juste dans les intérêts des ouvriers eux-mêmes. Un ouvrier est payé pour une journée et demie de travail lorsqu'il travaille le dimanche, mais en vertu de cet article il perdrait deux heures dans un jour de semaine contre une heure le dimanche. De sorte que vous le priveriez de 25 pour cent de ses gages.

M. CONMEE : Ils sont payés double le dimanche.

M. BOURASSA : Pas toujours, dans certains cas ils ne sont payés que pour une journée et demie.

M. CONMEE : Alors dites qu'ils devront recevoir double paye.

M. BOURASSA : Vous ne pouvez pas l'exiger sans empiéter sur la liberté des contrats, et il vaudrait alors autant immigrer en Russie. Sous ce rapport même je crois que l'on trouvera plus de liberté dans ce pays-là qu'ici.

M. AMES : Supposons qu'un ouvrier travaille dix heures le dimanche, s'il faut lui donner vingt heures pendant les six jours de repos suivants cela représente deux jours ou quarante-huit heures pendant lesquelles il ne travaillera pas.

M. DUNCAS ROSS : Lorsque nous cherchons à amender un article qui ne peut pas être mis en pratique nous le rendons pire. Si le paragraphe " d " de l'article 3 a un sens quelconque, il signifie que le travail fait dans les hauts fourneaux ne devra pas être interrompu. Mais s'il doit en être ainsi comment appliquera-t-on l'article 4 ?

Une VOIX : En augmentant le nombre d'employés.

M. DUNCAN ROSS : La question des hauts fourneaux n'est pas ce qui embarrasse les ouvriers. Il y a entente distincte entre les ouvriers qu'ils doivent travailler

par relève de huit heures, pour que tous puissent se reposer, mais ils ne pourraient pas avoir ce repos si l'article 4 était mis en force. Vous bouleverseriez toutes les conditions économiques des hauts fourneaux. Vous voulez au moyen d'une législation conduire des affaires auxquelles vous ne connaissez rien du tout, et l'amendement de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) n'améliore pas les choses.

M. RALPH SMITH : Ce n'est pas moi qui ai rédigé cet article mais je l'appuie de toutes mes forces. Pour ma part, je ne voudrais appliquer les principes de cet article que lorsque les ouvriers travaillent le dimanche le même nombre d'heures qu'ils travaillent les autres jours de la semaine. Mais je serais en faveur d'empêcher l'application de cet article à des travaux incidents le dimanche tels que une heure de travail pour allumer les feux.

M. DUNCAN ROSS : Si l'on permet de ne pas interrompre les travaux en vertu du paragraphe "d" vous ne devriez pas alors adopter l'article 4.

M. RALPH SMITH : J'invoque un argument en faveur des ouvriers et mon honorable ami en invoque un en faveur des corporations.

M. DUNCAN ROSS : Non.

M. TISDALE : Cela n'est pas un argument, c'est une affirmation.

M. RALPH SMITH : L'honorable député de Labelle (M. Bourassa) dit que cet article est contre l'intérêt des ouvriers, mais l'honorable député de Montréal, qui est le président du congrès représentant 60,000 à 70,000 ouvriers dans le pays et a voté continuellement, tous les ans, des résolutions demandant cette législation, n'a pas la même opinion que celle de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa).

M. CONMEE : Je ne crois pas que les résolutions des congrès ouvriers aient demandé particulièrement cette législation. Elles demandent un jour de repos pour les ouvriers et nous sommes prêts à le leur accorder. Mais comment allons-nous y arriver ?

M. RALPH SMITH : Ils demandent un jour de repos et l'article 4 l'accorde.

M. CONMEE : C'est là une question d'opinion.

M. RALPH SMITH : Si cet article signifie quelque chose, il veut dire que les ouvriers qui sont obligés de travailler le dimanche, devront avoir un jour régulier de repos un autre jour de la semaine.

M. PRINGLE : J'approuve entièrement l'honorable député de vouloir donner aux ouvriers un jour de repos par semaine, mais vous dites ici qu'il devra y avoir vingt-quatre heures consécutives de repos. Comment pourrez-vous appliquer cela aux différents genres de travaux mentionnés dans les autres paragraphes. Prenez par exemple l'allumage et l'entretien des feux, le transport des voyageurs, le chargement et déchargement des marchandises, et ainsi de suite. Est-il possible de donner à tous ceux qui sont employés à ces travaux le dimanche, vingt-quatre heures consécutives de repos un autre jour ?

M. RALPH SMITH : Je ne vois là aucune difficulté. Si un homme est obligé de travailler douze heures le dimanche cet article dit qu'il devra avoir son jour de repos le lundi, le mardi ou un autre jour.

M. PRINGLE : Et supposons qu'il ne travaille que quelques heures le dimanche?

M. RALPH SMITH : Je ne désire pas que cet article s'applique à un travail de ce genre et j'appuierai un amendement à cet effet. Prenons comme exemple les employés du chemin de fer du Grand-Tronc. Je veux répéter ici la déclaration que j'ai, hier, entendue de la bouche même du grand maître des chauffeurs sur ces chemins de fer. Voici ce qu'il disait : Tous les membres de cette association travaillant sur un chemin de fer sont obligés de travailler les sept jours de la semaine, toutes les semaines, de tous les mois de chaque année. Il ajoutait que si un employé ou un certain nombre d'employés demandaient à avoir leur congé le dimanche, ils ne seraient pas employés du tout.

M. DUNCAN ROSS : L'honorable député de Nanaïmo (M. Smith) a dit que je prenais la part des corporations et que lui prenait celle des ouvriers. Un instant après il admet que l'article qu'il a lui-même demandé est absolument impraticable, parce que, ainsi que l'a fait remarquer l'honorable député de Cornwall (M. Pringle) si un homme travaille deux heures le dimanche il aurait le droit à vingt-quatre heures de repos dans la semaine, et il ne veut pas de cela. Mais lorsqu'un député propose un moyen de rendre l'article raisonnable, on l'accuse de travailler dans l'intérêt des corporations. Je ne vois pas de logique là-dedans. L'honorable député de Nanaïmo (M. Ralph Smith) admet que cet article est inapplicable tel qu'il est rédigé présentement. Lorsque nous lui faisons voir des objections à l'article, il nous dit que nous ne sommes pas des amis des ouvriers. Cela me semble une prétention absurde, si vous comprenez dans le paragraphe "d" les industries qui demandent un travail continu vous ne pouvez pas appliquer cet article.

M. GALLIHER : Prenez l'industrie des hauts fourneaux. Je suppose que l'honorable député de Nanaïmo conviendra que c'est là une industrie qui ne peut pas être interrompue, si on veut qu'elle réussisse. Or si vous voulez appliquer l'article 4 au paragraphe "d" au sujet des hauts fourneaux, dans quelle position vous trouvez-vous? Un

certain nombre d'hommes devront travailler le dimanche, deux relevés au moins. Si ces ouvriers doivent avoir vingt-quatre heures de repos pendant les six autres jours de la semaine il faudra que vous ayez d'autres ouvriers pour les remplacer pendant qu'ils se reposeront, c'est-à-dire qu'il vous faudra avoir une équipe spéciale pour travailler pendant ces vingt-quatre heures. Et vous ne trouverez pas d'ouvriers qui consentiront à ne travailler que vingt-quatre heures par semaine pour remplacer ceux qui sont certains d'avoir de l'ouvrage tout le reste de la semaine avec un repos le dimanche. Vous ne pouvez pas vous attendre non plus que les compagnies industrielles donneront aux ouvriers un salaire de six jours pour 24 heures d'ouvrage par semaine.

M. TISDALE : Je vais vous dire ce qui m'embarrasse, monsieur le Président, et mon embarras augmente continuellement. Cet embarras est que je ne veux pas être responsable d'une législation que je ne puis pas comprendre. Je suis sérieux lorsque je parle ainsi et je crois que j'ai beaucoup de raison de l'être. J'ai acquis un peu d'expérience dans cette Chambre à faire des lois. En outre, bien qu'un grand nombre de députés ne le savent pas, j'ai pendant plusieurs années pratiqué la loi, et j'ai travaillé rudement. Conséquemment je crois que, si ce bill était assez compréhensible pour être mis en pratique, je pourrais en comprendre le sens.

Mais j'avoue que je ne puis pas comprendre ce que les articles 3 et 4, pris ensemble, veulent dire. J'ai entendu les honorables députés de la droite se contredire les uns les autres au sujet de la signification de ces articles, et je sympathise avec eux, car j'ai eu plus d'une fois mal à la tête lorsque j'ai essayé de comprendre ce qu'ils disaient. Mon incertitude a été quelque peu éclairée par un ou deux amendements qui ont été faits, ceux qui se rapportent aux produits périssables, aux soins à donner aux bestiaux et au service domestique.

M. BERGERON : Ces amendements ont été abandonnés.

M. TISDALE : Ils sont retranchés de l'article 4, mais non de l'article 3. Je demande donc au ministre de la Justice de me venir en aide, s'il le peut. L'article 4 a trait aux obligations de l'employeur et l'article 3 s'applique à tout le monde. C'est là une différence très importante, il me semble. L'employeur n'a pas de responsabilité si l'employé fait un travail non compris dans l'article 3, qui dit que l'on ne devra, le dimanche, faire d'autres travaux que ceux permis en vertu de cet article. Mais l'article 4 va plus loin et s'applique à l'employeur et à l'employé. Cela rend l'interprétation difficile. D'autres peuvent ne pas y voir de difficultè, mais cela me semble ainsi. Je ne parle pas ici pour la galerie. Je voudrais comprendre le bill, et si je ne le comprends pas, je ne veux pas qu'il soit adopté sans qu'on y apporte des amendements pour le rendre compréhensible. L'article 4 dit que l'employeur sera responsable s'il permet à son employé de travailler le dimanche, excepté en la manière permise dans l'article, et s'il lui permet de travailler même dans les limites spécifiées dans cet article, alors l'employé devra avoir vingt-quatre heures de repos pendant les autres jours de la semaine. Mais l'article 4 ne s'applique pas aux personnes qui travaillent illégalement—je veux dire en contravention à l'article général. Or donc le seul travail légal le dimanche est le travail qui est prévu par l'article 3. Il me semble que l'honorable député de Nanaïmo (M. Ralph Smith) concentre trop son attention sur la classe ouvrière, qui occupe particulièrement son esprit. Si cet article ne touchait qu'à cette classe ou à d'autres classes similairement situées, la difficulté ne serait pas si grande ; mais l'article va beaucoup plus loin que cela. Supposons qu'un cultivateur ait un engagé et que le travail de cet engagé ne soit pas défini ou ne tombe pas sous la définition des services domestiques compris dans ce bill, et s'il demande à cet homme de faire quelque travail déclaré illégal par cet article, par exemple de conduire un animal à un endroit quelconque dans l'intérêt et suivant le désir de l'employeur, alors d'après les articles 3 et 4, cet homme aura le droit de demander vingt heures de repos pendant la semaine. Il y a plusieurs employeurs dont les travaux ne sont pas nécessairement continus ou de nature telle qu'ils puissent être faits à des heures régulières fixes. Mais, si on demande à cet employé de faire quelque travail, même un ouvrage qui n'exige pas beaucoup de temps, il aurait le droit de réclamer ses vingt-quatre heures de repos. C'est un exemple qui me frappe, et il peut y en avoir d'autres. Il me semble qu'il y a confusion entre les deux articles. En vertu de l'article 4, l'employeur peut être puni s'il permet à ses employés de travailler ou de faire certains travaux, le dimanche.

M. AYLESWORTH : A moins qu'il ait accordé les vingt-quatre heures de repos pendant le reste de la semaine.

M. TISDALE : Mais il n'y est pas obligé si l'ouvrier a fait un travail illégal. Ce n'est que dans le cas où l'ouvrier fait certains travaux. Je comprends qu'il est difficile, même impossible de donner l'interprétation juste du mot "domestique". Nous ne savons pas ce que nous votons. A mon avis, cet article devrait être remis à l'étude, et la proposition de l'honorable député de Nanaïmo (M. Smith) devra être limitée à certains métiers, parce que lorsque nous voulons entrer dans les détails, nous rencontrons un grand nombre de difficultés. J'ai toujours aimé à connaître à l'avance le sens d'une loi, et je veux que l'on me

démontre qu'elle est praticable, avant de l'adopter. Si je ne puis pas voir, à l'avance, comment elle sera appliquée, je suis certain alors que lorsqu'on la mettra en opération, il y aura des disputes sans fin devant les magistrats, et il faudra s'adresser aux cours pour en avoir la signification exacte ; ce serait pire que de mettre en force la loi Scott.

M. RALPH SMITH : Je proposerai l'amendement suivant lorsque le temps sera arrivé :

Pourvu cependant que cet article ne s'applique à aucun cas dans lequel un employé sera requis de travailler à des travaux d'urgence pendant plus de deux heures le jour du dimanche.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

M. PRINGLE : Lorsque nous avons ajourné la séance nous discutions certains amendements proposés à cet article. Je sais que ce comité désire rédiger un article qui donnera à l'employé un jour de repos dans la semaine lorsqu'il travaille le dimanche. Ainsi que je l'ai déjà fait remarquer, la rédaction actuelle de l'article causerait de grands dommages à ceux auxquels il s'applique particulièrement. Laissez-moi dire, monsieur le Président, que ceux qui en souffriraient le plus seraient les employés de chemins de fer, parce que nous avons jugé à propos de donner dans ce bill aux compagnies de chemins de fer le pouvoir de faire circuler leurs trains de passagers le dimanche et de même que les trains de marchandises jusqu'à la prochaine tête de division. J'ai eu occasion depuis l'ajournement de voir les représentants de quinze mille employés de chemins de fer, et ils m'ont dit que l'article tel qu'il est rédigé présentement est contraire à leur organisation pour la raison suivante : Ainsi que tout le monde le comprend facilement, l'employé de chemin de fer, spécialement le serre-frein, le mécanicien et le conducteur gagnent d'autant plus d'argent qu'ils font un plus grand nombre de voyages. Ils sont payés en grande partie d'après le nombre de milles qu'ils parcourent. De la manière dont cet article est rédigé, les compagnies de chemins de fer qui permettraient à leurs employés de travailler durant six jours et pendant les 24 heures consécutives, seraient passibles d'une amende de $50 à $500. Quel serait d'un autre côté le résultat par rapport à l'employé? Le serre-frein qui aura travaillé probablement deux heures le dimanche, et auquel on demandera de faire son voyage ordinaire de la semaine ne le pourra pas, et peut-être perdra-t-il non seulement 24 heures mais 48 heures. Cela serait lui causer une grande injustice. Ces employés dont je parle désirent qu'il y ait dans le bill un article disant tout simplement que tout employé ou personne aura le droit d'avoir un jour de repos par semaine. Ce qu'ils désirent c'est d'avoir le droit de demander un jour de repos pendant la semaine, mais de la manière dont le bill est fait, le mécanicien et le conducteur ou le serre-frein ou tout autre employé de chemin de fer n'auraient pas la permission de faire des voyages pendant la semaine, ce qui leur causerait une grande perte. Si la compagnie lui permettait de faire ces voyages elle serait passible de ces très fortes amendes.

Un honorable député a donné à la Chambre lecture de certaines lettres sur cette question. Si mes honorables collègues prennent la peine de lire la correspondance qui a été déposée et qui comprenait des lettres écrites par la compagnie de Chicago et Northwestern, au vice-président de la compagnie du chemin de fer du Pacifique, ils verront que la compagnie Chicago et Northwestern juge absolument nécessaire de transporter des marchandises le dimanche. Lors de la discussion de ce bill devant le comité, le représentant des employés de chemins de fer formés en union dans tout le pays a été examiné. Je cite une partie de son témoignage :

Demande. Je suppose que la plus forte difficulté qui arrête ces employés lorsqu'ils écrivent pour faire opposition à ce bill, réside dans le fait qu'ils reconnaissent que l'arrêt des trains le dimanche interviendrait dans le trafic général, et aussi leur ferait du tort à eux-mêmes?

Réponse.—Oui, mais il y a un autre point de vue que celui-ci et que les compagnies de chemins de fer ne semblent pas avoir mentionné Le service des trains est un service tout différent des autres. Les employés de chemins de fer commencent leur ouvrage à toute heure du jour et de la nuit, d'un minuit à l'autre. Ce n'est pas comme les autres services, et il arrive nécessairement qu'il y a certains jours dans la semaine où les employés ne travaillent pas. Cela varie suivant le trafic. Les marchandises offertes au chemin de fer pour transport ne leur viennent pas d'une façon réglée, et lorsqu'elles arrivent il faut qu'elles soient transportées promptement. Le résultat de cela sera quelques fois que les employés n'auront pas d'ouvrage le samedi après-midi, peut-être pas même toute la journée du samedi et peut-être même le vendredi. Or ce bill les obligerait à ne pas travailler le dimanche ou deux jours dans la semaine, et s'ils leur fallait faire tout leur ouvrage de la semaine en cinq jours cela augmenterait le nombre d'heures de travail par jour, et je ne crois pas que ce serait dans l'intérêt du service des trains.

Par M. Geoffrion :

Demande—Les employés n'ont-ils pas généralement une journée de repos par semaine ?—R. Dans la majorité des cas, je crois. Il n'y a que lorsqu'il y a encombrement d'ouvrage qu'ils n'ont pas leur jour de repos par semaine.

Par M. Schaffner :

Demande.—Les employés de chemins de fer travaillent-ils plus de six jours sur sept ?

Réponse. Parfois, nous nous attendons à cela.

Demande.—Quelle est la règle ?—R. Il n'y a pas de règle.

Par M. Fitzpartick :

D. Quel est le résultat dans la pratique ?—R. Cela dépend entièrement de l'encombre-

ment de la besogne. S'il y a peu de travail les employés ne travailleront peut-être pas plus de quatre jours par semaine.

D. En prenant la moyenne du temps que vous êtes emcombrés et que vous ne l'êtes pas les employés de chemins de fer travaillent-ils plus de six jours par semaine ?—R. Non, je ne le crois pas.

Je voudrais voir dans ce bill un article d'exécution pratique qui donnera le droit à l'employé de chemin de fer qui travaille le dimanche de demander un jour de repos pendant la semaine ; et je crois que le meilleur et le plus simple moyen d'y arriver est de faire un article disant que tout employé qui aura travaillé le dimanche aura droit à un jour de repos pendant la semaine, et que le fait de le demander ne sera pas une cause de perte d'emploi, charge ou salaire. Cet article donnerait à l'employé un droit absolu à un jour de repos par semaine sans qu'il soit exposé à perdre son emploi.

M. AYLESWORTH : Je propose que l'article 4 soit modifié comme suit :

Il n'est permis à aucune personne d'autoriser un employé, à part les employés sur les bateaux qui ne complètent pas leur voyage régulier dans les vingt-quatre heures, de faire le jour du dimanche aucun travail mentionné aux alinéas compris entre " c " et " k " inclusivement et aux alinéas " m ", " n ", et " r " de l'article 3 de cette loi.

(L'amendement est adopté.)

M. BOURASSA propose :

Que les deux dernières lignes soient supprimées et remplacées par les suivantes :

A moins qu'on ne donne à cet employé un nombre d'heures de repos équivalent durant ses heures de travail ordinaire un autre jour de la semaine.

M. COCKSHUTT : Je suis favorable à l'adoption de cet amendement. Mais je ne veux pas que l'on me tienne responsable des observations que l'honorable député a faites lorsqu'il l'a proposé.

Quelques VOIX : Très bien, très bien.

M. COCKSHUTT : Nous sommes tous en faveur du principe de cet amendement, mais nous avons été élevés à une école différente de celle de l'honorable député de Labelle, et pour cette raison je suis certain que mon honorable ami me pardonnera, si en acceptant son amendement dans lequel je trouve qu'il y a beaucoup de bon sens je lui demande de me pardonner si je n'approuve pas les sentiments qu'il a énoncés dans son discours. D'après ce que je comprends, l'article dans sa forme actuelle n'est pas d'exécution pratique ; bien que quelques-uns de ceux qui le défendent avec lesquels j'ai eu l'occasion de causer pendant l'heure du lunch prétendent que les objections que nous faisons sont détruites par les mots " travail de nécessité ". Si tel est le cas on ne devrait pas mentionner spécialement dans l'article 3 et les autres articles l'allumage des feux, etc. Si l'on n'a pas l'intention d'appliquer cet article aux plus petites choses dont nous parlons, il vaudrait mieux alors rédiger un article général pour couvrir le cas. Le principe de l'amendement proposé par l'honorable député de Labelle est juste, et il se rapproche beaucoup de la proposition de notre honorable ami de Nanaïmo et protège les intérêts généraux des ouvriers du Canada. Si je comprends bien l'honorable député de Nanaïmo (M. Ralph Smith) il ne demande pas 24 heures de repos en retour d'une heure de travail le dimanche. Si c'est ainsi que l'on doit récompenser un ouvrier qui fait un peu de travail le dimanche, il demandera naturellement qu'on lui donne un peu de travail ce jour-là, afin d'avoir l'avantage de prendre un long repos durant la semaine. Sous ce rapport la loi n'est pas en conformité avec l'esprit du commandement de Dieu qui dit que non seulement un homme doit observer le dimanche et l'observer strictement, mais aussi qu'il lui faudra travailler six jours dans la semaine. Cela fait tout autant partie du commandement que l'injonction de se reposer le septième jour.

Il y en a qui veulent bien se reposer le septième jour mais ne veulent pas travailler les autres jours, et si on adopte cet article, on offre une prime à la paresse et à l'oisiveté, on ne légifère pas suivant la loi divine. Je pourrais citer les écritures à l'appui. C'est se mettre en contradiction avec l'esprit des écritures que de demander qu'un homme soit forcé de s'abstenir du travail pendant un des six jours de la semaine, lorsque sa femme et ses enfants ont besoin de son travail pour leur subsistance. Il est dit quelque part que celui qui ne soutient pas sa famille est pire qu'un infidèle. Nous n'avons pas le droit d'empêcher un homme de travailler tous les six jours de la semaine parce qu'il aura fait une heure de travail le dimanche. L'amendement proposé par l'honorable député (M. Bourassa) prévoit ce cas parfaitement, et si je comprends les propositions de la Lord's Day Alliance, il lui accorde ce qu'elle demande. Si on oblige une personne à travailler dix heures le dimanche vous devrez lui donner dix heures de repos un autre jour de la semaine, mais si on l'oblige à prendre 24 heures consécutives de repos parce qu'elle aura travaillé une heure ou deux le dimanche cela n'a pas de sens commun et n'est pas non plus conforme aux écritures. L'ancien testament est tout aussi opposé à la perte du temps qu'au travail le dimanche. Dans le nouveau testament sur lequel les lois que nous faisons sont en grande partie basées plutôt que sur l'ancien testament, il n'y a pas, autant que je me rappelle de la lecture que j'en ai faite—et j'en ai été un lecteur assidu pendant plusieurs années—il n'y a pas, dis-je, du commencement à la fin un seul passage qui justifie la conclusion que quelques-uns émettent que nous devons nous abstenir de tout travail le dimanche. Les

Pharisiens blâmaient les disciples parce qu'en traversant les champs le dimanche ils en arrachaient les grains et les mangeaient, mais notre Sauveur n'en faisait aucun reproche. Il faut nous garder de suivre la lettre des écritures de trop près, et s'écarter de l'esprit de la loi divine. Je crois donc que ce bill aurait du être rédigé suivant des principes plus larges.

Je suis pleinement en accord avec l'esprit du bill. Je crois que c'est un beau sujet de législation surtout à une époque où il nous arrive dans le pays des émigrants d'Europe qui n'ont été habitués à avoir du dimanche la même idée que nous. Il est bon que nous appelions leur attention sur le fait qu'ils viennent dans un pays où l'on observe le dimanche et où on le regarde comme un jour de repos, et de recréation spirituelle et temporelle, lorsque l'on use avec mesure de ces derniers, et je crois que la chose est possible. Ce que nous voulons c'est de conserver le caractère du dimanche. Avec tout le respect que j'ai pour les opinions de l'"Alliance", et je crois que je les connais assez bien, je ne crois pas comme elle que le grand mal en Canada soit la non observance du jour du dimanche. Si nous observions toutes les lois de Dieu aussi bien que nous observons le jour du dimanche nous serions un bien meilleur peuple que nous ne sommes.

Le défaut de plusieurs d'entre nous est que nous dépensons toute notre religion le premier jour de la semaine, et en gardons peu pour les six autres jours. Un honorable député dit que je parle pour moi-même. J'admets que je ne suis pas aussi bon le dimanche ou tout autre jour de la semaine que je voudrais l'être. Mais en même temps je ferai remarquer que nous ne devons pas trop nous en tenir à la lettre et négliger l'esprit de la loi divine que l'on semble avoir ignorée dans une grande mesure dans ce bill. On veut trop définir exactement ce que nous devons faire et ce que nous ne devrons pas faire au lieu de baser notre législation sur certains principes généraux et larges qui s'adressent au cœur de l'humanité et à la conscience, parce qu'après tout, vous ne pouvez mieux observer le sabbat qu'en l'observant suivant votre propre conscience. Aux yeux du monde vous pouvez bien paraître observer la loi en mettant un habit noir et en allant à l'église, mais si vous n'avez au dedans de vous l'esprit du Seigneur, vous n'observerez pas son jour comme vous le devriez. C'est là où se trouve toute la difficulté de la situation. Vous essayez d'édicter des règles sévères dans un bill, mais cela n'est pas possible. Tout ce que nous pouvons faire c'est de poser des principes larges sur lesquels nous pouvons tous nous unir. Nous désirons tous je crois avoir un jour de repos ; mais nous ne voulons pas l'avoir aux dépens de ce qui est bon, juste et vrai ; et il sera absolument impossible d'observer cette loi si je l'interprète bien. Quelques-uns disent que je vais à l'extrême. Si c'est vrai je le fais avec conviction.

M. COCKSHUTT.

Je crois que l'amendement proposé par l'honorable député de Labelle prévoit le cas aussi bien que tout autre que l'on a proposé. Il me semble qu'il respecte les besoins du commerce et qu'il est religieux. Il dit que vous remettrez à quelqu'un cé que vous lui avez enlevé. Si vous obligez quelqu'un à faire certain travail le dimanche vous devez lui rendre son repos un autre jour de la semaine. L'employeur ne devrait pas pouvoir demander à un autre de faire ce qu'il ne ferait pas lui-même. Suivant moi, je pêche autant contre la loi si j'engage quelques-uns à faire une chose défendue que si je la fais moi-même, je veux dire devant la justice divine. Je suis moralement aussi coupable si j'engage la loi si j'engage quelqu'un à faire une chose défendue que si je la fais moi-même : parce que c'est défendu par la loi de Dieu, que si je faisais l'acte moi-même, encore plus peut-être, parce que je commets le pêché et je le fais commettre par un autre. L'amendement de l'honorable député de Labelle est un de ceux qui se recommandent à l'approbation de la Chambre. J'espère que l'honorable député de Nanaïmo (M. Ralph Smith) l'acceptera parce que j'approuve beaucoup ses vues. J'emploie un grand nombre d'ouvriers et je m'intéresse à leur bien-être, et en cette qualité je crois qu'ils devraient être bien traités et qu'on devrait leur rendre pendant la semaine le repos qu'on leur enlèverait le dimanche. La loi divine veut tout autant que nous travaillions les six jours de la semaine que nous nous reposions le septième jour. Si nous prenons la responsabilité d'un de ces enseignements manche et que cela n'est pas dit dans cet article.

M. MILLER : Je crois que l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) et l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) ne s'accordent pas du tout. L'honorable député de Brantford dit qu'en adoptant cette loi nous observons la lettre et négligeons l'esprit, tandis que l'honorable député de Labelle dit que nous n'aurons que l'esprit.

M. RALPH SMITH : Si je comprends bien la prétention de l'honorable député de Brantford et d'autres membres de la gauche, leur opposition à cet article est qu'il peut être nécessaire d'employer des ouvriers incidemment pour une heure ou deux le dimanche et que cela.... et cela n'est pas dit dans cet article.

J'admets qu'on devrait trouver un moyen raisonnable de faire face à cette difficulté et j'ai soumis au président un amendement qui dit qu'un ouvrier pourra être employé pendant pas plus de deux heures le dimanche, sans tomber sous le coup de cet article. Je crois que ce serait un remède très raisonnable au grief mentionné par mon honorable ami. Je n'approuve pas l'amendement proposé par l'honorable député de Labelle.

Cet amendement ne fait que remettre à un ouvrier pendant un jour quelconque de la semaine le repos qu'on lui a enlevé le dimanche. Le nombre d'heures qu'un employé peut travailler ne fait rien à la chose. Le but de cet article est de protéger les ouvriers employés le dimanche comme ils le sont pendant la semaine.

M. FOSTER : Cet article ne dit pas cela.

M. RALPH SMITH : Je sais qu'on prétend le contraire ; mais tel est le but et l'intention de l'article. L'amendement que j'ai proposé devra, je crois, satisfaire l'honorable député de Brantford.

M. PRINGLE : Je regrette de ne pouvoir accepter ni l'un ni l'autre des amendements. Je prétends qu'une législation de ce genre doit être facultative et non pas obligatoire, du moins en ce qui touche à l'ouvrier. Nous devrions lui permettre de se reposer le dimanch et nous ne devrions pas l'obliger de rester oisif pendant vingt-quatre heures durant les autres jours de la semaine. Voici, par exemple, un conducteur de chemin de fer qui veut gagner de l'argent pour soutenir sa famille. D'après l'article dans sa forme actuelle et même en acceptant les amendements proposés, cet employé sera obligé de rester oisif parce que son employeur, lui, serait passible d'une amende de $50 à $500 s'il l'employait. Ce que je propose de substituer et qui, je crois, satisferait tous les intérêts, est l'amendement suivant:

Tout employé qui aura travaillé le dimanche aura droit à un jour de repos pendant la semaine, et le fait de le demander à l'employeur ne sera pas une cause de renvoi ou de perte de salaire.

Par ce paragraphe nous permettons à tout employé de réclamer sur les six jours suivants un jour de repos, sans que cette demande l'expose à perdre son emploi. Nous ne devons pas l'obliger à rester oisif quand il ne le veut pas, et cela protègerait les 15,000 employés de chemins de fer dont j'ai parlé. Le représentant de ces employés de chemins de fer est dans le moment dans cette Chambre et il m'a fait remarquer que la loi telle qu'elle est aujourd'hui exposerait ces personnes à perdre beaucoup d'argent pendant l'année, au détriment de leurs familles. C'est pour cela qu'ils veulent simplement qu'on leur donne droit à un jour de repos, pendant la semaine lorsqu'ils auront travaillé le dimanche. Je propose mon amendement à la place de l'article 4.

M. BOURASSA : Je suis prêt à accepter l'amendement proposé par l'honorable député de Nanaïmo (M. Smith) pourvu qu'il accepte le mien, et je crois que les deux pourvoiront aux deux cas.

M. FOSTER : Je n'ai pas eu l'avantage d'entendre le débat de ce matin, et je n'ai pas grand'chose à dire de la discussion faite jusqu'à présent sur les différents articles du bill, mais celui-ci me semble si contraire au bon sens que je ne veux pas le laisser adopter sans dire ce que j'en pense. Je considère que cet article est opposé aux droits du travail. Si nous l'adoptons nous allons tout simplement dire à l'ouvrier : Voici un certain nombre d'heures pendant lesquelles quels que besoins que vous ayez ou quel que soit votre état de santé vous n'aurez pas le droit de travailler pour un patron à des gages raisonnables qui pourront être établis entre lui et vous. Le Parlement n'a pas le droit de dire à un homme : vous allez vous reposer un de ces jours où la loi vous permet de travailler. Si un ouvrier croit sa santé assez bonne et si ses besoins demandent qu'il travaille six jours dans la semaine, et si lui et son patron s'accordent au sujet du salaire, on doit lui permettre de travailler. Si la nature de son travail est telle qu'il soit nécessaire qu'il fasse une certaine somme d'ouvrage le dimanche, et s'il consent à accepter le salaire qui lui est offert de travailler deux ou trois heures le dimanche on ne devrait pas l'obliger à rester oisif durant les six jours subséquents. Quels droit a un Parlement d'intervenir entre un ouvrier et celui qui l'emploie pour les empêcher de faire leurs propres conditions pour certaines heures de travail le dimanche et tous les autres jours de la semaine ? L'autre côté de la question est tout aussi raisonnable et nous devons protéger un ouvrier contre la rapacité de l'employeur et faire qu'il soit impossible à celui-ci de dire : Que vous le vouliez ou non, vous allez travailler non seulement les six jours de la semaine, mais aussi quelques heures le dimanche. Une telle contrainte serait absolument injuste et détruirait le principe de la liberté des contrats. A mon avis le principe qui devrait prévaloir dans une législation de ce genre est celui-ci : faire qu'il soit impossible à un employeur d'exiger qu'un employé travaille le dimanche sous peine de renvoi ou autre punition, mais permettre à cet employé de travailler tous les six jours de la semaine et quelques heures en outre le dimanche s'il le désire.

Qui sommes-nous pour dire aux ouvriers : Vous ne travaillerez plus qu'un certain nombre d'heures par jour ? Au sujet de la rémunération laissons cela à être débattu entre lui et le patron. Le patron dit à l'ouvrier : Nous avons un travail à faire dimanche, et je vous demande si vous voulez le faire. Voulez-vous travailler deux, trois ou quatre heures le dimanche à un certain prix? Si tous deux s'entendent sur le salaire pourquoi le Parlement interviendra-t-il ? S'ils ne s'entendent pas, et si nous ne faisons pas une obligation, sous peine de renvoi à un ouvrier de travailler le dimanche, pourquoi l'obligerions-nous de travailler ce jour-là? S'il préfère ne pas travailler le dimanche du tout il ne doit pas être alors exposé à des incapacités et punitions à cause de cela. Mais s'il veut travailler le dimanche et s'il est encore capable de travailler tous les autres jours de la semaine, quel droit le Parlement a-t-il d'intervenir

entre lui et son patron, et de l'empêcher de travailler à des conditions qui sont satisfaisantes ? Lorsque arrive la question de lui donner une compensation raisonnable, l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) dit: Donnez-lui, un autre jour de la semaine, un nombre d'heures de repos équivalent au nombre d'heures qu'il a travaillé le dimanche. J'irai même plus loin. Je dirai que le travail du dimanche doit être mieux payé et que l'on devrait donner à l'ouvrier une compensation raisonnable soit en argent ou tout autre équivalent en repos un jour de la semaine. Mais laissons le patron et son employé s'entendre ensemble et ne fixons pas nous-mêmes ce que doit être cet équivalent, il peut se faire que l'ouvrage qu'il y aura à faire le dimanche aura plus de valeur que celui de la semaine et qu'une heure de repos par semaine ne serait pas équivalente à une heure de travail le dimanche, mais c'est au patron et à l'employé à décider cela entre eux.

M. BOURASSA : Rien dans mon amendement n'empêcherait un arrangement de ce genre. Il n'empêche pas l'employé de demander à son patron un salaire plus élevé pour le travail du dimanche.

M. FOSTER : Il ne l'empêche peut-être pas, mais d'après sa rédaction l'amendement semble dire à l'employé: vous aurez six heures de repos le mardi si vous travaillez six heures le dimanche. Mais si mon honorable ami laisse la question de compensation au patron et à l'ouvrier, cela fait disparaître l'objection. Il me semble que nous devrions baser cette législation sur les principes que j'ai énoncés et si nous adoptons l'article tel qu'il est présentement—je ne voudrais pas dire ce qui arrivera, car personne ne connaît l'avenir,—je ne crois pas qu'il soit appliqué ni qu'il impose ce respect pour la loi que les gens de bon sens ordinaires ont tout autant que les législatures.

M. AYLESWORTH : Je ne partage pas les craintes de mon honorable ami. Il n'y a rien dans cet article qui force aucun ouvrier à l'oisiveté ou qui constitue une infraction à la loi si l'employeur fait travailler ses employés le dimanche, lorsqu'il leur accorde 24 heures de repos pendant la semaine. C'est là une proposition claire et simple dans ses termes du moins qu'un employeur n'aura pas le droit de faire travailler un employé le dimanche, à moins qu'il lui accorde pendant la semaine 24 heures consécutives de repos. Je suppose que le sens du mot "donner" est bien connu; donner, c'est offrir en don, et je ne vois pas d'obligation pour personne d'accepter un don. Tout ce que cet article dit est que si l'ouvrier travaille le dimanche il devra avoir 24 heures de repos un des jours de la semaine suivante. Il n'y a rien là-dedans qui force l'ouvrier à l'oisiveté ou qui porte atteinte à la liberté du contrat s'il veut employer ses 24 heures à travailler pour d'autres, rien certainement, dans cet article ne l'en empêche. Il n'y a rien qui dise comment il emploiera son temps pendant les 24 heures qu'il a droit d'exiger s'il le désire.

M. PRINGLE : L'honorable ministre me permettra-t-il de lui poser une question ? Cette loi dit qu'il ne sera permis à aucun employeur de laisser travailler un employé le dimanche excepté dans les conditions prévues par la loi et sans se rendre passible d'une amende. Voici l'article :

Toute corporation qui donne autorisation, instruction ou permission à ses employés de faire quelque partie que ce soit de ses opérations en contravention à quelqu'une des dispositions de la présente loi est passible, etc.

Est-ce que dans ce cas les employeurs ne sont pas passibles de l'amende?

M. AYLESWORTH : C'est tout autre chose que je discute présentement. Tout employeur qui permet à ses employés de faire un travail quelconque en contravention aux dispositions sur cet acte tombe naturellement sous le coup de l'article, qui impose une amende. Si mon honorable ami (M. Pringle)avait réfléchi un instant il ne m'aurait certainement pas posé une question de ce genre. Mais l'article que je discute dit tout simplement qu'un employeur ne devra pas permettre à son employé de travailler le dimanche à moins qu'il ne lui accorde 24 heures de repos pendant la semaine qui suivra. L'employé peut accepter, s'il lui plaît...

M. CONMEE : Mais on emploie le mot "autorisation."

M. AYLESWORTH : Mon honorable ami (M. Conmee) voudra bien prendre patience un instant. Le mot "autorisation" est employé au sujet du travail le dimanche. Si l'employeur permet à son employé de travailler pour lui le dimanche, il commet une infraction à la loi à moins qu'il ne donne à cet employé pendant la semaine qui suivra 24 heures de repos. La loi ne rend pas passible d'amende le patron qui permet à ses employés de travailler les six jours de la semaine; il n'est passible d'amende que s'il lui permet de travailler le dimanche, sans lui accorder 24 heures de repos le reste de la semaine. Je dois faire remarquer que ces 24 heures de repos, qui sont accordées à l'ouvrier en vertu de cette loi, il peut les employer de la manière qu'il lui plaira, mais à ce sujet le bill est absolument silencieux. Il est clair que ce bill laisse l'ouvrier libre d'employer ces 24 heures à travailler pour d'autres personnes, que son employeur, s'il peut s'engager à l'heure pendant ces 24 heures ou une partie. Dans tous les cas il n'y a rien dans ce bill qui ne lui en laisse pas la liberté. Et s'il peut employer ces 24 heures à travailler pour un autre patron, je ne vois rien dans le bill qui l'empêcherait non plus de donner ce temps-là à son patron pour lequel il travaille régulièrement. Dans

tous les cas l'article dit seulement que l'employeur ne devra pas permettre à son employé de travailler le dimanche, à moins qu'il ne lui acorde 24 heures de repos pendant le reste de la semaine. Cependant on a soulevé tant d'objections et émis un si grand nombre d'idées en rapport avec cet article, que j'ai écoutées avec attention, vu qu'elles étaient nouvelles pour moi, et comme on a proposé un certain nombre d'amendements que je voudrais avoir le temps d'étudier, je demanderais au comité de vouloir bien réserver l'article pour étude ultérieure.

M. McINTYRE : Je crois qu'il est sage de nous rendre au désir du ministre. Cet article, si je le comprends bien, a pour but de protéger l'ouvrier et non pas le patron. Il me semble que si l'employé avait le droit d'exiger de l'employeur un jour de repos parce qu'il aurait travaillé le dimanche, on ne devrait pas lui permettre de travailler pour un autre pendant cette journée qu'on lui accorde.

M. A. MARTIN : Je voudrais appeler l'attention du ministre sur un autre point. J'ai été frappé de l'argument de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa).

Quelques VOIX : L'article est réservé.

M. A. MARTIN : L'article est réservé Oui, je le sais, mais lorsque tant d'honorables députés ont parlé si souvent et si longtemps, je crois que l'on devrait me permettre de dire un mot. Je serai bref. Je suppose qu'un employeur veuille que son employé fasse certains travaux le dimanche. D'après ce bill l'employeur se trouvera dans la position que s'il demande du travail à son employé, cet employé pourra lui demander 24 heures de repos. Or, que fera l'employeur dans ce cas-là ? Il se dira à lui-même : Si cet homme peut réclamer 24 heures de repos pour une heure d'ouvrage qu'il aurait faite le dimanche, je vais tâcher de lui trouver d'autre ouvrage à faire ce jour-là afin que je puisse l'employer toute la journée, et me récompenser des heures de travail que je serai obligé de perdre. Nous mettons de cette manière une prime à la violation du jour du Seigneur.

(L'article est réservé).

Sur l'article 5 :

Il n'est permis à personne, ce jour de prendre part à quelque jeu ou lutte que ce soit pour un profit ou pour un prix ou une récompense, ou d'y assister, ni d'offrir un spectacle où il est directement ou indirectement exigé une rétribution soit pour l'entrée à ce spectacle, soit pour un service ou un privilège qui y est procurable, ni de participer ou assister à pareil spectacle.

2. Lorsqu'un spectacle auquel il est ainsi demandé un prix d'entrée ou quelque autre rétribution est procuré dans un édifice ou lieu auquel des personnes sont transportées moyennant rétribution par les propriétaires ou directeurs de ce spectacle, ou par quelqu'un agissant comme leur agent ou sous leur autorité, le prix de ce transport est censé être un paiement indirect dudit prix d'entrée ou autre rétribution dans le sens du présent article.

M. AYLESWORTH : Je propose de dire dans la première ligne le jour du dimanche au lieu de " Ce jour ". C'est un simple changement qui a pour but de rendre cet article semblable aux autres où on emploie les mots " le jour du dimanche " au lieu de " ce jour ".

M. ARMAND LAVERGNE : Avant que cet article soit adopté je voudrais poser une question à l'honorable ministre de la Justice. La question pourra sembler ridicule, et à cause de cela j'hésite à la poser. Mais d'un bout à l'autre le bill est si ridicule qu'on ne sait qu'en dire. Si quelqu'un fait une partie de cartes chez lui le dimanche avec quelques amis, quand bien même ce ne serait ni pour un prix ni pour une récompense, sera-t-il considéré criminel en vertu de cet article ?

M. FOSTER : Certainement. Le ministre de la Justice pourra vous poursuivre si vous faites cela.

M. RIVET : Je voudrais poser une question...

M. ARMAND LAVERGNE. Je voudrais avoir une réponse de l'honorable ministre de la Justice. Je crois que ma question est juste.

M. AYLESWORTH : Si la partie dont parle mon honorable ami est un " jeu ou lutte pour un profit ou pour un prix ou pour une récompense ", elle tombera sous le coup de cet article.

M. ARMAND LAVERGNE : De sorte que la police, sur la plainte d'un des membres de l'observance du jour du Seigneur, pourra entrer dans la maison du premier citoyen du pays, ou de toute autre personne, et faire l'arrestation de toute la compagnie.

M. RIVET : Avant que nous continuions l'étude de cet article je désire poser une question au ministre.

Si j'ai bien compris le sens des paroles prononcées hier par le premier ministre, le Gouvernement proposerait de biffer l'article 7 qui interdit d'ouvrir les parcs publics le dimanche. J'aimerais à savoir si le Gouvernement se propose d'exécuter cette promesse.

Sir WILFRID LAURIER : J'ai déclaré hier que nous ne nous proposons pas de maintenir cette disposition relative aux parcs publics, à moins que ceux-ci ne tombent sous le coup de l'article 5.

M. RIVET : J'ai quelque objection à l'article 5 sous sa forme actuelle. Il interdit tous jeux ou spectacles où il est exigé directement ou indirectement une rétribution, soit pour l'entrée à ce spectacle, ou pour un service ou privilège qui y est procurable. La fin de cette disposition est de supprimer tous

spectacles, jeux ou luttes qui pourraient être l'occasion de quelque désordre ou scandale. Je dirai sur-le-champ que je partage entièrement cette manière de voir. Mais pour les fins de la présente discussion ces représentations peuvent être divisées en deux classes. Il en est qui ont lieu en vertu de permis des autorités soit provinciales soit municipales et qui sont entourées de toutes les garanties nécessaires en ce qui regarde le maintien de l'ordre et le respect de la morale publique. Il est d'autres représentations qui ne sont pas autorisées et qui ne sont pas entourées, s'il m'est permis de le dire, des garanties nécessaires en ce qui regarde la morale et l'ordre public. Si je comprends bien, le présent bill, et particulièrement cet article-ci, ont pour fin d'interdire ces représentations. Je ne vois pas qu'on ait les mêmes raisons de vouloir interdire les spectacles, les joûtes ou les jeux qui ont lieu sous la surveillance des autorités et qui fournissent aux classes ouvrières des récréations légitimes et d'honnêtes amusements. Et en effet, c'est plus particulièrement au point de vue des classes ouvrières que je me place pour discuter cette question. J'ai particulièrement à l'esprit les représentations qui se donnent dans certains parcs publics de la province de Québec, et surtout dans la ville de Montréal ; et si, au début, je me suis permis de demander au ministre de la Justice s'il se proposait de décréter la fermeture des parcs publics, c'est qu'évidemment, si les parcs publics doivent être fermés, il est bien inutile de s'enquérir au sujet des représentations qui pourraient avoir lieu dans ces parcs. Mais, si ces parcs publics doivent être laissés ouverts, je ne vois pas de raison pour qu'on n'y permette pas d'honnêtes et légitimes spectacles. Je me permettrai de spécifier un cas qui doit être à la connaissance de la plupart des membres du comité : je veux dire le Parc-Sohmer de Montréal. Ce parc existe depuis à peu près vingt-cinq ans, et durant toute cette période ses propriétaires ont mis à la portée des classes ouvrières et du public en général des représentations soit musicales, soit athlétiques, irréprochables au point de vue de la morale et qui ont été pour la population de Montréal une source d'amusements légitimes. Si je suis bien renseigné, ces représentations se font en vertu d'une patente accordée par les autorités provinciales. Les autorités municipales de Montréal ont jugé à propos, et avec assez de raison, d'entourer ces représentations de toutes les garanties nécessaires et convebles en vue du maintien de l'ordre et du respect de la morale ; et je ne sache pas qu'il ait jamais été fait de plainte sérieuse quant au caractère des spectacles qui s'y donnent ou à la manière dont les choses s'y passent. Bien plus, je dirai que les autorités religieuses de Montréal n'ont jamais, à ma connaissance, formulé une plainte, ou jugé à propos d'intervenir, soit pour condamner, soit pour mettre fin à ces spectacles. Dans ces circonstances, je me demande s'il est à propos que nous intervenions.

Ce bill a pour fin, je crois, tout d'abord, d'assurer la meilleure observance du dimanche. J'approuve entièrement ce principe, et n'était que plusieurs articles du projet de loi font de ce principe une application que ne saurait approuver la majorité des habitants, du moins dans ma propre province, je serais bien prêt à l'appuyer. Mais il est un autre principe : C'est que tout citoyen du Canada a droit à un jour de repos par semaine. Ce principe, je l'accepte également ; mais, en même temps, je me demande pourquoi le Parlement interviendrait pour dicter à tout citoyen la manière dont il doit jouir de ce repos que lui assure la loi. Je ne parle pas au nom de toutes les provinces; mais je pense avoir le droit de parler au nom de la mienne et particulièrement, au nom de la ville de Montréal ; et je dois dire que les habitants de cette ville ont été dans l'habitude depuis nombre d'années de se rendre dans les parcs en famille, afin de respirer l'air frais et de jouir des amusements légitimes que leur procurent les représentations comme celles dont j'ai parlé il y a quelques instants. Je m'en vais présenter un amendement qui, je l'espère, sera bien vu des membres du comité.

J'ai déclaré au début que les représentations pouvaient être divisées en deux catégories; celles qui n'ont pas l'autorisation des autorités provinciales ou municipales, et celles qui ont cette sanction; et je ne vois pas qu'il soit opportun d'interdire par ce bill des représentations qui ont lieu en vertu d'un permis obtenu des autorités locales et qui sont entourées de toutes les garanties convenables et nécessaires. Je prétends que les autorités municipales sont les meilleurs juges en cette affaire, et qu'il faudrait les charger entièrement du soin de décider si ces représentations doivent être autorisées ou non. Je propose donc que les mots suivants soient ajoutés au 1er paragraphe de l'article 5 immédiatement après le mot " procurable " :

A moins que ce spectacle ne soit autorisé par les autorités provinciales ou municipales.

M. TAYLOR : Monsieur le président, je désire proposer un amendement à ce 5e article, dont je vais commencer par donner lecture, lecture que je ferai suivre de quelques observations. La disposition est actuellement conçue en ces termes :

Il n'est permis à personne ce jour-là de prendre part à quelque jeu ou lutte que ce soit pour un profit ou pour un prix ou une récompense, ou d'y assister.

Voici quel est mon amendement :

Que les mots " pour un profit ou pour un prix ou une récompense ", dans le 2e et 3e lignes soient supprimés.

Ce projet de loi n'est pas actuellement sous la forme où il a été présenté au Gouvernement. N'étant pas avocat, je ne suis pas en mesure d'interpréter en connaissance de cause les dispositions de ce bill; mais j'ai été très frappé de certains arguments qui ont été présentés et qui font voir quelle est la signification des différents articles discutés devant le comité. J'ai été très surpris et peiné hier d'entendre le très honorable premier ministre répondre en ces termes à l'honorable député de Labelle :

L'honorable député déclare que nous ne devrions pas interdire les amusements. Eh bien, monsieur l'Orateur, aucun amusement n'est interdit, si ce n'est quand il est exigé une rétribution. C'est-à-dire qu'il est permis à tout homme de jouer au base-ball, de faire la partie de " criket " ou de participer librement à tout autre genre de récréation.

Plus loin on ajoute :

Mais lorsque les ouvriers ou des jeunes gens d'autres classes font partie de clubs, comme il en existe dans la plupart des villes, grandes ou petites, ces clubs peuvent avoir des réunions le dimanche pour s'amuser sans qu'on y trouve à redire. Il n'y a aucune peine édictée contre eux de ce fait.

Il dit encore :

Cette disposition du bill a été soumise d'abord à toutes les autorités religieuses du pays. Nous avons consulté, à cet égard, comme c'était notre devoir de le faire, les représentants de toutes les confessions religieuses ; et tous ceux qui ont le droit de parler au nom des églises chrétiennes ont approuvé ce principe du bill.

Or, monsieur l'Orateur, je suis surpris d'apprendre que toutes les confessions religieuses du pays ont été consultées et qu'elles ont toutes approuvé l'idée de laisser le dimanche les hommes jeunes ou vieux se livrer à toutes sortes de jeux, pourvu qu'il ne fût exigé aucune rétribution. Pendant que les fidèles se rendront à l'église, pendant que nos enfants se rendront au " Sunday School " dans l'après-midi, ils verront dans les champs bordant le chemin des groupes d'hommes ou de jeunes gens occupés à jouer au cricket, au base-ball, à lancer les palets, à regarder les chevaux courir ou à prendre part à tout autre amusement autorisé le dimanche. A entendre le très honorable premier ministre, ces choses sont permises. Je suis surpris de l'entendre déclarer que toutes les confessions religieuses approuvent ce principe du bill. Le révérend M. Shearer, qui représente ici les églises protestantes, doit être un de ceux qui a donné son approbation. Il s'est donné beaucoup de mal, et à sa demande, des ministres de ma circonscription m'ont écrit pour m'engager à faire rayer la disposition exceptant les juifs.

A mon avis, la disposition de l'article 5 est beaucoup plus condamnable que l'article exemptant les israélites des prescriptions du bill. Car ceux-ci ne sauraient se livrer à aucun travail de nature à gêner les autres. Je dois avouer que j'ai beaucoup de sympathie pour les juifs qui observent religieusement, comme beaucoup d'entre eux le font, le jour du sabbat. Je me rappelle qu'il y a quarante-cinq ou cinquante ans, alors que je faisais du commerce, je me rendis à Montréal . . .

Un DEPUTE : Il y a cent ans.

M. TAYLOR : C'était avant la construction des chemins de fer, et les chemins de fer ont commencé à circuler en 1856; j'avais alors cinquante ans . . . (Rires). Il doit être permis à un Irlandais de se corriger : j'ai voulu dire quinze ans. J'étais dans le commerce alors ; j'achetais des marchandises pour un magasin général ; et j'avais l'habitude d'acheter tel jour les articles destinés à tel département et le jour suivant ceux destinés à tel autre département. Cette fois-là je remis au samedi l'achat des vêtements. Nous faisions affaires avec la maison de J. et H. Moss. Je me rendis à leur place d'affaires le samedi vers 10 heures, dans le but d'acheter pour $3,000 ou $4,000 de confections. Je trouvai le magasin fermé. Il me vint à l'idée qu'un des associés était décédé, mais lorsque, ayant traversé la rue, je demandai pourquoi le magasin était fermé, on me répondit que c'était le jour du sabbat. Or, il me fallait retourner ce soir-là par le steamer, et j'avais remis au samedi l'achat des vêtements. Il me fallait faire mes emplettes, le jour même, ou me passer de ces articles. Je me rendis au logis de M. Moss et tirai la sonnette. M. Moss vint m'ouvrir, et je lui expliquai dans quelle position je me trouvais.

M. GALLIHER : Quelles sortes de vêtements avez-vous achetées ?

M. TAYLOR : Je lui intimai que j'avais une commande de $3,000 à $4,000 à donner, et je lui fis observer que bien que ce fût le jour du sabbat il pourrait se rendre au magasin et me permettre de faire mon choix. Il me répondit : Non, si vous attendez jusqu'à demain, je serai prêt à négocier l'affaire. " Demain dimanche ? " lui dis-je ; " je n'en ferai rien ".

C'était avant l'époque des voyageurs de commerce. Il répliqua : " Retournez chez vous je serai à votre place d'affaires, mercredi avec une série complète d'échantillons, et je vous ferai la vente là-bas à aussi bon compte que je vous la ferais ici ". Je retournai chez moi, je le crus sur parole, et il arriva, en effet, le mercredi suivant. Je me suis souvent dit depuis que si les rôles avaient été renversés, il s'en serait trouvé un bon nombre pour négocier la vente le dimanche. Depuis lors, j'ai toujours eu beaucoup de respect pour les juifs qui observent religieusement le jour du sabbat. Et je ne suis pas prêt à dire, comme le monsieur qui représente les églises protestantes, que la disposition les exceptant de la loi du dimanche est plus condamnable que celle permettant à ces hommes jeunes ou vieux de se livrer à toutes sortes d'amuse-

ments. Je propose donc, monsieur le président, l'adoption de l'amendement que j'ai déposé entre vos mains et demandant la radiation des mots "pour un profit ou pour un prix ou une récompense". La disposition sera alors conçue en ces termes :

Il n'est permis à personne ce jour-là de prendre part à quelque jeu ou lutte que ce soit ou d'y assister.

M. VERVILLE : J'aimerais à savoir si l'on me permettra de respirer l'air frais, une fois que ce bill sera adopté. Je suis très favorable à l'adoption de l'amendement proposé par l'honorable député d'Hochelaga. Si nous jetons un coup-d'œil sur les statistiques de la ville de Montréal, nous constaterons que le nombre des crimes a diminué depuis l'ouverture des parcs. Nombre de gens qui fréquentent ces parcs ont ainsi l'occasion de cultiver leur intelligence, de se reposer l'esprit et évitent les occasions de faire le mal. On a constaté que l'on était attentif dans ces parcs à faire respecter la loi. Je ne vois pas en quoi les autres provinces souffriraient, si on laissait la réglementation de ces établissements à la province ou à la municipalité, aux termes de l'amendement dont le comité est saisi. Si ce projet de loi est adopté, je crains fort que nous ne soyons obligés de nous enfermer toute la journée du dimanche pour ne sortir que le lundi matin. J'espère être à même plus tard, vers la fin de la discussion de ce bill en comité, d'exprimer mon opinon à son sujet. En attendant, je soutiens que dans les conditions où se trouve actuellement notre ville, il n'y a aucun inconvénient à laisser le Parc-Sohmer ouvert, et comme l'honorable député d'Hochelaga, j'affirme que le dimanche est aussi observé à Montréal que si ce parc n'existait pas. Sans doute, il s'y trouve un certain nombre d'hommes employés, en raison de ce qu'il est ouvert au public ; mais, aux termes de certains articles du présent bill, il y aura probablement un plus grand nombre d'hommes employés à d'autres travaux dans la ville de Montréal qu'il n'y en aura au Parc-Sohmer.

M. GALLIHER : En vertu de cet article, dans ses termes actuels, il sera permis d'avoir des jeux le dimanche là où il n'est pas exigé de rétribution et où la lutte ne se fait pas en vue d'un gain. Il sera permis également d'avoir des représentations dans les parcs le dimanche. Ces spectacles sont-ils donc plus répréhensibles parce qu'on exige une rétribution à l'entrée ?

M. FOSTER : Certainement.

M. GALLIHER : Je ne le pense pas. Il est nécessaire de pourvoir à l'entretien de ces parcs destinés à l'amusement du peuple, et dès lors il importe qu'ils fassent leurs frais. Il est probable que l'effet de cet article sera de déterminer la fermeture de tous ces parcs le dimanche et d'empêcher des milliers de gens qui les fréquentent de jouir de cette récréation.

M. COCKSHUTT : Je signale à l'attention du ministre de la Justice les mots suivants de l'article 5 :

Ou d'assister à aucun spectacle où il est directement ou indirectement exigé une rétribution soit pour l'entrée à ce spectacle, soit pour un service ou un privilège qui y est procurable.

D'habitude lorsqu'il se fait des conférences sur des sujets littéraires, sociaux, moraux ou théologiques, les auditeurs sont invités à contribuer une pièce d'argent. Le public est averti d'avance que cette collecte d'une pièce d'argent aura lieu, ladite pièce de monnaie devant représenter le prix d'entrée ; ce qui veut dire que vous ne sauriez assister sans contribuer cette pièce de monnaie. Nombre de particuliers qui font des conférences sur des sujets religieux ou semi-religieux le dimanche, prennent ce moyen de payer le loyer de la salle et de s'indemniser de leurs services. Le ministre de la Justice voudra-t-il dire si les mots directement ou indirectement dont on se sert dans l'article auraient l'effet de mettre fin à cette pratique ?

M. AYLESWORTH : Je crois que le mot "rétribution" ou "taxe" implique l'idée d'une certaine contrainte. S'il était exigé une contribution, je dirais que l'article s'applique ; mais si la contribution est volontaire, l'article ne sera pas applicable.

M. R. L. BORDEN : On pourra sans danger aller à l'église, aux termes de cet article.

M. KENNEDY : La seule critique que j'aie à faire au sujet de l'amendement c'est que les autorités municipales ont parfois l'habitude d'accorder des permis pour des représentations qui ne sont pas de nature à faire du bien à la population. J'ai pris la parole particulièrement dans le but de dire quelques mots au sujet de la manière badine, je dirai même impertinente dont le député de Montmagny (M. Armand Lavergne) a traité toute cette question, ainsi que ceux qui l'ont mise de l'avant. Ce jeune homme peut être très sage à ses propres yeux, mais ce n'est pas sa manière de traiter ce sujet qui le fera passer pour tel aux yeux de la députation. Il a fait certaines allusions très insolentes à la "Lord's Day Alliance".

M. ARMAND LAVERGNE : J'ai exprimé mon opinion et j'avais le droit de le faire.

M. KENNEDY : Vous avez parfaitement droit à votre opinion. Il a fait quelques allusions très offensantes à cette société, dont je suis membre, depuis plusieurs années, ainsi que nombre d'autres honorables députés, lesquels se considèrent gens tout aussi respectables, et peut-être beaucoup plus, que le député de Montmagny.

M. ARMAND LAVERGNE : C'est sûr.

M. KENNEDY : Ils sont aussi bons juges du bien et du mal qu'il peut l'être avec toute sa sagesse. Je m'en vais lui lire l'opinion de quelqu'un dont il ne voudra pas récuser l'autorité : Je veux parler de Sa Grandeur Mgr Bruchési, archevêque de Montréal. Voici ce qu'il disait dans une récente lettre pastorale adressée à ses ouailles :

Nos très chers frères,—Nous avons en plusieurs circonstances élevé notre voix contre la profanation du dimanche. Malheureusement nos avis n'ont pas partout été entendus et écoutés comme ils auraient dû l'être. Nous n'avons aucun doute à cet égard, après ce dont nous avons été nous-même témoin et ce que nous ont dit non seulement nos curés mais plus d'un chrétien attristé, ainsi que les journaux de semaine en semaine.

Les jardins public et les lieux d'amusement de Viauville sont devenus le rendez-vous de ceux qui, violant sans scrupule les enseignements les plus sacrés de notre sainte religion, ne craignent pas de profaner ouvertement le jour du Seigneur. Ils s'y rassemblent en si grand nombre parce qu'ils sont sûrs de trouver là, par suite de la complaisance coupable des autorités municipales, de multiples récréations profanes pour la satisfaction de leurs mauvais désirs.

C'est là un abus intolérable et un scandale, que nous vous conjurons, nos très chers frères de faire disparaître sans retard. Il n'est pas de péché que la colère de Dieu punisse plus sévèrement, et très souvent ce péché reçoit son châtiment dès cette vie. Ne provoquez donc pas davantage la justice de notre Divin Seigneur.

Ne voyez-vous pas que ces amusements organisés par des spéculateurs avides entraînent des centaines de personnes, la désertion de la messe, l'abandon des sacrements, l'ignorance des vérités de la foi, la rupture des liens de famille et le relâchement, sinon la corruption des mœurs ?

On va même jusqu'à couvrir certaines de ces profanations du dimanche du manteau de la charité et de la religion. On a annoncé des courses, des excursions pour le bénéfice d'entreprises religieuses. Nous ne saurions tolérer cette manière de faire. C'est une sorte de sacrilège mal déguisé que nous blâmons de toutes nos forces et que nous interdisons très énergiquement.

Nous voulons qu'il soit bien compris que les courses de chevaux sont interdites le dimanche dans notre diocèse pour quelque raison que ce soit.

L'honorable député de Montmagny ne voudra sans doute pas opposer son opinion à celle de l'archevêque de Montréal. J'ai pris la parole simplement pour signaler ce fait à l'attention et prier l'honorable député (M. Armand Lavergne) d'être un peu plus réservé dans ses remarques et de traiter cette grave question, et certes elle l'est, d'une manière un peu moins légère.

M. ARMAND LAVERGNE : Je ne m'attendais pas à cette semonce et, bien entendu, je m'en sens très mortifié. Je me suis contenté de tirer des Ecritures les paroles que Notre Seigneur adressait aux Pharisiens de son temps. Il les traitait d'hypocrites : je ne suis pas allé jusque-là.

M. KENNEDY : Vous l'avez fait hier.

M. ARMAND LAVERGNE : En êtes-vous sûr ?

M. KENNEDY : Oui.

M. ARMAND LAVERGNE : Eh bien, si je l'ai dit hier, je ne m'en dédirai pas aujourd'hui et je le répéterai. Je ne me couvrirai pas du manteau de la religion pour exprimer mes vues dans cette Chambre. Je me contenterai de parler bon sens, et je dirai en ma qualité de membre de cette assemblée que je ne veux pas être mené par le Lord's Day Alliance, quand même le député de Westminster en ferait partie. Cette société n'a pas le droit d'imposer à la Chambre l'adoption d'un bill sans que nous ayons, de notre côté, celui de le discuter comme représentants du peuple, et je ne craindrai pas de m'y opposer si, à mon avis, la mesure est condamnable.

L'honorable député de Westminster (M. Kennedy) a cité l'opinion de Mgr Bruchési, et je félicite Sa Grandeur d'avoir trouvé un disciple aussi digne. Je ne suis pas du diocèse de Montréal et la lettre pastorale de l'archevêque n'a pas été écrite spécialement pour ma gouverne, puisque je ne suis pas de ses ouailles. Mais je n'en suis pas moins heureux de constater que le député de New-Westminster est, en matière de foi et de mœurs, un tenant aussi ferme des doctrines émises par l'archevêque de Montréal. L'effet sera, sans doute, de le rendre très populaire dans sa circonscription de New-Westminster, quand on y saura qu'il est sous le joug de l'épiscopat catholique après avoir été sous celui de la Lord's Day Alliance.

M. BOURASSA : Je ne me propose pas de prolonger la discussion sur le mandement de l'archevêque de Montréal ; mais je suis persuadé que Sa Grandeur va s'estimer heureuse d'avoir un grand vicaire ici dans la personne du député de New-Westminster. J'ai le plus profond respect pour Mgr Bruchési. Il est mon évêque et je suis prêt à me conformer à ses enseignements en matière de foi et de morale. Mais, monsieur le président, je ne renonce pas à mon droit, en qualité de législateur en ce pays, d'exprimer mon opinion sur les projets de loi qui me sont présentés, pourvu que je me conforme aux règles de mon église en matière de foi. C'est tout ce que nous demandons; et même l'opinion que pourra avoir à cet égard l'honorable député de New-Westminster (M. Kenendy), n'aura pas l'effet de me rendre plus catholique que le pape. Dans ces questions, j'approuve entièrement, en même temps que j'accepte docilement, les paroles prononcées par l'archevêque de Montréal quant à certains amusements qu'on devrait interdire. Dans la province de Québec, il est certains lieux d'amusement qui devraient être fermés quand les autorités reconnues l'exigent ; et il n'y a pas lieu pour nous de prier le Parlement fédéral de rendre une loi prohibitive à cet effet pour le Dominion

tout entier. Je dis donc que l'amendement de l'honorable député d'Hochelaga est opportun et devrait être adopté. Le temps est venu de demander si le premier ministre était hier l'interprète de son cabinet lorsque, parlant des droits des provinces en cette matière, il a dit :

Nous avons reconnu dans chaque province l'état de choses existant. Cet état de choses peut différer d'une province à l'autre ; il n'y sera rien changé.

Le temps est venu de faire l'application de ces paroles. Je ne nie pas aux habitants des autres provinces le droit de faire ce qu'ils veulent à cet égard. J'irai plus loin : je reconnais au Parlement fédéral le droit et le devoir d'accorder aux autres provinces les moyens que ne leur assurent pas leurs législatures de sanctifier de force la population, si elles le jugent à propos. Je veux que les municipalités soient laissées libres en cette matière ; mais je dis, en me servant des expressions mêmes du premier ministre : " Du moment que cette loi vous accorde les pouvoirs qu'il vous faut suivant vos idées, vos besoins, votre conscience, pourquoi chezchez-vous à imposer aux habitants de la province de Québec, simplement parce qu'ils sont acceptés chez vous, des usages dont nous ne voulons pas ? Je suis prêt à accepter l'amendement de l'honorable député de Leeds (M. Taylor), si c'est l'opinion des habitants de l'Ontario qu'il n'y ait chez eux d'amusements d'aucune sorte le dimanche ; je n'ai pas d'objection à ce que les habitants de l'Ontario se gouvernent comme ils l'entendent. S'ils veulent revenir aux anciennes lois du Connecticut, qui défendaient au mari d'embrasser sa femme le dimanche, je ne m'y opposerai. C'est aux ministres de dire s'ils acceptent ou non l'amendement de l'honorable député de Leeds. Pour ma part je n'y ai pas d'objection. Si les autres représentants de l'Ontario sont prêts à emboîter le pas à l'honorable député de Leeds, je n'ai rien à dire, pourvu qu'on reconnaisse en même temps le principe de l'autonomie provinciale tel qu'il est formulé dans l'amendement de l'honorable député d'Hochelaga. L'article ainsi modifié interdit tous spectacles, à l'exception de ceux qui seront reconnus par les autorités provinciales. C'est ce que nous demandons à Montréal, ainsi qu'ailleurs dans la province de Québec. Je suis bien sûr que l'honorable député de Leeds ne s'y opposera pas ; je suis bien sûr que mon pieux ami de la " Lord's Day Alliance " n'y opposera pas son *veto*, non plus que l'honorable député de Westminster. Même Mgr Bruchési ne s'opposera pas à l'adoption d'une telle mesure, pourvu que les autorités municipales et provinciales soient mises à même de se conformer à son désir de supprimer les spectacles condamnables. Je n'imagine pas que mon bon ami voudrait se montrer plus exigeant en matière de discipline et de morale à l'égard de la population de Montréal que l'archevêque même de cette ville. Si l'amendement de l'honorable député d'Hochelaga est accepté, ce sera au conseil de ville de Montréal de faire l'application de la loi. Si la législature de Québec refuse de reconnaître un parc public, ou aucun autre amusement, il tombera sous le coup de la présente mesure ; mais si, avec le consentement des autorités religieuses et d'accord avec la volonté populaire, la municipalité accorde un permis, alors il n'y aura pas lieu d'appliquer la présente loi. Ce n'est sans doute pas l'intention du Gouvernement, même si c'était le désir de la "Lord's Day Alliance", d'imposer à tout homme, à toute ville et à toute province la même règle morale, la même conception du devoir religieux. Il me semble que l'amendement de l'honorable député d'Hochelaga n'est pas seulement des plus raisonnables, mais que son adoption s'impose, si l'esprit de la loi est conforme au principe posé hier par le premier ministre ; et cet amendement devrait être adopté.

Sir WILFRID LAURIER : On a fait observer plus d'une fois, dans le cours du présent débat, que cette loi est une absurdité. La discussion qui a eu lieu jusqu'à présent n'a pas fait voir que la loi est une absurdité ; mais elle a fait voir combien il est difficile d'amener les hommes à s'élever au-dessus de leurs préjugés et de leurs passions et à s'entendre pour le plus grand bien de la patrie commune. Les articles en délibération et les deux amendements qui ont été proposés font voir les difficultés que soulève toute législation de cette nature. L'article qui nous est actuellement soumis est conçu en ces termes :

Il n'est permis à personne, le jour du dimanche, de prendre part à quelque jeu ou lutte que ce soit pour un profit ou pour un prix ou une récompense, ou d'y assister, ni d'offrir un spectacle où il est directement ou indirectement exigé une rétribution soit pour l'entrée à ce spectacle, soit pour un service ou un privilège qui y est procurable, ni de participer ou assister à pareil spectacle.

Avant d'aller plus loin, qu'on me permette de dire, en réponse à l'honorable député de Leeds, que j'ai déclaré hier, et que je répète, que ce bill, avant d'avoir été déposé, a été soumis à toutes les églises chrétiennes, à toutes les diverses confessions protestantes et aur représentants de l'église catholique également ; et sous sa forme d'alors il était certainement en conformité des vues qui nous avaient été exprimées. Le bill que nous avons devant nous actuellement n'est pas à tous égards le même que celui qui fut d'abord présenté ; mais il est tel qu'il nous est venu du comité. Je ne me suis pas assuré s'il avait été modifié ou non en comité ; mais si cet article n'a pas été modifié, je déclare sans hésitation qu'il est approuvé par les différentes églises. Quand l'honorable député de Leeds propose de rayer les mots " pour un profit ou pour un prix ou une récompense ", il est peut-être l'interprète d'une opinion assez généralement répandue dans les milieux protestants.

J'ai déclaré hier, et je répète aujourd'hui, que, aux termes de cet article, s'il est adopté, il ne sera pas permis d'avoir des joûtes pour un gain ou pour un profit, mais ces joûtes seront permises si aucun gain ou profit n'y est attaché. Cette proposition n'est peut-être pas entièrement conforme à l'usage généralement accepté d'observer le dimanche dans les milieux protestants ; mais cela prouve simplement que les auteurs du présent bill se sont rendus compte de l'impossibilité de gouverner notre pays, en cette matière ou en aucune autre, à moins d'être prêt à faire des compromis et à s'entendre sur un terrain commun de sacrifices réciproques. Si tout homme au Canada, qu'il soit de Québec ou d'Ontario, ou d'aucune autre province, insiste pour avoir sa livre de chair humaine et rien moins, alors il sera impossible d'adopter cette loi.

Un DEPUTE : Très bien !

Sir WILFRID LAURIER : C'est ce qu'a dit, je pense, l'honorable député de Labelle (M. Bourassa).

M. BOURASSA : Je dis : Qu'on nous laisse notre liberté.

Sir WILFRID LAURIER : Parfaitement: Ayons notre liberté dans la province de Québec comme nous l'entendons, et ayons notre liberté dans l'Ontario comme nous l'entendons. Mais, s'il existe une conception de la liberté dans Québec et une conception de la liberté dans l'Ontario et que ces deux conceptions diffèrent l'une de l'autre, à moins que le Parlement n'intervienne pour fixer une règle commune, ce sera l'anarchie dans notre Canada.

Ce n'est pas la première fois, monsieur le président, que je me trouve en présence de semblables difficultés. L'année dernière, jai eu à déposer devant la Chambre le projet de loi que vous savez, et on me lança à la figure le nom de Mgr Sbarretti. Cette année on me lance celui de M. Sheaher. Mais je ne me laisse pas intimider par de semblables appels. La mesure que nous discutons est difficile à formuler. Elle exige des concessions réciproques, des compromis, et si nous ne l'abordons pas dans cet esprit, nous n'arriverons jamais à avoir une loi satisfaisante. Tous ceux qui ont parlé sur ce bill ont eu soin de dire qu'ils étaient favorables à l'adoption d'une loi pour l'observance du dimanche. Aucun, à ma connaissance, ne s'est opposé à l'adoption d'une telle loi. Mais chacun voudrait que cette loi fût conforme à ses vues et ne tînt aucun compte de celles du voisin.

L'honorable député d'Hochelaga (M. Rivet) qui est un ami personnel, aussi bien que politique, voudrait que la loi fût rédigée de manière à satisfaire ses vues. L'honorable député de Leeds (M. Taylor), qui est aussi un de mes amis, bien que peut-être pas aussi intime que l'honorable député d'Hochelaga (M. Rivet), mais que je réclame aussi comme un ami, voudrait de son côté qu'il fût rédigé une loi d'observance du dimanche en conformité de son opinion. A quoi l'honorable député de Leeds (M. Taylor) trouve-t-il à redire ? Il est opposé à ce qu'on permette tout jeu ou lutte le dimanche, qu'il soit exigé ou non une rétribution, que ce soit ou non pour un prix ou une récompense. Or, dans la province de Québec, nous avons une autre manière d'observer le dimanche, et je ne prétends pas que notre manière soit meilleure que celle des autres. Tout le monde, dans notre province, va à l'église le matin, et dans l'après-midi est libre de prendre part à ces jeux. Les jeunes gens jouent au " base-ball ", pratique qui est considérée mauvaise, je le sais, dans certains milieux chrétiens. Par exemple, dans la circonscription que représente l'honorable député, ce serait une grave faute pour un jeune homme que de jouer à la balle le dimanche. Eh bien, les représentants des diverses sectes pourront, s'ils l jugent à propos, intervenir et interdire le jeu de balle le dimanche ; mais le bill se contente de déclarer que ce sera une infraction criminelle, le dimanche, de jouer à la balle pour un profit ou pour de l'argent, mais non autrement. Je pense que les sectes protestantes ont généralement accepté cette solution. Se rendant compte combien il est difficile de formuler une loi applicable à toutes les parties du Dominion, connaissant la force des préjugés en matière religieuse, ils ont accepté un compromis et décidé qu'il serait suffisant de faire déclarer illégaux les jeux auxquels on prend part pour un profit ou pour de l'argent. C'est là le sacrince que font les autres provinces. Mais quel est le sacrifice fait par la province de Québec ? Dans la province de Québec, on permettra aux gens de jouer à la balle pour un profit ou pour de l'argent, mais non pas le dimanche. C'est là, semble-t-il, un compromis juste et raisonnable, en vue de permettre l'adoption d'une loi générale. J'ai déclaré hier qu'il est un autre principe que doit approuver, j'en suis sûr, l'honorable député d'Hochelaga (M. Rivet), représentant d'une circonscription ouvrière. Cette loi a pour fin d'assurer, autant que possible, aux salariés un jour de repos par semaine. L'honorable député a cité le cas du Parc-Sohmer, où il dit qu'il ne se passe rien de mal. En cela, je crois qu'il a raison. Mais au Parc-Sohmer, dit-il, il se donne des représentations musicales et athlétiques par des gens qui se font ainsi un moyen d'existence. Eh bien, n'ont ils pas le droit, comme tous les autres membres de la société, à un jour de repos ?

M. PICHE : Mais est-ce que ces musiciens et autres n'ont pas le droit de travailler ? C'est en donnant ces représentations qu'ils gagnent leur vie.

Sir WILFRID LAURIER : Certainement.

M. PICHE : Et le dimanche est le seul jour où ils peuvent donner ces représentations.

Sir WILFRID LAURIER : Ils peuvent certainement travailler d'autres jours que celui-là. Qu'est-ce qui les empêcherait de travailler tous les autres jours de la semaine S'ils ne travaillent pas le dimanche, ils travailleront les autres jours de la semaine. C'est là le principe qui doit nous inspirer, et il justifie amplement l'adoption de ce projet de loi. Je ne vois donc pas comment je pourrais accepter l'amendement de l'honorable député d'Hochelaga (M. Rivet), non plus que celui de l'honorable député de Leeds (M. Taylor).

M. BOURASSA : Il est une observation du très honorable premier ministre qui me surprend. Il déclare qu'il faut établir une règle commune, une conception commune pour tous les citoyens des différentes provinces. Mais c'est sur ce principe qu'on a combattu sa législation de l'année dernière, et il reconnaît,—ce en quoi il ne se trompe pas,—que cette législation n'a pas satisfait tout le monde. Il est certaines questions sur lesquelles nous devons avoir une conception commune, si nous voulons former une nation ; mais le très honorable premier ministre doit avoir appris dans le cours de sa longue carrière parlementaire, qu'il est certaines questions sur lesquelles il faut laisser libres les différents groupes.

Et si vous empiétez sur ces libertés, non seulement n'arriverez-vous jamais à établir un communauté de vues, mais vous soulèverez, entre les adhérents des diverses races et des diverses croyances, des dissensions et des querelles que vous éviteriez en laissant à chacun des groupes la liberté à laquelle il a droit. Il prétend que l'honorable député d'Hochelaga (M. Rivet), l'honorable député de Montmagny (M. Lavergne) et votre humble serviteur voudraient imposer à la population d'Ontario, notre manière d'observer le dimanche. Est-il un seul amendement de ceux proposés par les députés en question qui puisse donner à croire que nous voulons imposer à la population de l'Ontario notre manière d'observer le dimanche ? A propos de cet amendement même, j'ai déclaré il y a cinq minutes, que j'étais prêt à accepter la proposition de l'honorable député de Leeds (M. Taylor) que le premier ministre rejette, pourvu que l'honorable député de Leeds me laissât la liberté de faire comme je l'entendrais. L'attitude même que je prends, l'amendement même proposé par l'honorable député d'Hochelaga (M. Rivet), sont beaucoup plus de nature à produire l'harmonie et à développer une conception commune du devoir civique que toute tentative de conciliation d'opinions qui ont divisé l'humanité depuis des siècles. Le premier ministre, avec toute son influence et son prestige, ne réussira pas là où des hommes plus illustres et plus puissants que lui ont échoué. Loin de moi la pensée de vouloir diminuer le mérite du très honorable premier ministre. Je suis un de ses grands admirateurs, et c'est parce que je voudrais voir son nom passer à la postérité comme celui de l'avocat de la liberté de conscience dans notre pays, que je ne voudrais pas le voir attaché à une loi comme celle-ci, loi qui serait la négation même de toute liberté et de tous les principes pour la revendication desquels on a fait la lutte tant dans notre pays qu'en Angleterre, depuis trois siècles. Je regarde cette mesure comme la plus étroite, la plus anti-libérale qu'on ait jamais prêchée dans le parlement canadien, et c'est pourquoi je répugne à l'idée d'y voir accoler le nom du très honorable premier ministre. Il est certaines gens qui s'imaginent que la meilleure manière d'exprimer leur admiration pour un homme politique c'est de lui donner leur appui dans toutes les mesures qu'il propose à la Chambre, quand même aurait-il été amené à la présenter sous l'empire d'influences étrangères. Mais il en est d'autres qui donnent une meilleure preuve de leur admiration et de leur estime en refusant parfois de se rendre au désir des plus grands hommes de leur pays.

Monsieur le président, que serait-il advenu de la réputation, que serait-il advenu de la carrière des plus grands hommes dans le parlement anglais, si à certaines époques il ne s'était manifesté dans les chambres d'assemblée une certaine mesure d'indépendance et une certaine liberté d'opinion ? Monsieur le président, qu'arriverait-il si la liberté des représentants du peuple étaient réduite au point que le premier ministre ou le chef quelconque d'un parti n'aurait qu'à ouvrir la bouche, pour que tous courbassent la tête, même au sacrifice des principes que le parti et ce chef lui-même ont prêchés durant nombre d'années. Ce n'est pas ainsi, monsieur le président, que je comprends mon devoir d'homme politique ; ce n'est pas ainsi que je comprends mon devoir d'allégeance envers mon parti et envers mon chef. Ma manière de comprendre mon devoir envers mon chef me porte à venir à son secours, lorsqu'il est dans une situation difficile en lui disant nettement ma pensée, si j'ai lieu de croire qu'il est circonvenu par des influences contraires au bien public ou subversives des principes pour la défense desquels j'ai combattu avec lui.

Le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a cherché, très habilement j'en conviens, à faire accepter son attitude et celle de son Gouvernement sur ce projet en disant : L'année dernière c'était Mgr Sbarretti, et cette année c'est M. Shearer. Il se peut, monsieur le président, que certaines personnes raisonnent de cette manière, mais jamais, pour ma part, je ne l'ai fait et jamais je ne le ferai. Ma prétention, c'est qu'abstraction faite de l'intervention

personnelle de Mgr Sbarretti ou du révérend M. Shearer ou de tout autre, le gouvernement canadien est responsable envers le pays et ne peut se décharger de cette responsabilité en invoquant tel nom ou tel autre.

Les ministres doivent assumer leur responsabilité de ministre, ils doivent assumer cette responsabilité en tant que chefs de la majorité en cette Chambre ; et c'est sur ce terrain et sur ce terrain uniquement que j'attaque cette mesure, comme libéral, comme admirateur du très honorable premier ministre, comme quelqu'un qui a étudié sa carrière politique du commencement à la fin, et je prétends qu'en rejetant cet amendement et en imposant cette loi au peuple canadien, il force ses partisans libéraux à renier les principes de libéralisme les plus purs et les plus élevés que son parti et que lui-même aient jamais défendus.

Maintenant, monsieur le président, s'il était impossible de formuler une loi d'observance du dimanche—je me restreins à la discussion de l'article actuellement en délibération devant le comité—s'il était impossible de satisfaire à la fois ceux qui demandent l'imposition de ces amendes et ceux qui n'en veulent pas, je serais le premier à accepter l'avis du premier ministre et à dire que nous devons nous faire des concessions réciproques. Je suis prêt à consentir à ce que ma liberté soit entravée s'il est nécessaire, afin de ne point gêner les libertés et les convictions des autres. Monsieur le président, il n'y a pas de meilleur principe, et c'est le seul sur lequel une nation civilisée, chrétienne et libérale puisse être fondée : la liberté de l'individu doit être restreinte lorsqu'elle commence à empiéter sur la liberté du voisin. Dans un pays comme le nôtre, il est certain que les privilèges d'un groupe de la population doivent être circonscrits dès qu'ils empiètent sur les libertés de quelque autre groupe, à moins que vous ne puissiez trouver quelque solution en vertu de laquelle les deux groupes pourront jouir entièrement de leur liberté ; car alors, il n'y a pas lieu de viser à imposer une conception commune, et le premier ministre le sait fort bien. Le premier ministre a assisté à toutes ces discussions qui ont eu lieu sur ces questions délicates de religion et d'instruction publique ; et il sait très bien que le principe directeur du parti libéral, et, dans une certaine mesure, de tous les hommes politiques de notre pays, a été d'accorder la plus grande somme de liberté à toutes les convictions sérieuses, vu l'impossibilité de ramener tous les esprits à une conception commune de ces questions. Il est inutile, futile, et à moins d'ignorance, il devient criminel, de vouloir imposer cette conception commune ; car sous prétexte d'éviter des divergences d'opinions religieuses et nationales, vous semez les germes de dissensions futures. Vous pouvez exploiter le prestige d'un homme ou d'un parti ; mais vous manquez à votre devoir si, confiants dans le prestige de cet homme, vous laissez à vos successeurs politiques l'héritage de discorde que vous aurez amassé. Je dis que partout et toujours où il est possible d'accorder la liberté d'action, vous devez le faire au nom de ce principe d'union que le premier ministre a invoqué. Je le répète, s'il était impossible d'accorder à l'Ontario, ou à aucun des groupes anglais et protestants de ce pays leur liberté d'action sur cette question, sans restreindre les libertés de la province de Québec, je serais le premier à m'incliner et à me soumettre ; mais quand on pose en principe, comme l'a fait le premier ministre lui-même, que les usages de toute province seront respectés par ce bill, lorsque l'on donne pour toute explication au comité qu'on veut simplement mettre ces provinces en mesure d'utiliser cette loi, qu'elles ne pourraient formuler elles-mêmes, alors, je dis que vous allez à l'encontre même du but que vous poursuivez, que vous combattez votre propre principe, en repoussant un amendement dont l'effet est de laisser votre législation intacte, mais en même temps d'accorder à chacun de ces groupes l'occasion de se servir de tels pouvoirs suivant son désir et à sa manière. Y a-t-il quelque chose d'exagéré dans cette opinion, quelque chose de blessant, quelque chose qui ne soit pas productif de paix et d'harmonie dans notre pays, quelque chose qui ne soit pas libéral? Au risque d'être taxé, comme je l'ai été plus d'une fois en cette Chambre, de n'être pas bon partisan, je n'hésite pas à placer comme toujours les principes au-dessus des intérêts du parti, et je ne crois pas diminuer en cela mon admiration et ma fidélité au premier ministre. Si la majorité des partisans du premier ministre voulait m'aider, ainsi que le député d'Hochelaga (M. Rivet) ils rendraient un plus grand service au premier ministre et au pays qu'en acceptant simplement cette mesure qui lui a été imposée par des influences extérieures.

L'amendement proposé a simplement pour effet de laisser la loi telle qu'elle est prendre effet dans tous les cas où les autorités municipales et provinciales le désirent. Je vous le demande, je le demande à tout esprit équitable en cette Chambre, est-ce raisonnable, est-ce contre les intentions des auteurs du présent bill, est-ce contre le principe du bill même ? Lorsqu'on me l'aura prouvé d'une manière concluante et logique, alors je reconnaîtrai mon erreur, mais pas avant.

M. T. MARTIN : Nous avons, depuis un jour ou deux, entendu tant de choses de la bouche de l'honorable député de Labelle sur le compte de la Lord's Day Alliance et de M. Shearer, comme si M. Shearer composait toute cette société, et comme si cette société se résumait complètement dans cet homme....

M. BOURASSA : C'est tout le contraire que j'ai dit. Ma déclaration était en réponse au raisonnement du premier ministre;

j'ai déclaré que je n'avais rien à faire avec Shearer ou aucun autre.

M. T. MARTIN : Vous avez déclaré que tout se résumait en Shearer.

M. BOURASSA : C'est tout le contraire que j'ai dit. Je vous fais appel, monsieur le président ; je ne veux pas qu'on m'attribue des paroles que je n'ai pas dites, ou qu'on attribue à ce que j'ai dit une signification tout autre que la véritable.

M. T. MARTIN : Je pense que c'est. . . .

M. BOURASSA : Je demande votre décision, monsieur le président.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : C'est l'habitude d'accepter l'explication qu'un député donne de ses paroles.

M. T. MARTIN : Prétend-il ne pas avoir dit que toute l'affaire se résumait en M. Shearer ?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Vous êtes tenu d'accepter son explication.

M. BOURASSA : En effet, ce n'est pas cela que j'ai dit.

M. T. MARTIN : Je m'en vais répéter ce que j'ai dit.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Vous devez accepter sa déclaration.

M. T. MARTIN : J'accepte sa déclaration. Je m'en vais répéter ce qu'il a dit ce matin, que le bill avait été préparé et arrangé entièrement par M. Shearer.

M. BOURASSA : Non ; j'ai dit simplement, qu'à entendre le ministre de la Justice, dans sa réponse au député de Nanaïmo (M. Ralph Smith), disant que telle ou telle disposition ne pouvait être acceptée parce que les initiateurs du projet de loi n'en voulaient pas, il me paraissait évident que le député de Stormont (M. Pringle) avait dit vrai ; c'est tout ce que j'ai dit.

M. T. MARTIN : Je tiens à dire que M. Shearer représente la Lord's Day Alliance. Cette société compte dans le Canada 618 succursales, réparties dans les diverses provinces du Dominion. Le plus petit nombre de cercles dans aucune province, est de quinze, dans la province de l'île du Prince-Edouard. Cette alliance ne comprend pas seulement 615 succursales ; elle représente au Canada un nombre énorme de chrétiens, probablement dans les 100,000.

M. PRINGLE : Tout cela est déjà consigné.

M. T. MARTIN : Il a été consigné dans le compte rendu des débats un bon nombre de choses que nous a dites l'honorable député, mais je ne m'en suis pas plaint. Il a pris la parole quinze fois, et c'est la première fois que je tente de dire un mot depuis deux semaines. Je suis à faire observer au comité que le révérend M. Shearer ne compose pas à lui seul le Lord's Day Alliance, mais que cette société comprend des centaines de mille d'honnêtes gens. Et c'est à leur demande, et à la demande de nombre d'excellentes personnes dans toute l'étendue du Canada qui ne font pas partie de cette société, que le Gouvernement a eu le courage de déposer cet admirable projet de loi que nous délibérons en ce moment.

Je prétends que cette initiative de la part du Gouvernement n'est pas un indice de faiblesse comme l'a prétendu ce matin l'honorable député de Labelle (M. Bourassa), mais un indice du courage le mieux caractérisé.

Il est une autre question que cet honorable député a soulevée ; mais, afin qu'il ne puisse plus me critiquer, je vais citer ses propres paroles. Il a dit que ce bill était la "la négation de tout principe libéral". C'est tout le contraire à ce qu'il me paraît ; je crois que du commencement à la fin il s'inspire de principes libéraux ; car, à mon avis, les principes libéraux s'inspirent du Livre que l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) a mentionné. Il est possible que je ne connaisse pas ce livre aussi bien que quelques autres; mais nous savons que les défenses contenues dans ce Livre relativement au jour du sabbat sont les mêmes que celles contenues dans le présent bill, et la fin que l'on se propose est de supprimer, ce jour-là, tout travail et tout commerce. Or, avant que le très honorable premier ministre eût pris la parole, j'avais un amendement à proposer. Mais, au lieu de le proposer, je vais simplement en donner lecture. Nous sommes déjà allés très loin pour nous concilier les vues d'adversaires,—je ne dis pas les vues de la population de la province de Québec, comme l'honorable député de Labelle le donnerait à entendre, car j'ai passé plus d'un dimanche dans cette province, et j'ai constaté qu'on y observait le repos dominical aussi bien que dans aucune autre province que j'aie visitée, et je les ai visité toutes, à l'exception de la Colombie-Anglaise. Nous avons, à mon sens, fait plus que la moitié du chemin pour nous concilier les vues de ceux qui ne sont pas aussi sévères que nombre de leurs concitoyens en ce qui regarde l'observance du dimanche. Je crois que cet amendement dont je vais donner lecture devrait être inclus dans le bill ; mais par amour de la paix, je n'insisterai pas pour qu'il soit adopté. Voici ce que j'aurais proposé comme amendement à l'article 5 :

Il n'est permis à personne, membre d'un club ou d'une association dans laquelle il est exigé une contribution annuelle ou périodique ou dans laquelle pareille contribution est payée par cette personne pour ce club ou cette association comme cotisation, de jouer sur les terrains ou autres immeubles dudit club ou de ladite association à aucun des jeux connus sous le nom de golf, lawn-tennis ou cricket, ou à aucun jeu de balle, ou d'être présent à ces jeux.

J'ai préparé cette motion dans la pensée qu'il serait opportun d'interdire ces actes. Mais afin d'éviter toute cause de discorde possible, je n'insisterai pas pour qu'elle soit adoptée. Je m'étonne que quelqu'un puisse lire l'article 5 de ce bill et dire que c'est la négation de tout principe libéral. Mais c'est de l'absurdité pure et simple, c'est du fanatisme tout pur. Je crois qu'il est du devoir de la Chambre des communes d'établir un fondement solide et résistant pour ce jour de repos, sur lequel les leaders de la vie religieuse et morale pourront construire l'édifice du service religieux et des exercices du culte. Le Gouvernement peut s'occuper de la question de l'observance du dimanche au point de vue de l'industrie, de l'hygiène et de l'économie politique ; mais c'est tout ce qu'il peut faire ; l'influence morale et religieuse découlant de l'observance du dimanche est une question qui relève des personnes chargées d'enseigner les vérités religieuses. L'honorable député de Labelle a prétendu que nous empiétions sur les libertés du peuple. Nous n'empiétons pas sur les libertés populaires en ce qui regarde l'observance du dimanche ; nous nous bornons à supprimer, le dimanche, l'esprit de lucre. En agissant de la sorte, nous nous conformons aux enseignements de l'Ecriture ; et au point de vue économique également, il est sage de supprimer, le dimanche, toute manifestation tenant du commerce ou du lucre.

Par le présent bill, nous n'empêchons ni ne cherchons à empêcher personne, de se rendre dans un jardin public le dimanche. Tout ce que nous voulons—et c'est le moins que nous puissions exiger—c'est d'enlever à ces endroits, le dimanche, tout caractère commercial.

M. PRINGLE : Je désire fournir au député de Willington-nord (M. T. Martin) une autre occasion de m'entendre. Mais, si je prends la parole, c'est surtout pour exprimer la sympathie que m'inspire la position difficile où le Gouvernement se trouve aujourd'hui.

On a beaucoup glosé sur le compte de la Lord's Day Alliance. Plusieurs membres du parti libéral en ont dit des choses qu'il aurait mieux valu taire, selon moi. Nul député de la gauche n'a cassé du sucre sur son dos. Le député de Wellington-nord l'a dit, le révérend M. Shearer représente une association très nombreuse et un groupe important de citoyens qui désirent faire ce qui serait utile au bien public. Quant à moi, je voudrais leur prêter mon concours pour rendre une loi qu'on pourra appliquer. Le présent bill contient des articles inapplicables et inutiles à cause de la manière dont ils sont rédigés.

J'ai déjà dit que je ressentais de la sympathie pour le Gouvernement. Les uns après les autres, les députés de la droite ont blâmé la ligne de conduite adoptée par le premier ministre et l'attitude du ministre de la Justice. Ce bill semble avoir créé une scission dans leurs rangs. Ils ne sont nullement d'accord. J'aurais cru qu'ils se serreraient les coudes et s'entendraient au sujet des dispositions du projet de loi déposé par le ministère.

Notre tâche à nous, membres du comité, était difficile. Conservateurs ou libéraux, protestants ou catholiques, Canadiens-Français ou Canadiens d'origine anglaise, irlandaise ou écossaise, nous avons eu de la difficulté à tomber d'accord au sujet de certains articles. Celui-ci est incontestablement le résultat de concessions mutuelles. Les uns nous ont écrit pour nous demander la permission d'ouvrir au public le parc Grimsby. Il aurait fallu tolérer l'ouverture des autres parcs du pays. Des citoyens sont venus d'aussi loin que Toronto pour nous démontrer qu'il fallait faire une exception en faveur du parc Grimsby parce qu'on y donne des spectacles pieux. Nous avons reçu des lettres du représentant de la compagnie, M. Chown. En sa qualité de secrétaire-trésorier, il nous priait de faire une exception pour le parc Grimsby. Permettez-nous, disait-il, de faire payer un prix d'entrée. Nos divertissements n'ont rien de profane et nous faisons du bien à la population !

L'honorable député de Grey-sud (M. Miller) nous a candidement communiqué une lettre qu'il avait reçue. Dans cette lettre, M. Chown disait :

Ci-inclus je vous transmets une copie de la lettre adressée à l'honorable M. Charles Fitzpatrick. J'ai adressé la même lettre à tous les autres membres du comité chargé d'étudier le bill relatif à l'observance du dimanche, en modifiant au besoin le premier paragraphe pour l'adopter aux circonstances, la lettre étant destinée à un membre du comité.

Vous êtes, il me semble, le seul membre de ce comité que je connaisse tant soit peu. Je me rappelle que vous étiez membre de la conférence de Guelph, lorsque cette association existait.

Voici un membre de la conférence de Guelph qui priait le comité de faire une exception, afin de permettre à une compagnie de la province d'Ontario de faire payer un prix d'entrée et d'ouvrir au public le parc Grimsby le dimanche.

Qu'on me permette de dire à l'honneur de M. Shearer et de la " Lord's Day Alliance " qu'ils ont aussitôt désavoué le révérend M. Chown qui s'efforçait d'obtenir de nous cette concession et qui, à titre de secrétaire-trésorier de la compagnie, avait écrit à M. Miller.

Il fallait faire des concessions de part et d'autre; nous en avons fait au sujet du présent article que nous avons soumis à la Chambre après l'avoir rédigé de notre mieux.

Quant à moi, j'appuierai l'article tel quel, je le crois juste et raisonnable, eu égard à tous les faits recueillis par le comité et aux témoignages rendus par les différents groupes d'intéress,s. Il est vrai qu'on a fait des instances afin d'obtenir la permission d'ouvrir au public le parc Grimsby, mais le comité a compris que cela entraînerait l'ou-

verture de tous les autres parcs du Canada qui pourraient aussi faire payer un prix d'entrée. J'ai compassion du Gouvernement, vu l'embarras où il se trouve au sujet du présent bill. Sa position ressemble beaucoup à celle que le comité occupait il n'y a pas longtemps.

M. GUTHRIE : Je crois que le député de Stormont (M. Pringle) et, surtout, le représentant de Labelle (M. Bourassa) ont une idée fausse du sens véritable et de l'objet du bill, ainsi que de l'article actuellement en discussion.

J'écoute toujours avec un vif intérêt le représentant de Labelle lorsqu'il prend la parole en cette enceinte, parce que je sens qu'il a étudié et mûri le sujet qu'il traite. Pourtant, ni ses commentaires d'hier ni ses observations d'aujourd'hui ne décèlent ces pensées profondes, ces sages réflexions qu'il nous plaît ordinairement de rencontrer chez lui. Si j'ai bien saisi sa pensée, le sens véritable et l'objet du bill lui ont certainement échappé.

Si je ne me trompe, nous ne sommes pas en présence d'une loi de sainteté. Elle n'a pas trait à la religion ; elle n'impose aucune pratique pieuse. C'est une loi civile, ni plus ni moins; une mesure d'ordre économique pour la conservation et le progrès de l'Etat.

La seule question est de savoir si nous avons le pouvoir d'adopter ce projet de loi et je soutiens que cela n'est guère contestable. La population canadienne se croit, du moins se dit, chrétienne. Nos aïeux ont fondé au Canada un pays chrétien. Avant 1759, nous faisions partie des possessions de sa très chrétienne majesté, le roi de France. Après 1759, nous avons appartenu à George III et à ses successeurs qui prenaient le titre de défenseurs de la foi.

Il me semble incontestable que le Canada a passé dès l'origine et passe encore pour un pays chrétien. Dans la prière que nous récitons à l'ouverture de chaque séance du Parlement, nous appelons sur nous les bénédictions divines, en invoquant le nom du Christ dans les trois ou quatre paragraphes de notre oraison. Si l'on considère que nous sommes une nation chrétienne et que notre nature humaine nous oblige à prendre un jour de repos sur sept, comment peut-on raisonnablement s'opposer à un bill dont les auteurs ont précisément cet objet en vue ?

J'examinerai l'article qui est en discussion dans le moment. Que décrète-t-il ? Il n'interdit aucun jeu, aucune espèce de récréation ; il n'impose à personne de devoirs religieux ni de rites pieux, mais il dispose qu'on ne devra pas travailler dans un but de lucre le jour du Seigneur.

On pourrait se demander quel jour nous devons considérer comme le jour du Seigneur, mais un article subséquent du projet de loi tranche cette question.

Tout ce que le bill interdit c'est de travailler ce jour-là en vue d'une rétribution, d'un profit ou d'une récompense.

Il est vrai que le Gouvernement avait à résoudre un problème difficile. Au Canada, les avis diffèrent au sujet de la manière d'observer le dimanche. Bien des gens, je n'en doute pas, pensent qu'il faut se conformer au texte primitif du quatrième commandement et garder saintement le septième jour comme le jour du sabbat. Le présent bill n'en exige pas autant. Il se borne à décréter que vous vous abstiendrez ce jour-là des travaux ordinaires de votre profession. Vous pouvez vous récréer comme bon vous semble mais vos divertissements ne doivent pas obliger les autres à travailler.

Je prétends que le cabinet ayant étudié ce bill qui a aussi fait l'objet des délibérations d'un comité spécial, toute la députation devrait tomber d'accord pour l'approuver. C'est le résultat d'un compromis, j'en conviens, mais d'un compromis que tous les hommes bien pensants peuvent accepter.

M. ARMAND LAVERGNE : L'honorable député, que j'écoute toujours avec beaucoup de plaisir, a dit que ce n'est pas un bill religieux mais un projet de loi civil, que le Canada est un pays chrétien et qu'il faut garder le jour du Seigneur.

Le présent bill est loin d'être chrétien, à mes yeux. Il serait aisé de le démontrer, car il s'appliquera aux pauvres gens sans déranger les riches. Sous l'empire des dispositions du bill, les premiers ne pourront jouir de nul divertissement le jour du Seigneur, tandis que les autres pourront s'en donner à leur soûl et causer des scandales dont, j'en suis certain, mes bons amis de la gauche ne voudront pas être témoins.

Il serait facile de prouver, à l'aide des prescriptions du projet de loi, qu'il vise les gueux et permet aux riches de garder le dimanche à leur manière. Le pauvre n'a pas de cheval et il ne peut en louer un que pour son propre usage, c'est-à-dire qu'il ne saurait louer un cheval pour promener un ami. Il ne peut pas non plus se procurer un bateau de promenade. Il est libre de s'asseoir sur le bord de la rivière, de se tremper les pieds à l'eau, s'il lui en prend fantaisie et de contempler le riche dont le yacht à vapeur glisse à la surface de l'onde.

S'il tourne ses yeux vers la grande route, il verra l'homme que la fortune a comblé de ses dons se prélasser avec ses amis dans de somptueux équipages ou passer comme un éclair en automobile. Le pauvre ne pourra pas fréquenter le parc où il avait l'habitude d'assister à une représentation, mais le riche pourra donner des fêtes champêtres, retenir des entrepreneurs de divertissements et inviter ses amis. Le pauvre homme devra rester au logis le dimanche et voir ses enfants souffrir de la chaleur, car il ne lui sera pas permis de les mener à la campagne.

Les convictions religieuses des membres de la Lord's Day Alliance ne m'offusquent pas et je suis prêt à accepter l'amendement

du député de Leeds en même temps que celui du député d'Hochelaga.

Le leader de la Chambre a parlé de sacrifices de la part des provinces d'Ontario et de Québec, mais ni l'une ni l'autre n'a besoin d'en faire. Si l'amendement du député d'Hochelaga était adopté, ceux qui voudraient se soumettre à ces prescriptions législatives seraient libres de le faire, tandis qu'on aurait égard aux sentiments des populations qui sont en faveur de divertissements et de plaisirs innocents le dimanche.

La véritable intention du législateur se révèle dans l'article qui soustrait les Juifs à l'application de la loi. Vous respectez leurs croyances religieuses ; vous leur permettez d'enfreindre la loi pendant toute la journée du dimanche, mais il y a une autre classe de la population, beaucoup plus nombreuse, dont les traditions sont gravées dans nos annales. Les croyances de celle-là ne seront pas respectées. Ce seul fait suffit à prouver que la Chambre devrait adopter l'amendement du député d'Hochelaga.

M. BARR : J'ai lu ce bill attentivement et je n'ai pas constaté qu'il établissait une distinction entre le riche et le pauvre, comme on l'a dit. Il renferme plusieurs dispositions que je n'approuve pas, et je regrette que le comité n'ait pas pu soumettre un projet de loi plus acceptable, mais je suis prêt à reconnaître la pureté de ses intentions et à attribuer au manque de temps les imperfections qu'on relève dans le bill.

Quelques membres de cette Chambre me semblent croire qu'ils peuvent prévenir l'adoption du bill par des discours interminables. Quoi qu'il en soit, l'honorable député (M. Armand Lavergne) n'a certainement pas lieu de dire que ce projet de loi ne met pas le riche et le pauvre sur le même pied. Ce dernier, nous dit-on, ne peut pas louer un cheval tandis qu'en réalité, il peut en louer un pour aller prendre part à des amusements que la loi tolère.

Quelques-uns de nos collègues ont pris à partie la " Lord's Day Alliance " parce que ses membres ont été les premiers à demander l'adoption d'une loi semblable, mais ils ne doivent pas oublier qu'elle a reçu l'approbation complète du clergé de la province de Québec et de leur archevêque en particulier. Ce dernier peut en critiquer certaines prescriptions, mais les journaux nous ont appris que l'épiscopat de la province de Québec ne s'oppose pas au projet de loi.

M. BOURASSA : Quel changement dans votre attitude depuis l'an dernier. A la session précédente, je ne vous ai pas entendu faire beaucoup d'éloges de l'épiscopat de la province de Québec.

M. BARR : L'honorable député semble avoir déjà reçu des nouvelles de l'épiscopat. Je serais étonné du contraire. Quant aux membres de la " Lord's Day Alliance ", à l'instar de la hiérarchie ecclésiastique de la province de Québec, leur devoir est de défendre les mœurs de la population et, principalement, de ceux partageant leurs croyances religieuses.

Les tribunaux ayant déclaré inconstitutionnelles les lois des provinces sur ce sujet, il faut une loi fédérale qui aura sans doute pour résultat d'assurer l'uniformité des mœurs de la population des différentes provinces du Canada. En réalité, les conservateurs et les libéraux, les presbytériens, les méthodistes, les anglicans et les catholiques, tous sont en faveur du présent bill. Puisqu'il en est ainsi, il est temps que nous, les représentants du peuple, lui donnions force de loi.

J'approuve l'esprit du bill. J'espère que nous nous efforcerons de le rendre aussi parfait que possible et que nous délibérerons sans perte de temps.

M. McKENZIE : L'attitude du premier ministre au sujet de la proposition du député d'Hochelaga est la seule qui soit logique. Nous avons entrepris de décréter une loi fédérale sur l'observance du dimanche dans tout le Canada et nous n'atteindrions pas notre but en faisant des exceptions pour certaines municipalités ou provinces. Nous devrions tous approuver cordialement l'attitude du premier ministre à cet égard.

(La Chambre rejette les amendements de M. Rivet et de M. Taylor).

Sur l'article 6.

M. CONMEE : Nous devrions réserver cet article comme nous en avons réservé d'autres. A quoi peut-il servir, étant donné les prescriptions de l'article 5 ? Je crois qu'il donnera lieu à des injustices que les partisans du bill ne voudraient pas commettre. Les grandes villes ont des tramways ou elles sont situées sur le bord des rivières, et des bateaux passeurs ou de promenade transportent les pauvres gens aux parcs où ils peuvent respirer un air pur le dimanche. C'est le seul jour où l'ouvrier peut se récréer avec sa famille. Cet article supprime la vente de billets à bon marché et empêche le pauvre de se livrer, le dimanche, avec sa famille, aux amusements innocents qu'il pourrait goûter autrement.

M. BOURASSA : Mais il peut posséder une automobile !

M. CONMEE : Je ne suis pas sur ce sujet. Peut-on me signaler quel résultat peut avoir cet article, si ce n'est d'empêcher le pauvre et sa famille d'aller à la campagne le dimanche?

La Lord's Day Alliance est une association très importante au Canada et je me suis entretenu avec quelques-uns de ses membres relativement à ce projet de loi. J'en approuve l'esprit et je dois dire que je n'ai pas encore signalé un inconvénient aux membres de cette association sans qu'ils aient fait preuve de beaucoup de générosité et de bon sens. Je suis persuadé qu'ils consentiraient volontiers à diminuer les inconvénients que cet article pourrait faire naître.

Je ne veux pas le supprimer, mais je demande qu'on l'étudie davantage.

M. MILLER : Je ne crois pas que l'honorable député ait établi sa proposition. On peut se rendre dans presque tous les jardins publics soit par un train régulier, soit par un bac ou un bateau faisant son service ordinaire. Les articles précédents disposent que le transport des voyageurs ou passagers n'est pas interdit. Par conséquent, le pauvre comme le riche . . .

M. CONMEE : Le présent article ne décrète-t-il pas que ces gens ne seront pas censés être des voyageurs ?

M. MILLER : Non.

M. CONMEE : Certainement, il le décrète. Il déclare que les passagers ou voyageurs transportés à prix réduit ne seront pas censés être des voyageurs aux termes de la présente loi.

M. MILLER : L'article n'a pas le sens que l'honorable député lui prête.

M. CONMEE : S'il n'a pas ce sens, pourquoi se trouve-t-il là ?

M. AYLESWORTH : Je ne supposais pas que le présent article pût donner lieu à une divergence d'opinions. La difficulté que prévoit l'honorable député sera aplanie, s'il examine l'article et se rend exactement compte de sa portée et de la seule chose qu'il interdit. Tout l'article roule sur le mot " excursion ". Il vise les excursions du dimanche et rien autre chose. Il n'empêche aucunement l'ouvrier de prendre un billet à bon marché le dimanche, s'il peut s'en procurer, et de se rendre où il lui plaît par un train régulier ou tout autre moyen de transport. Mais il cherche à interdire les parties de plaisir ou les pique-niques en groupe, bien connus au Canada comme des excursions. On les croit répréhensibles et l'objet du bill est de les supprimer. Rien autre chose n'est défendu. Je ne supposais pas qu'il pût y avoir une divergence d'opinions quant à l'opportunité d'interdire le dimanche ces amusements si communs dans plusieurs des grandes villes des Etats-Unis où le dimanche semble partout un jour de foire, de cirque ou de fête, la population du voisinage prenant la ville d'assaut.

M. PRINGLE : Lorsque cet article est venu en discussion au comité, afin de faire comprendre clairement qu'il n'empêcherait pas les citoyens des grandes villes de profiter des prix de passage réduits pour se rendre à la campagne, j'ai suggéré d'ajouter le mot " concertées " au mot " excursions " et j'ai compris que ma proposition était agréée. Je me demande pourquoi on a retranché le mot " concertées ". Il est d'usage, à Montréal, de faire circuler des trains, le dimanche, pour Saint-Jérôme, le long du lac Saint-Louis et en différentes directions afin que les citoyens puissent fuir la chaleur étouffante de la ville et respirer l'air pur de la campagne. Il y a lieu de se demander si l'article tel qu'il est ne les priverait pas de l'avantage de profiter des tarifs d'excursions. Mon intention était d'ajouter le mot "concertées" et le comité l'approuvait. Je suis convaincu que le mot a été ajouté, mais il ne figure plus dans le bill.

M. CONMEE : Je me contenterais de la modification suggérée par l'honorable député. Elle ferait mieux comprendre que le législateur n'a pas l'intention de priver les citoyens des divertissements qu'on devrait leur permettre.

Qu'est-ce qu'une excursion ? Si un citoyen se met en route avec sa famille ou quelques amis, cela constitue une excursion. J'ai beaucoup de respect pour l'opinion des avocats et j'ai souvent eu affaire à eux. Parfois, j'ai payé des milliers de dollars pour apprendre qu'ils sont susceptibles de se tromper. Si le ministre de la Justice ajoute aux articles de la loi relatifs à l'interprétation de certains mots une disposition qui déclare clairement qu'un petit nombre de personnes peuvent profiter des prix de passage réduits pour se rendre à la campagne, je retirerai mon objection. Si non, que l'article soit réservé. Nous sommes tous unanimes à dire qu'il ne faut pas permettre les excursions qui ont lieu dans certaines villes américaines. D'un autre côté, il ne faut pas, non plus, défendre aux ouvriers de profiter des tarifs réduits.

M. AYLESWORTH : Je m'oppose à l'insertion du mot " concertées " ou de tout autre qualification après le mot " excursions ", uniquement parce que, si vous interdisez seulement les excursions concertées d'avance ou des excursions d'un certain caractère, vous autorisez implicitement toutes les autres. L'intention du législateur est de supprimer toutes les excursions. Il faudrait probablement dépenser de l'argent et se livrer à des dissertations légales pour définir exactement la nature d'une excursion. Il me semble que la question n'est guère embrouillée. Le mot " excursion " implique certainement une entente préalable de la part de ceux qui y prennent part et qui se mettent en route dans le même dessein, vers une destination commune.

M. BERGERON : Evidemment, cette loi sera une bonne aubaine pour les avocats. Dois-je comprendre que le bateau passeur entre Montréal et l'île Sainte-Hélène devra interrompre son service le dimanche ?

M. AYLESWORTH : Non.

M. BERGERON : Et les trains qui circulent chaque dimanche entre Montréal et les endroits environnants, sont-ils soumis aux prescriptions de cet article ?

M. AYLESWORTH : Non.

M. BERGERON : Alors, qu'est-ce que cet article interdit ?

M. AYLESWORTH : Les excursions par des groupes d'amis ou de connaissances ou qui se rendent, le dimanche, dans un même endroit pour leur divertissement ou plaisir.

M. R. L. BORDEN : Interdit-il la circulation de trains spéciaux le dimanche ?

M. AYLESWORTH : Cet article ne l'interdit pas.

M. PRINGLE : Lorsque cette question est venue en discussion, on a parlé des excursions concertées d'avance. Je trouve les paroles suivantes à la page 181 de la déposition de M. Shearer :

Qu'avez-vous à dire des excursions du dimanche ?

R. J'ai été enchanté d'apprendre que tout ceux qui ont pris la parole ici, l'autre jour, sont opposés aux excursions du dimanche. Nous approuvons vivement cet article. J'ai entendu les représentants des compagnies de transport et des employés de chemins de fer et je crois qu'ils sont d'acord. Ce que nous blâmons ce sont les excursions organisées, concertées d'avance, lorsqu'une association ou un groupe d'individus font un voyage de plaisir par chemin de fer ou à bord d'un bateau. Nous ne voulons pas empêcher les citoyens de se rendre aux jardins publics ou à d'autres endroits en tramway, en chemin de fer, en bateau, ou en bac licencié, comme le suggère l'amendement du ministre qui a déposé le bill. La chose est différente ; nous ne voulons pas les priver de se rendre dans les parcs publics ou d'aller sur l'eau, mais ce que nous n'aimons pas, ce sont les excursions organisées aux Etats-Unis. Presque tous les chemins de fer américains les ont supprimées, par esprit d'économie.

C'est à la demande de M. Shearer que le mot " organisées " avait été ajouté, et je me demande pourquoi on l'a supprimé. Le comité était d'avis qu'en ajoutant ce nom, on mettrait fin aux abus que l'association voulait faire disparaître.

Dans mon district, j'ai vu jusqu'à cinq à six cents excursionnistes arriver le dimanche ; c'est ce que nous voulons interdire, mais nous ne nous proposons pas de défendre aux citoyens de profiter, le dimanche, des tarifs d'excursions.

Malgré tout le respect que je professe pour l'opinion du ministre de la Justice, l'interprétation de cet article présentera des difficultés dans le cas d'une compagnie de chemin de fer qui a des tarifs d'excursion.

M. AYLESWORTH : Si l'article interdisait le départ, le dimanche, " d'excursions organisées ", celles-ci ne le seraient probablement plus au retour et les tribunaux pourraient juger que la loi ne s'applique pas.

M. R. L. BORDEN : Si le présent article n'interdit pas la circulation de trains spéciaux le dimanche, comment interdit-il les excursions ? Il est aisé pour une compagnie de faire circuler un train, quel que soit le nom que la loi lui donne, qui donnerait lieu aux abus qui résultent des excursions du dimanche, au dire du ministre de la Justice. Je suis porté à croire qu'un train spécial pour la campagne répondrait à la définition du mot " excursion ".

M. CONMEE : Le ministre dit qu'une excursion c'est un groupe de personnes qui conviennent de se rendre à un endroit désigné. C'est ainsi que j'interprète le bill. Il signifie que, lorsque six voisins et leurs familles ou quelques amis se rendent dans un parc ou un autre endroit, ils sont passibles des peines prescrites par cette loi. c'est l'esprit de la loi, au témoignage du ministre, mais ce n'est pas, ce semble, la portée que la Chambre désire lui donner.

M. GERMAN : Les dispositions de l'article 6 du bill ont force de loi depuis un grand nombre d'années dans la province d'Ontario. La rédaction est la même, pour ainsi dire. Je crois que le représentant de Thunder Bay et de Rainy-River (M. Conmee) faisait partie de la Chambre d'assemblée de l'Ontario lorsque cette loi a été votée :

Les excursions le dimanche par bateaux à vapeur qui exigent une rétribution ou par chemin de fer, ou, en partie, par bateaux à vapeur et en partie par chemin de fer, ayant pour but unique ou principal le transport des voyageurs le dimanche pour leur divertissement ou plaisir seulement, et l'aller et le retour le même jour par le même bateau à vapeur ou chemin de fer, ou par un autre appartenant aux mêmes personnes ou à la même compagnie, sont contraires à la loi et ne sont pas censées être un transport permis des voyageurs aux termes de la présente loi.

M. CONMEE : Je me souviens de l'article que l'honorable député a lu et je me rappelle qu'il faisait aussi partie de la Chambre d'assemblée de l'Ontario lorsque cette loi a été votée. Il la combattit énergiquement. Je l'ai également combattue et je ne l'approuve pas plus aujourd'hui que je l'approuvais alors. S'il lit l'article en entier, il verra que le contexte dans le présent bill fait une grande différence, bien que la rédaction offre plusieurs traits de ressemblance. Les articles précédents suppriment les trains. Vu l'article 5 et les autres dispositions du bill et le sens que donnent à l'article 6 les autres articles, viendra-t-on me dire qu'une compagnie de chemin de fer fera circuler le dimanche un train spécial ou un autre train qui transportera les voyageurs à prix réduit ? Les compagnies mettront fin à ces excursions. Si le bill est adopté, ce résultat ne se produira peut-être pas immédiatement, mais il se produira infailliblement.

M. R. L. BORDEN : On m'a coupé la parole il y a quelques instants. Plusieurs députés ayant parlé depuis, il me sera peut-être permis de poursuivre mes observations.

Je ne suis pas de l'avis du député de Thunder-Bay et Rainy-River. Il me semble qu'en permettant la circulation de trains spéciaux le dimanche, on ouvrira la porte à tous les abus résultant des excursions du

dimanche. Je ne vois pas qu'il puisse en être autrement.

Une compagnie de chemin de fer ou de navigation annoncera un voyage spécial pour le dimanche et ceux qui désireront fuir la ville achèteront leur billet de passage et s'en iront. Voilà ce qui arrivera. Dans ce cas, le présent article pourra bien paraître dans le recueil de nos lois fédérales, mais il ne s'appliquera guère dans la pratique.

M. BOURASSA : Il est un amendement que j'attendais. Naturellement, il peut s'appliquer à un autre article, mais il me semble qu'il se rapporte surtout à celui-ci. J'ignore ce qui se passe dans les autres provinces, mais voici l'un des abus que le Gouvernement aurait dû faire disparaître en modifiant la loi pénale, s'il avait réellement eu en vue de mettre fin aux scandales. Je parle de l'organisation et de la conduite des excursions le dimanche. Un grand abus dans le voisinage de Montréal, me dit-on, ainsi qu'autour de Toronto et en d'autres endroits, c'est l'organisation d'excursions le dimanche, soit par les trains réguliers ou par des trains de plaisir, lorsque les excursionnistes apportent avec eux une abondance de liqueurs. Pas une phrase, pas un mot, du présent bill n'interdit la vente ou l'usage des boissons enivrantes sur les trains ou les bateaux. Si les rédacteurs de ce projet de loi. . . .

M. L. G. McCARTHY : Cela est du domaine des lois provinciales.

M. BOURASSA : L'honorable député (M. L. G. McCarthy) ne saisit pas ma pensée. Par exemple, voyons ce qui se passe à bord des bateaux du Saint-Laurent ou des Grands lacs. Lorsqu'il accostent un quai, ils sont sous la juridiction de la province mais, dès qu'ils lèvent l'ancre, ils échappent à sa juridiction et on peut débiter à bord autant de liqueurs qu'on juge à propos d'en vendre.

C'est l'un des graves abus qui se commettent dans les eaux du Saint-Laurent et des Grands lacs, même à proximité de Toronto, la ville sainte. Ceux qui sont à bord ferment la buvette en arrivant au quai pour la rouvrir aussitôt qu'ils s'en éloignent. Pourtant, les partisans du présent bill et le cabinet qui tient tant à mettre fin aux scandales tolèrent ce grave abus qui est très répandu, ils le savent. Ils ne prennent aucune mesure pour empêcher la compagnie de navigation Richelieu et Ontario, ou toute autre compagnie, d'abuser de leurs immunités. Rien ne les empêche de vendre autant de boissons enivrantes qu'elles le désirent. Ils ne font rien pour défendre aux particuliers de se réunir sur les bateaux et les trains et de boire à tire-larigot. La loi provinciale ne peut pas interdire aux individus de se réunir sur un train, de boire à leur soûl et de faire du tapage. Voilà le mal dont nous nous plaignons ; le scandale qu'on devrait supprimer. On veut empêcher d'honnêtes gens de se divertir innocemment et sobrement en se rendant aux endroits où ils trouveront de l'air pur et des amusements permis pour leurs enfants, mais on laisse la canaille des pires quartiers des grandes villes se rassembler à bord des bateaux et sur les trains pour boire et insulter les gens respectables au point que. . .

M. L. J. McCARTHY : L'honorable député ne doit certainement pas prétendre que la loi permet à un individu de s'enivrer et de faire du tapage parce qu'il se trouve sur un train ou un bateau.

M. BOURASSA : Non, mais dès que vous lui permettez de faire usage de boissons enivrantes dans les circonstances actuelles, vous devez vous attendre à ce résultat.

M. MILLER : Si l'honorable député me le permets, je lui ferai une question. Ses observations ne visent-elles que le dimanche ou s'appliquent-elles à tous les jours de la semaine ?

M. BOURASSA : A tous les jours.

M. MILLER : Alors, comment l'honorable député pourrait-il supprimer cet état de choses au moyen d'une loi relative à l'observance du dimanche ?

M. BOURASSA : Ce qui est répréhensible les autres jours, l'est également le dimanche et, vu que mon honorable ami (M. Miller) veut sanctifier son prochain le dimanche, il devrait au moins l'empêcher de boire à l'excès ce jour-là. Certes, cela serait d'accord avec l'objet du présent bill.

M. PATERSON : L'honorable député (M. Bourassa) voudrait-il faire ce qu'il dénonce comme un empiètement sur la liberté individuelle?

M. BOURASSA : Que le ministre ne cherche pas à tomber d'accord avec moi sur ce sujet. Je désire respecter la liberté de tous ceux qui ne troublent pas la paix publique ; mais je ne veux pas, sous le couvert d'une loi hypocrite, défendre aux gens de se récréer décemment et laisser la canaille des grandes villes molester et insulter les citoyens respectables.

On me dira peut-être que ce n'est là qu'une conséquence d'un acte que la loi n'interdit pas. Mais, pourquoi ne pas empêcher une chose qui met un individu dans un état d'âme qui le porte à commettre ces actes ? On peut prétendre qu'il est possible d'user aussi bien que d'abuser des liqueurs enivrantes dans les excursions du dimanche. Naturellement. Pourtant, si vous voulez une loi qui garantisse la paix publique, pourquoi n'en adoptez-vous pas une qui supprimera une cause de désordre. Vous me direz : C'est difficile. Eh bien, ce n'est pas plus difficile que ce que vous vous proposez de faire au moyen de la présente loi.

On prétend que la circulation des trains le dimanche est permise. Je n'en suis pas certain.

M. R. L. BORDEN : Des trains spéciaux.

M. BOURASSA : Je crois que cela n'a pas encore été établi. Je suppose qu'aux termes du présent article, un train régulier dont le départ est fixé à 8 heures du matin...

M. R. L. BORDEN : Les jurisconsultes de la couronne nous disent que cet article n'interdit pas la circulation de trains spéciaux le dimanche.

M. BOURASSA : J'ignore si leur opinion peut s'interpréter de cette manière. Supposons qu'un train parte de Toronto le dimanche matin, se rende à une distance de vingt milles où il s'arrête et revienne le même jour. Ce train ne circule que le dimanche et ceux qu'il transporte à la campagne n'ont en vue que leur divertissement. Est-il certain que tous les juges de paix—car la loi sera interprétée par tous les juges de paix qui entendront des causes—considéreront que c'est là un transport régulier des voyageurs aux termes des autres articles de la loi, lorsqu'il est décrété que les voyageurs transportés par quelque moyen de transport ayant comme principal ou seul objet de les transporter pour leur divertissement ou plaisir, ne seront pas censés être des voyageurs aux termes de la présente loi ? Est-il certain que le droit de transport des voyageurs les mettra à l'abri ? Il n'est pas bon de jouer avec les mots en de pareilles matières. Ces trains spéciaux sont des trains d'excursion, en réalité, et ne sauraient être autre chose pour 99 citoyens sur 100. Ceux qui s'éloignent pour des raisons d'affaires ne voyagent pas le dimanche, règle générale, tandis que tous les dimanches matin, à Montréal, on peut voir des ouvriers se rendre avec leur famille à dix ou douze milles pour visiter des amis ou faire un piquenique. Or, lorsque dix à douze hommes montent à bord d'un bateau, ayant chacun des boissons enivrantes dans ses poches d'habit, ayant chacun sa bouteille, personne ne saurait les empêcher de boire. Naturellement, il n'y aura pas de tapageur tout d'abord ; autrement, on les arrêterait. Mais j'ai vu des employés sur les chemins de fer qui étaient incapables de les arrêter parce qu'ils n'avaient pas le pouvoir de les empêcher de boire. Examinons le cas d'un bateau qui ferait la navette entre Montréal et l'île Sainte-Hélène. En accostant le quai de la ville ou de l'île, on pourrait fermer la buvette, mais la tenir ouverte pendant le voyage et n'avoir rien à craindre. Nulle loi provinciale sur la vente des liqueurs ne pourrait supprimer cette pratique que vous encouragerez en adoptant le présent bill.

Sir WILFRID LAURIER : Je suis enchanté de constater que, sur certains points, nous tombons d'accord, l'honorable député et moi.

M. BOURASSA : Ces points sont rares dans le présent bill.

Sir WILFRID LAURIER : Le plaisir est d'autant plus grand lorsqu'ils se rencontrent. L'honorable député ne veut pas d'excursions.

M. BOURASSA: Non. Je veux réglementer les excursions.

Sir WILFRID LAURIER : Le meilleur moyen de les réglementer, c'est de les interdire. Nous n'approuvons pas les excursions; voilà pourquoi nous avons ajouté cet article. L'honorable député dit que nous ne devrions pas nous arrêter là, mais décréter qu'il n'y aura pas de désordre. En supprimant les excursions, nous mettons fin au désordre. Le député de Labelle va plus loin et déclare qu'il peut y avoir du tapage sur les trains spéciaux. Nous avons compris qu'il ne fallait pas permettre la circulation de trains spéciaux ; nous avons pensé qu'il était sage de mettre fin aux excursions.

Cependant, mon honorable ami ajoute que nous permettons aux bateaux de faire leur service, qu'il se vend des liqueurs à bord et qu'il n'y a pas de loi pour réprimer cet abus. Le représentant de Grey-sud (M. Miller) lui a répondu à bon droit que, s'il existe un abus, ce n'est pas à cette loi à le faire disparaître, car il ne se produit pas le dimanche seulement mais tous les jours de la semaine. Si ma mémoire est fidèle, personne n'a jamais signalé au Gouvernement que le désordre régnait à bord des bateaux. Il peut y avoir beaucoup de tapage mais nous n'en savons rien et nous n'avons pas cru l'intervention du législateur nécessaire. Si les scènes de désordres décrites par le député de Labelle se produisent à bord des bateaux du Saint-Laurent, si on y vend des boissons enivrantes et s'il s'ensuit du tapage, notre devoir sera d'intervenir, si nous avons juridiction ; autrement, ce sera à la province de supprimer cet abus.

Bornons-nous dans le moment à l'examen de ce projet de loi. Il a trait à l'observance du dimanche et nous avons cru que, pour garder le dimanche, il fallait mettre fin aux excursions, et il n'y a pas lieu de critiquer cette décision.

(L'article 7 est réservé.)

Sir WILFRID LAURIER : Je propose de renvoyer la suite de la discussion à une prochaine séance, attendu que le ministre de la Justice sera absent ce soir. Nous ne reprendrons le débat que lundi, pour la même raison.

M. R. L. BORDEN : Quels seront nos travaux ce soir ?

Sir WILFRID LAURIER : La discussion du budget de l'Intérieur.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

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

Reprise de la Séance.

MOTION RELATIVE A L'ACQUISITION DE TERRAINS A MONCTON POUR L'INTERCOLONIAL.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose que la Chambre délibère en comité des subsides.

M. H. B. AMES (Saint-Antoine de Montréal) : Monsieur l'Orateur, avant que cette motion soit mise aux voix et adoptée, je sens qu'il est de mon devoir de soumettre à cette Chambre les dépositions relatives à une transaction que le comité des comptes publics a examiné ces jours derniers, et qui a trait à l'acquisition de certains terrains à Moncton pour des frais d'amélioration et d'agrandissement.

Dans le rapport de l'auditeur général pour l'exercice 1904-1905 figure cette inscription:

Robert W. Hewson, terrain, lot de la tannerie. 14 acres 6-10, $14,600 ; 0:35 acres, $350 ; lot de Milner, 3 acres 93-100, $3,930—$18,880.

Ce terrain fut acheté pour procurer plus d'espace à la voie ferrée à Moncton. On trouve les détails de cette transaction à la page W—31 du rapport de l'auditeur général. La plus grande partie du terrain fut acquise peu de temps avant l'élection de 1904. En réalité, bien que le paiement n'ait été complété que le printemps suivant, il est manifeste que presque toutes les négociations ont eu lieu à la veille de l'élection fédérale.

Je n'ai pas le dessein de reprocher au Gouvernement l'acquisition de ce terrain. Je n'examinerai pas si le chemin de fer en avait besoin. Pour les fins du raisonnement, je veux bien admettre que cet achat était opportun, nécessaire même. Ce n'est pas tant l'achat lui-même que les circonstances qui l'ont accompagné que j'entends critiquer, et c'est dans ce but que je sollicite l'indulgence de la Chambre pendant quelques instants.

Tout d'abord, il est nécessaire de se représenter aussi clairement que possible l'emplacement et les traits caractéristiques de la propriété en question. Elle couvre une étendue d'environ 19 acres, est située très près des limites de la ville de Moncton, à l'ouest, à peu de distance de l'extrémité de la ville près du marais de Fundy. Le terrain était borné à l'est et au sud par la propriété que possédait l'Intercolonial et dont il se servait pour les besoins de sa voie ferrée. Par conséquent, des maisons de commerce ou d'habitation érigées sur ce terrain n'auraient pas eu de débouché à l'est ni au sud. La propriété confinait à l'ouest à un petit cours d'eau, connu sous le nom de creek Jonathan, où le flux et le reflux se faisaient sentir. Une jetée la protégeait contre les eaux. Au nord, seul, le premier lot donnait sur une rue, les autres étaient situés en arrière de terrains occupés par des maisons d'habitation. Ainsi, sauf le dernier lot à l'est, les autres étaient entièrement enclavés. Ils n'avaient pas de sortie au sud à cause du chemin de fer, ni à l'ouest à cause de la jetée et du creek, ni au nord à cause des autres propriétaires aboutissant à ces terrains.

De plus, la propriété que le Gouvernement a acquise et qui mesurait environ 19 acres se composait de cinq différentes parcelles de terre. D'abord, l'emplacement de la tannerie, qui confinait à la propriété du chemin de fer, avait une superficie de 5 acres. Venait ensuite la propriété Jones—c'est le nom qu'on lui donnait—de 6 acres et 3-10, puis la propriété Gibson, 3 acres et 3-10, la propriété Milner, 3 acres 93-100 et, enfin, un coin de terre triangulaire détaché au fond de l'un des terrains situés au nord et mesurant 35-100 d'acre. C'était la parcelle Gibson. Ces cinq terrains formaient en tout une étendue de 18 acres et 88-100. Notez bien que cette propriété n'avait aucune valeur, pour ainsi dire, sauf pour le chemin de fer.

On ne pouvait pas y ériger d'habitations, sauf sur un lot, parce que le sol était trop bas. Elle n'avait pas la même valeur partout, car je dois dire que, de l'est à l'ouest, le sol s'abaissait peu à peu jusqu'au niveau de la marée et même beaucoup plus bas. De fait, les lots situés en arrière du premier lot forment une prairie qui n'est protégée contre la mer que par la jetée. Maintenant que le département en a fait l'acquisition, il devra probablement dépenser une somme égale au prix de vente pour exhausser le sol à la hauteur de la voie ferrée, afin d'utiliser la propriété pour la préparation des convois.

Cette propriété était absolument invendable comme emplacement de maisons d'habitation et n'aurait pas pu servir à des fins commerciales, à moins de dépenser une grosse somme d'argent pour l'exhausser jusqu'au niveau de la voie ferrée. Par conséquent, il était difficile de la vendre si ce n'est à l'Intercolonial qui, en l'absence de toute concurrence, aurait dû l'obtenir à un prix raisonnable.

Je dois faire observer que la parcelle de terre qui avait la plus grande valeur, celle qui était située à l'ouest des cours de l'Intercolonial et qui était connue sous le nom de lot de la tannerie, couvrait environ cinq acres. Elle était au niveau des cours et assez élevée pour recevoir des bâtiments. Elle était la propriété d'un sieur Hewson et de deux autres héritiers, ses parents. La preuve démontre—et M. Hewson nous a raconté son histoire avec une grande franchise—qu'à maintes reprises depuis dix à douze ans, il avait cherché à vendre son terrain à l'Etat. Il l'avait offert au directeur de l'Intercolonial, M. Pottinger, et à M. Burpee, ingénieur chargé de l'entretien de la voie. Pendant dix ans, il avait essayé de vendre cette propriété. Le chemin de fer était le seul acheteur possible et, pendant ces dix ans, le propriétaire avait échoué dans toutes ses tentatives. Il s'était heurté à l'indifférence

et au mauvais vouloir du département. Pourtant, celui-ci ne manquait pas des fonds nésaires car, pendant chacune des trois années qui précédèrent la vente du terrain, la Chambre avait ouvert de forts crédits destinés à des améliorations et agrandissements à Moncton. Pendant ces trois années-là, plus de $200,000 avaient été mis à la disposition de l'Intercolonial pour lui permettre d'agrandir sa propriété à Moncton. S'il l'avait voulu, il aurait pu acheter ce terrain pendant l'une ou l'autre de ces trois années.

Nous constatons, par la correspondance échangée, que le 23 mai 1904, le Gouvernement prend une attitude bien différente à propos de cette propriété. Dans les lettres échangées entre M. Pottinger, gérant général, et M. Price, surintendant général, on trouve la phrase suivante écrite par M. Pottinger à M. Price :

> On nous offre en tout ou en partie l'immeuble où se trouve cette tannerie à Moncton.

Ainsi qu'on peut le constater, cela correspond exactement à ce que M. Hewson avait dit, quand il déclarait que, depuis nombre d'années, il s'était efforcé de vendre cette propriété à l'Intercolonial. Quand M. Pottinger fut entendu dans sa déposition, on lui demanda qui lui avait offert cet immeuble ; il répondit que le ministre des Chemins de fer lui avait dit qu'on pouvait acquérir cette propriété. Quand, à son tour, l'honorable ministre fut questionné, on lui demanda comment il avait appris que cet immeuble était offert en vente, il répondit qu'il tenait ce renseignement d'un nommé Mathew Lodge, qui se trouvait alors à Ottawa.

Nous constatons donc que le 23 mai 1904, ou quelques jours auparavant, le ministre et M. Lodge avaient discuté, ici, à Ottawa, la question de l'achat de cet immeuble. Que s'est-il passé entre eux ? Nous ne le savons pas. Nous pouvons seulement présumer, avec raison, je crois, que M. Lodge semblait avoir compris que l'Intercolonial était sur le point d'acheter cette propriété, et que c'était là pour lui, Lodge, l'occasion favorable d'entrer en scène. Quoi qu'il en soit, nous voyons qu'au cours de l'été de 1904, il y a eu une entrevue entre M. Hewson et M. Lodge. Ce dernier obtint de M. Hewson une promesse de vente sur cet immeuble ; de son côté, M. Hewson n'exigeait que $8,000 pour cet immeuble, pourvu qu'on lui accordât une promesse de vente sur les quatre autres immeubles et qu'il agît en qualité d'agent pour M. Lodge, dont le nom n'apparaît à aucun de ces documents, mais qui n'en était pas moins un intermédiaire secret, ainsi que nous l'avons découvert par hasard. Nous constatons qu'après l'entrevue de M. Lodge et de M. Emmerson à Ottawa, M. Lodge s'est rendu auprès de M. Hewson et que ce dernier, en qualité d'agent de M. Lodge, a consenti à acquérir ces immeubles ; pourtant, depuis nombre d'années, M. Hewson avait travaillé sans succès à vendre cet immeuble directement à l'Intercolonial. M. Hewson consentit donc à ce que M. Lodge achetât en son nom son propre immeuble de cinq acres de superficie et désigné sous le nom de " la tannerie ".

C'était la meilleure partie de cet immeuble, la seule qui valut réellement quelque chose. Il fut convenu que M. Lodge paierait $5,000. M. Hewson, agissant comme agent de M. Lodge, s'occupa d'acquérir les quatre autres propriétés. Il est intéressant de faire connaître à la Chambre ce que M. Hewson a acquis, le prix qu'il a payé et la raison pour laquelle trois semaines plus tard—ce qui n'est pas bien long—ces immeubles étaient vendus au Gouvernement par l'intermédiaire de M. Lodge. Il est bon que la superficie de cet immeuble, que le prix d'achat, que la date de la vente soient clairement exposés à la députation. M. Hewson commença par acheter l'immeuble voisin, la propriété. Celle-ci contenait 6 acres 3 ; M. Hewson, agissant en qualité d'agent de M. Lodge, acheta cette propriété le 15 septembre 1904, au prix de $3,050, soit $484 l'acre. Trois semaines plus tard, c'est-à-dire le 10 octobre 1904, cet immeuble était vendu au gouvernement $6,300, soit $1,000 de l'acre. Voilà une transaction qui rapporte 106 pour 100 au bout de trois semaines. M. Lodge déboursa $3,050, pour recevoir quelques jours plus tard $6,300.

M. Hewson, agissant encore au nom de M. Lodge, acheta le second immeuble, la propriété Gibson. Cette transaction s'opéra le 15 septembre 1904, et M. Hewson paya $925 aux héritiers de cette succession pour ce lopin de terre, soit $280 de l'acre. Le 10 octobre 1904, soit à peine un mois plus tard, il revendait au gouvernement cet immeuble au prix de $3,300, soit $1,000 de l'acre, et il réalisait ainsi un bénéfice de 250 pour 100, pour une période d'un peu plus de trois semaines. L'autre marché conclu par M. Hewson, agissant toujours dans les intérêts de M. Lodge, se rapporte à l'achat de la propriété Milner qui avait une superficie de 3 acres .93. Ce marché fut conclu le 6 mai 1905. M. Hewson, après avoir reçu ce montant de M. Lodge, a payé $1,000 cette propriété, soit une moyenne de $280 l'acre. Le 29 mai 1905, vingt-trois jours après l'avoir acheté, il revendait cet immeuble $3,930 au ministère, soit $1,000 l'acre; il se trouvait donc à réaliser dans cette transaction un bénéfice de $2,930 sur l'argent qu'il avait risqué, grâce à l'influence dont il jouissait, et cela pour trois semaines à peine. Le dernier achat qu'il fallait opérer pour acquérir cette propriété, était celui de la succession Gibson lequel couvrait une superficie de 35-100 d'acre.

Cet achat se fit le 6 mai 1905, au prix de $100, ce qui représente une moyenne de $286 l'acre. Le 29 mai de la même année, il revendait cet immeuble $250, ce qui forme une moyenne de $1,000 l'acre ; cette opération lui rapporta un bénéfice net de $250 comme intérêt de son argent au cours de trois semaines à peine. L'évaluation muni-

cipale de ces immeubles n'est peut-être pas un indice bien précis de leur valeur réelle. On nous a dit qu'à Moncton l'évaluation des propriétés représentait la valeur réelle dans une proportion de deux tiers à trois quarts. D'après la liste des évaluations, toutes ces propriétés représentent environ une valeur de $5,000, soit, pour les quatre terrains que j'ai mentionnés, à peine un quart ou un cinquième du prix payé par l'Etat.

Examinons maintenant ce que cette transaction représente en tout. M. Hewson a vendu d'abord le terrain sur lequel se trouvait la tannerie dont j'ai parlé ; il l'a vendu directement au ministère. Il n'a pas reçu d'argent, tant que le chèque du ministère n'a pas été déposé à la banque. M. Lodge n'a pas avancé de fonds pour cela. La créance de M. Hewson fut payée à même les $14,600 déposés par le ministère le 10 octobre. C'était là une transaction directe, M. Hewson vendant directement sa propriété au ministère. Ce marché était parfaitement légitime et, conséquemment, nous devons l'ignorer dans ce débat et nous limiter aux autres transactions se rapportant à l'achat des quatre propriétés acquises par M. Hewson, agissant au nom de M. Lodge, immeubles qui furent ensuite vendus au ministère. Mais M. Hewson a acheté pour M. Lodge quatre propriétés couvrant en tout une superficie de 13 acres 88. Il a payé pour ces quatre immeubles $5,075 qui lui furent avancés par M. Lodge. Trois semaines plus tard, il revendait ce terrain, en grande partie marécageux, $13,880 au ministère, et M. Lodge se trouvait à réaliser un bénéfice de $8,505 sur cette heureuse spéculation. Autrement dit, M. Hewson, agent de M. Lodge, et ce dernier ayant en vue un acheteur dont la solvabilité était bonne et sachant qu'il n'aurait pas la moindre difficulté à vendre cet immeuble, décidèrent d'acheter ce dernier au prix de $387 l'acre, puis à le revendre trois semaines plus tard au Gouvernement, au prix de $1,000 l'acre. Je tiens à faire remarquer que cet immeuble varie beaucoup sous le rapport de la valeur ; le Gouvernement a peut-être payé un prix raisonnable pour les cinq arpents de terrain qu'il a achetés directement de M. Hewson, mais on constate qu'il y a une grande différence dans la valeur des terrains sis à l'arrière de cet emmeuble. C'est ce qui paraît ressortir des témoignages. Voici ce qu'a déclaré M. Hewson dans sa déposition :

Page 7 (au sujet de l'emplacement de la tannerie). C'est une propriété que nous n'aurions pu mettre en vente comme terrains à bâtir.

Page 7 (au sujet de la propriété Milner). C'est un marais, entouré de fossés.

Page 12.

D. C'est un terrain très bas ?—R. Oui, c'est un terrain marécageux.

Page 12 (au sujet de la propriété Milner). Il faudrait combler ce marais avant que ce terrain puisse servir à des fins de chemin de fer.

Page 24.

D. Au sujet des propriétés Jones-Gibson-Milner, le terrain qui se trouve en arrière du vôtre, dans la partie la plus basse de ce lopin de terre, a-t-il la même valeur que celui qui vous appartient et qui fait face à la même rue ?—R. Oui, mais seulement pour des fins de chemin de fer.

D. Les trois autres propriétés n'ont pas de débouché sur la rue ?—R. Non.

D. Elles se trouvaient sises entre le chemin de fer et l'arrière des terrains faisant face à la rue ?

R. Oui.

D. On n'y avait aucun accès par la rue ?

R. Non.

D. Et elles s'étendaient jusqu'à la partie la plus basse de ces terrains ?

R. Oui.

D. Tandis que votre propriété se trouvait dans la partie la plus élevée qui donnait accès à la rue et au chemin de fer ?

R. Oui ; elle se trouvait à faire face à la voie du chemin de fer sur toute sa longueur.

Pages 43 et 44.

D. Croyez-vous que votre immeuble, j'entends les premiers cinq arpents de terre que vous avez vendus, valait plus que les propriétés sises à l'ouest ?

R. Oh, oui, beaucoup plus cher.

On voit donc que le ministère a payé pour ces terrains marécageux qu'on a dû exhausser de vingt pieds, plus que pour un lopin de terre qui a réellement de la valeur et qui se trouve voisin de ce marécage. Dans cette transaction, tout le travail a été accompli par M. Hewson. Ce dernier nous raconte ses pérégrinations d'un héritier à l'autre, alors qu'il débattit le prix d'achat de ces terrains avec chacun des intéressés ; il reçut $300 pour ses services. Dans tout cela, M. Lodge ne semble pas s'être mêlé de rien, si ce n'est d'avoir usé d'une influence mystérieuse auprès du ministère et d'avoir permis qu'on employât $5,000 de son argent durant trois semaines ; il toucha $8,505 dans cette opération. Il me semble opportun de récapituler les faits que j'ai établis, car je n'ignore pas que les membres de la Chambre désirent sincèrement que cette question soit tirée au clair, car elle ne sera pas seulement discutée ici, mais encore en dehors de la Chambre. Qu'on me permette donc de rappeler que dans ce marché, le seul acheteur possible était l'Intercolonial ; que M. Hewson cherchait depuis dix ans à vendre cette propriété et qu'il aurait accepté, ainsi que la preuve l'a démontré, $5,000, s'il n'avait pu trouver mieux.

M. EMMERSON : Le témoignage de M. Hewson démontre qu'il a toujours demandé $7,000 pour cette propriété.

M. AMES : Si on me le permet, je lirai volontiers cette partie du témoignage en question :

Page 4.

Je pouvais disposer de cette propriété dont je possédais environ cinq arpents.

Page 4.

J'avais essayé depuis quelque temps de ven-

dre cet emplacement (celui où se trouverait la tannerie.)

Page 6.

J'aurais accepté volontiers $5,000 pour cette dernière propriété.

M. EMMERSON : N'a-t-il pas déclaré qu'il demandait $7,000 ?

M. AMES : Il a dit qu'il avait demandé $6,500 et même $7,000, mais qu'il aurait accepté, n'importe quand, $5,000. Je veux faire remarquer que M. Hewson se trouvait "persona grata" vis-à-vis des autres héritiers intéressés, et qu'il pouvaient traiter avec eux, car il connaissait tous ces derniers dont quelques-uns étaient ses clients et même ses parents. Il pouvait faire ce travail, et c'est ce qu'il a fait.

En effet, M. Lodge n'aurait pu faire cette besogne. M. Hewson consentait volontiers à remplir la fonction d'agent du ministère, si ce dernier avait voulu l'employer en cette qualité. Il était donc absolument inutile pour M. Lodge de se trouver mêlé à ce marché d'une façon ou d'une autre. Je dis donc que le Gouvernement aurait pu acquérir sa propriété pour $10,375, si M. Lodge avait été tenu dans l'ignorance de cette transaction, et si le ministère avait traité directement avec M. R. W. Hewson. Au lieu de cela, le département préféra négocier avec M. Lodge et lui payer $18,880, permettant ainsi à un intermédiaire de réaliser un bénéfice de $8,500. J'estime que l'intervention de M. Lodge dans cette affaire n'avait aucunement sa raison d'être. Il n'aurait pu acheter cette propriété que par l'entremise de M. Hewson. Les ministres connaissaient cela, et nous voulons savoir pourquoi il n'a pas traité directement avec M. Hewson, au lieu de se servir de M. Lodge comme d'un intermédiaire. En résumé, les contribuables du Canada ont perdu jusqu'au dernier sou de l'argent raflé par M. Lodge. Ce montant de $8,505 représente une dépense inutile et déraisonnable. Il s'agit d'un gaspillage absolu. Rappelons-nous que cette dépense est imputable sur le compte du capital. Il s'agit d'argent emprunté, et le pays devra payer à M. Lodge, et d'ici à longtemps, un intérêt annuel sur les $8,505 qu'il a ainsi soutirés. Peut-on imaginer un cas semblable? Je puis parler avec quelque connaissance de cause, car je fais partie du bureau de direction de plusieurs société industrielles. Supposons que les actionnaires d'une compagnie par actions, lors de leur réunion annuelle, décident d'émettre des actions et d'emprunter $100,000 dans le but d'acheter un immeuble contigu afin de donner plus d'espace à leur installation; supposons encore que le gérant, conformément à ce désir, au lieu d'acheter directement cette propriété, comme il pourrait le faire, aime mieux acquérir celle-ci par l'entremise d'un de ses amis à qui il accorde $8,000 ou $9,000 de commission. Quand cette transaction sera connue des actionnaires de cette compagnie, combien de temps, pensez-vous, ceux-ci retiendront-ils les services de ce gérant? N'avons-nous pas raison, quand il s'agit de l'administration des affaires du pays, de demander qu'on applique les principes suivis par ces compagnies?

Supposons, pour un instant, que nous tirions la conclusion qui découle logiquement de cette transaction. Si l'on peut excuser ce marché, on peut également défendre cette façon de procéder en affaires. Si M. Lodge avait le droit absolu de toucher une commission de $8,500 dans cette transaction, il pourrait également, avec tout autant de raison, agir de la même manière dans une autre circonstance. Cette règle, si elle a sa raison d'être pour M. Lodge, peut s'appliquer à toute autre personne agissant dans des circonstances semblables. Peut-il se trouver quelqu'un pour affirmer que la méthode suivie dans cet achat de terrains à Moncton, devrait servir d'exemple, en toutes circonstances, aux différents départements ? Les membres de cette Chambre veulent-ils déclarer, par leur attitude, que le Gouvernement, quand il s'agit d'acheter des marchandises ou des terrains, ne saurait procéder d'une façon plus convenable qu'en se servant d'intermédiaire et qu'en payant pour ces effets ou pour ces propriétés le double du prix que ces derniers lui auraient coûté s'il les eût achetés directement ? Si la députation se prononce dans ce sens, j'avoue me tromper étrangement sur son sentiment.

La gauche déclare que cette transaction ne peut être excusée et nous sommes prêts à demander à la Chambre de se prononcer par son vote sur cette question. Il n'est pas étonnant, si l'on tient compte de marchés pareils, que l'administration de l'Intercolonial se solde par un déficit aussi énorme. Nous pouvons comprendre maintenant comment il se fait que l'excédent des dépenses de ce chemin de fer représente une somme de $1,725,000 pour l'exercice au cours duquel nous avons eu les élections générales, exercice qui a marqué cette transaction. La Chambre va-t-elle approuver cette façon de procéder en affaires et dire à l'honorable ministre des Chemins de fer : C'est parfait ; ce marché est parfaitement légitime ; continuez à agir de la même façon ! Si la Chambre se prononce dans ce sens, elle approuvera la conduite de l'honorable ministre.

Je vais déposer une proposition qui fournira à tous les députés l'occasion de faire connaître l'attitude qu'ils entendent adopter dans des questions semblables.

Si le vote m'est défavorable, cela signifiera que la Chambre trouve que cette transaction est légitime et que le Gouvernement ne saurait être blâmé. Cela reviendrait à dire que cette façon de procéder en affaire est parfaitement excusable et qu'on devrait appliquer cette règle dans tous les départements. Si c'est là l'opinion de la Chambre, il nous faudra bien l'accepter dans ce sens ; mais les députés qui prendront cette attitude, devront plus tard expliquer à leurs

électeurs, non seulement ce crédit, mais encore tout ce qui s'y rattache. Pour ma part, je crois qu'il est de mon devoir de demander à la Chambre de se prononcer par son vote, afin que les Débats fassent mention du fait, afin qu'on sache d'une manière certaine si la députation croit que ce marché peut être excusé, et si elle désire que cette méthode soit poursuivie dans l'administration des affaires du pays.

En conséquence, j'ai l'honneur de proposer :

Que tous les mots après "Que" soient retranchés et remplacés par les suivants :

Attendu : qu'en l'an 1904, Robert W. Hewson, de Moncton (Nouveau-Brunswick), était propriétaire d'une partie du lot appelé "Tannery Lot" ci-après mentionné, qu'il a vainement tenté de vendre, tant pour son compte que pour celui de ses propriétaires, au Gouvernement pour l'usage de l'Intercolonial.

2. Que dans ladite année 1904, un nommé Matthew Lodge, un partisan important et actif du Gouvernement, s'est abouché avec ledit Robert W. Hewson pour effectuer la vente de l'emplacement de la tannerie" à l'Etat, pour la somme de $5,000, à la condition que ledit Robert W. Hewson s'assurerait l'acquisition d'autres terrains avoisinant ledit emplacement, comme il est dit ci-après ;

3. Que lesdites promesses de vente ont été obtenues et que lesdits autres terrains ont été, en conséquence, acquis par ledit Robert W. Hewson et lui ont été transférés pour ledit Matthew Lodge en la manière suivante :

a) Le terrain "Jones", par Alice E. Jones et Abram Jones, son époux, et Elizabeth Milner et Mme Matthewson, par acte en date du 15 septembre 1904, d'une contenance de 6 acres 3-10, pour la somme de $3,050.

b) Le terrain "Gibson", par Margaret Amelia Gibson, et Elizabeth Milner et Mme Matthewson, par acte en date du 14 septembre 1904, de la contenance de 3 acres 93-100, pour la somme de $925 ;

c) Le lot "Milner" par Jane Milner, par acte du 6 mai 1905, de la contenance de 3 93-100 d'acres, pour la somme de $100.

d) Le lopin "Gibson", par Margaret Amelia Gibson, par acte du 6 mai 1905, de la contenance de 35-100 d'acre, pour la somme de $100 ;

Qu'en somme, ledit Matthew Lodge a acquis, par l'entremise dudit Robert W. Hewson, la totalité des 13 acres 88-100 en question pour la somme totale de $5,075.

4° Que subséquemment, ledit Matthew Lodge s'est arrangé pour vendre, et a en effet vendu à l'Etat tous lesdits terrains .y compris "l'emplacement de la tannerie" pour la somme de représentait le prix dudit emplacement ; et gouvernement par deux actes datés respective-

Que le terrain "Jones", le terrain "Gibson", le terrain "Milner" et le lopin "Gibson", d'une contenance totale de 13 acres 88-100 (lesquels terrains avaient été acquis par le dit Lodge pour le montant de $5,675 et une autre somme de $300 payée par le dit Lodge au dit Hewson pour se services comme intermédiaire dans ladite négociation, formant en totalité $5,575) ont été peu après vendus par ledit Matthew Lodge au Gouvernement pour la somme de $13,880, soit avec un profit de $8,505;

5° Que ledit Hewson aurait pu obtenir lesdits terrains pour le compte de l'Etat au même prix qu'il les avait obtenus par l'entremise dudit Matthew Lodge,

En conséquence, l'action du Gouvernement, en payant à un tiers la somme de $8,505 de plus qu'il n'était nécessaire pour acquérir ladite propriété, est injustifiable et mérite le blâme de la Chambre.

L'honorable M.H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Si une accusation de cette nature pouvait être soutenue par le soupçon, par l'insinuation et par tout ce qu'on peut laisser entendre, je serais prêt à admettre que mon honorable ami a parfaitement établi sa cause. Mais, monsieur l'Orateur, il ne me plaît pas qu'on juge l'administration du ministère des Chemins de fer et des Canaux sur des insinuations, des soupçons et autres choses aussi imprécis. Poutant, je suis heureux que cette proposition soit discutée au point de vue des faits véritables.

Notre collègue a affecté de parler d'intermédiaires ; sans mauvaise intention, je l'espère, il s'est efforcé de démontrer que M. Lodge s'était rendu auprès de M. Hewson, après une certaine conversation que j'aurais eue avec lui à Ottawa. Monsieur l'Orateur, je viens de dire que je voulais que cette question fût jugée d'après les faits qui s'y rattachent. Quels sont ces faits ? Au mois de mai 1904—il n'y avait pas d'élection alors—M. Lodge, de passage à Ottawa, vint me voir ; il me dit qu'on pouvait acheter ce terrain. Il m'annonça qu'il venait de la part de M. Hewson. Quel terrain a-t-il mentionné ? Un certain lopin de terre désigné sous le nom de "la Tannerie" situé dans la ville de Moncton. Comme j'avais vécu dans les environs de cette ville et que j'y avais passé la plus grande partie de ma vie, je connaissais parfaitement l'immeuble en question.

M. Lodge me représenta les avantages qu'il y aurait pour le ministère d'acheter ce terrain pour l'Intercolonial. J'écoutai les renseignements qu'il me fournissait. Il m'informa que M. Hewson offrait cet immeuble en vente ; je lui répondis que je ferais étudier cette question, et que si les fonctionnaires du département déclaraient dans un rapport qu'il était dans l'intérêt de l'Intercolonial d'acheter ce terrain, je prendrais les moyens d'acquérir cette propriété et que je l'avertirais en temps voulu.

Les choses en restèrent là. J'entrai en correspondance avec M. Pottinger, à qui je demandai de faire un levé du terrain en question. D'après ce que j'ai appris depuis, et d'après ce que démontrent les documents en la possession du ministère, ce travail fut fait ; tous les rapports des fonctionnaires chargés de cette besogne concluaient à l'achat de ce morceau de terre dans l'intérêt de l'Intercolonial. Qu'on remarque bien la situation de cet immeuble. Sa forme est irrégulière, mais on peut, sans risquer de se tromper, dire qu'il s'agit d'un terrain de forme triangulaire mesurant de 18 à 19 acres de superficie.

La propriété dite de " la Tannerie ", que possédait M. Hewson, ou la succession dans laquelle il se trouve intéressé, a une superficie de cinq arpents. Je savais cela. Aucun arrangement ne fut conclu, cependant. Plus tard, au mois d'août, je crois, je me rendis à Moncton, et M. Pottinger appela mon attention sur cette affaire. Nous nous rendîmes tous deux sur la propriété en question que nous examinâmes d'un bout à l'autre ; nous discutâmes aussi l'emplacement de cet immeuble. Nous avons reconnu alors combien celui-ci était avantageux, vu que ce terrain se trouve entre la voie du nord, qui se dirige de Moncton vers Québec, et celle qui se dirige de Moncton vers Saint-Jean. Tel que je l'ai déclaré dans mon témoignage, nous avons débattu ensemble l'opportunité d'acheter ce terrain, et nous avons conclu que cet achat était nécessaire, vu surtout que le Grand-Tronc devait probablement, un jour ou l'autre, se rendre jusqu'à Moncton, car il ne faut pas oublier que le projet de la construction du Grand-Tronc-Pacifique était réellement arrêtée à cette époque, et que Moncton avait été désigné comme devant être le terminus de cette grande voie ferrée à l'est du pays.

Nous avons discuté aussi l'opportunité d'acquérir l'immeuble dit de " la Tannerie ". A ce sujet, nous avons consulté l'ingénieur en chef et le préposé à l'entretien du chemin. Nous avons décidé alors qu'il fallait acheter tout ce terrain triangulaire, et non pas seulement la propriété désignée sous le nom de " la Tannerie " qui ne mesurait que cinq arpents. J'ai demandé qu'on fit un levé de ce terrain, afin de savoir au juste quel espace il nous fallait, parce que nous devions tenir compte, dans le règlement de cette question, de la décision prise quant à l'entrée des différents trains venant du nord dans la cour de la gare de Moncton. Actuellement, cette entrée se trouve d'un accès difficile, à cause de l'accumulation du trafic; l'espace dont nous pouvions disposer était nettement insuffisant. Il nous fallait tenir compte aussi de l'accroissement des affaires, en prévision de la construction du Grand-Tronc-Pacifique qui devait établir son terminus à Moncton. On discuta la valeur de cette propriété et l'opportunité de l'acquérir. Qu'on remarque donc qu'à cette époque, je savais simplement que M. Hewson offrait en vente cette propriété, et que M. Lodge, en me parlant de cette affaire, n'avait mentionné que le nom de M. Hewson, sans me dire qu'il était intéressé dans cette transaction. Mon honorable ami (M. Ames) a dit que M. Lodge est un fervent libéral, un partisan...

M. AMES : Je n'ai pas dit que M. Lodge était un libéral. Il peut être aussi bien conservateur. J'ai dit qu'il était partisan dévoué du Gouvernement actuel, et cela est vrai.

M. EMMERSON : Je puis simplement dire qu'il n'a pas été un partisan dévoué du Gouvernement, pas plus qu'il n'est maintenant un des chefs actifs du parti libéral dans Westmoreland. Je n'ai pas honte de déclarer qu'aux dernières élections, M. Lodge a voté en ma faveur.

M. FOWLER : L'honorable ministre veut-il me permettre de dire un mot à ce sujet ?

M. EMMERSON : Certainement.

M. FOWLER : Je veux rappeler que M. Lodge a fait une campagne des plus actives contre moi, lors des dernières élections dans le comté d'Albert .

M. EMMERSON : Je ne connais rien de tout cela.

M. FOWLER : Moi, j'en sais quelque chose.

M. EMMERSON : Pas moi. Je sais qu'aux dernières élections, lorsqu'il a appuyé ma candidature, M. Lodge n'était pas reconnu comme un membre dévoué du parti libéral. Il avait plutôt servi, et cela d'une façon proéminente, dans les rangs du parti conservateur. J'espère qu'il a compris qu'il suivait la mauvaise voie, et qu'il a reconnu les mérites du parti libéral.

M. FOSTER : Evidemment.

M. EMMERSON : Mais nous nous éloignons de la question. M. Lodge est venu me voir au nom de M. Hewson; il m'a dit que ce terrain était mis en vente par M. Hewson, et non pas par lui-même. J'ai déjà dit que j'avais laissé aux fonctionnaires du département le soin de déterminer l'espace qu'il nous fallait et d'étudier la nécessité d'acheter cette propriété dans le but de rendre plus accessible, en l'élargissant, l'entrée dans la cour de la gare de Moncton des trains venant du nord. Les fonctionnaires décidèrent que le département devait acheter tout le terrain voulu, s'il pouvait se le procurer. On se demanda alors comment cet achat devait être fait, directement ou par la cour d'échiquier par voie d'expropriation.

Le résultat des méthodes suivies par l'ancienne administration, quand il s'agissait de l'achat de terrains pour l'Intercolonial, avait été loin d'être favorable. Nos collègues se rappeleront que, dans les négociations pour l'achat d'un quai dans la ville de Campbellton, le ministère des Chemins de fer n'était pas tombé d'accord sur le prix qu'on devait offrir ; on aurait pu acheter cette propriété pour environ $18,000 ; on soumit la cause à la cour d'échiquier qui fixa ce prix à $35,000. Un fait semblable s'est produit à Charlottetown, où il a fallu acheter certains terrains pour des fins de chemins de fer. Connaissant tout cela, sachant que la cour d'échiquier avait toujours accordé un montant plus élevé que celui auquel ces propriétés auraient pu être achetées, j'ai cru qu'il valait mieux ne pas s'exposer à voir répéter ces erreurs. On a décidé, en fin de compte, que cette propriété, je parle de celle comprise dans ce triangle qui a une superficie de dix-

huit acres, devait être estimée et que, si le montant fixé par les estimateurs était raisonnable, le département achèterait directement cet immeuble.

Quels furent les estimateurs choisis ? Le maire, M. James T. Ryan, un homme qui a passé sa vie à Moncton et qui connaît la valeur des immeubles de cette ville—je puis ajouter que M. Ryan est un libéral—et M. Fred W. Summer, un conservateur très en vue, l'alpha et l'oméga du parti conservateur à Moncton et dans le comté de Westmoreland, pourrais-je dire. C'est un homme qui connaît parfaitement la valeur de la propriété et qui est au courant des transactions immobilières. On leur adjoignit M. H. T. Marr, un autre marchand éminent qui sait parfaitement à quoi s'en tenir sur la valeur des immeubles. On leur demanda d'estimer cette propriété, ce qu'ils firent. Voici leur rapport :

A tous ceux que les présentes peuvent concerner :

Ayant été requis de donner notre opinion sur la valeur d'un certain morceau de terre appartenant, nous dit-on, à M. R. W. Hewson.

Le nom de M. Lodge n'est pas mentionné ici.

. . . situé dans la ville de Moncton, à l'ouest et au sud de la voie de l'Intercolonial se dirigeant vers le nord, immeuble couvrant une superficie d'environ quinze acres, nous déclarons connaître parfaitement cette propriété ; en basant notre décision sur la valeur des immeubles dans la ville de Moncton et en tenant compte de l'emplacement de la propriété en question relativement au chemin de fer, nous considérons que $1,000 de l'acre est un prix raisonnable pour ce terrain.

Il ne s'agissait pas simplement des cinq arpents de la propriété dite de " la Tannerie ", possédé par M. Hewson et ses associés, mais de tout le terrain dont j'ai parlé et qui devait servir aux fins de l'Intercolonial. Lorsque je pris connaissance de cette évaluation j'étais moi-même en état de juger de la valeur des terrains de Moncton. Cette propriété n'est pas à 300 verges des bureaux du chemin de fer, elle touche à la cour de la gare.

M. BARKER : Voilà !

M. EMMERSON : Et, je l'admets, sa situation la rendait particulièrement précieuse à l'Intercolonial. Mais indépendamment de cela, mon expérience de plus d'un quart de siècle en fait de mutation de propriétés immobilières m'a porté à conclure que cette évaluation était raisonnable et je me suis dit qu'en refusant d'acheter la propriété en question à ce prix-là nous nous exposions à la payer beaucoup plus cher plus tard. On a parlé des propriétés Milner, Gibson, Jones et Hewson. Ce n'était pas la première fois que l'Intercolonial achetait partie de cette propriété Milner. Je trouve, parmi les documents mêmes qu'on a soumis au comité, une copie de titre produite par M. Friel, établissant qu'en 1875 partie de cette propriété fut achetée pour le compte de l'Intercolonial. Le prix, cette fois-là, ne fut pas très élevé, je l'avoue : $30 pour les vingt-huit centièmes d'un acre. Le Moncton d'aujourd'hui était alors inconnu et la partie de la ville dont il est ici question était pour ainsi dire une solitude. Mais en 1884 l'Intercolonial acheta d'un seul coup ce lopin de terre, qui touche au demi-acre de la propriété Milner que nous achetâmes en 1894. Or, combien pensez-vous que l'Intercolonial paya ce demi-acre?. . . $1,000, et nous achetâmes tout le lopin.

M. AMES : Ce demi-acre avait-il front sur la rue ?

M. EMMERSON : Non.

M. AMES : Où était-il situé?

M. EMMERSON : Le long de la voie ferrée et l'Intercolonial s'en sert depuis ce temps-là. Il touche à la propriété même que nous avons achetée et qui n'en est que la continuation. On aurait bien fait d'acheter cette propriété en 1884, mais à ce prix-là, on l'aurait payée plus cher que nous ne l'avons payée en 1904. Les archives, les documents produits devant le comité, le contrat du 1 5août 1884, établissent que Sa Majesté la reine acheta un peu plus d'un acre, soit, pour être plus exact, les cinquante-cinq centièmes d'un acre de cette propriété, dont aucune partie ne touchait à la rue.

L'Intercolonial n'avait pas d'intérêt dans ces petits lopins de terre qui paraissent aujourd'hui avoir été achetés de MM. Gibson et Milner. Ces propriétés faisaient face à la rue. Une propriété ne peut toucher à la rue dans toute son étendue, mais celle-ci y faisait face et on en acheta une partie. Nous avons démontré au delà de tout doute et de tout soupçon, qu'en 1904, alors que la propriété foncière prenait de la valeur à Moncton et que les détenteurs pensaient qu'elle allait en prendre plus de jour en jour, comme c'est arrivé, l'Intercolonial réussit à acheter du terrain à mille dollars l'acre au cœur même de la ville de Moncton—la ville s'est développée de ce côté-là—tandis qu'en 1884, à une époque où mon honorable ami, l'auteur de ce projet de résolution, aurait eu la plus entière confiance dans l'administration de l'Intercolonial d'alors, ladite administration acheta cinquante-cinq centièmes d'un acre pour le prix de mille dollars. Vingt ans plus tard nous achetions le reste de cette propriété non pas à raison de mille dollars pour un demi acre, mais à raison de mille dollars pour un acre.

J'irai un peu plus loin. Depuis que nous avons fait l'acquisition de cette propriété, j'ai eu l'occasion de connaître les propriétés qui l'avoisinent immédiatement. Après l'incendie désastreux qui eut lieu à Moncton, j'ai dû me rendre là pour choisir l'emplacement des nouveaux édifices qu'il fallait y construire en remplacement de ceux que le

feu avait détruits. Je visitai différents terrains, entre autres un terrain de 20 acres, situé de l'autre côté de la rue et faisant partie de la propriété mentionnée dans l'acte d'évaluation par M. Hewson. Combien pensez-vous que l'on me demanda pour ce terrain-là, qui touchait à l'autre et qui, réellement, ne valait pas plus ? Je n'aurais pu en faire l'acquisition moyennant deux mille dollars l'acre. C'est là ce qu'on me demandait moins d'un an et demi après que nous eussions acheté l'autre terrain. Cela prouve que, m'inspirant de mes propres connaissances et de l'expérience d'hommes comme le major Ryan et MM. Sumner et Marr qui n'étaient pas des amis politiques, je m'étais formé une opinion juste en 1904. M. Marr n'est lié à aucun parti politique et il ne l'a jamais été depuis que je connais la ville de Moncton. M. Sumner est un conservateur zélé, ardent et très en vue, c'est le pilier du parti conservateur. Au mois d'août 1904 ou peut-être plus tard, mais certainement pendant l'élection, M. Sumner me fit une opposition très vive. Nous avons été des amis personnels, je suis heureux de le dire, comme je suis fier de déclarer que dans mes luttes politiques je n'ai jamais eu d'ennemis.

J'ai pu, en tout temps, serrer la main à ceux qui me combattaient avec le plus d'acharnement. M. Sumner était un de mes adversaires politiques. Je savais qu'il rendrait un excellent jugement et par conséquent il fut choisi comme un des arbitres ou évaluateurs. M. Marr est un homme indépendant connaissant bien la propriété foncière à Moncton, pour avoir acheté et vendu nombre de terrains et j'avais foi dans son opinion. Je savais aussi que M. Ryan, le maire de la ville, serait un bon expert. Je basai ma décision sur leurs représentations, sur mon expérience d'un quart de siècle en ces matières et sur la valeur que ce terrain pouvait avoir dans ce temps-là pour l'Intercolonial en particulier. Il me sembla que si nous n'en faisions pas l'acquisition nous pourrions nous trouver dans l'absolue nécessité de l'acheter plus tard et que plus nous aurions différé, plus cher il nous faudrait le payer.

Mon honorable ami persiste à prétendre que ces lopins de terre furent obtenus par M. Hewson. M. Lodge ne me parut pas alors avoir participé à la transaction, comme je l'ai dit dans mon témoignage devant le comité, et je réitère cette déclaration devant la Chambre. A ma connaissance, la transaction s'est faite avec M. Hewson; c'est lui qui, par l'entremise de M. Lodge, est venu me parler de l'acquisition de ce terrain, et après qu'il m'eût fait voir l'à-propos et la nécessité de l'acheter et qu'il m'eût mentionné un prix qui me paraissait raisonnable, je pensai qu'il n'y avait pas de meilleur moyen que celui-là d'acquérir la propriété en question, et même que si nous avions décidé d'avoir recours à l'expropriation et de nous adresser à la cour d'échiquier ce terrain aurait coûté à l'Intercolonial non pas $18,000 mais $30,000, et pas un sou de moins. Détachés de la propriété dont ils faisaient partie ou simplement séparés les uns des autres, par des bornes, tous ces petits lopins n'auraient peut-être pas eu la même valeur qu'ils ont eu en devenant partie d'une grande étendue de terrain essentiellement et nécessairement destiné à répondre aux besoins de l'Intercolonial, surtout lorsque le Grand-Tronc-Pacifique serait rendu à Moncton. A mon sens, ce moyen d'acquérir la propriété en question était conforme au principe des affaires. Je savais qu'on avait déjà demandé $7,000, pour la propriété Hewson ; je le savais depuis quelques années. Mon honorable ami se contente de parler des efforts que M. Hewson a faits pour vendre pendant que le Gouvernement actuel aurait l'administration de l'Intercolonial. Remontant plus loin dans l'histoire, M. Hewson déclare que lorsque M. Haggart était ministre des Chemins de fer et des Canaux, son beau-père, M. George Chandler, avait aussi offert de vendre ce terrain. A cette époque l'Intercolonial ne signifiait pas grand'chose, il n'était pas nécessaire d'augmenter les commodités autour de la gare ; on ne faisait pas d'améliorations, ce n'était pas nécessaire ; son trafic languissait comme languissaient les affaires en général et il n'était pas besoin d'autre terrain dans ce temps-là. Mais vint le jour où cette propriété nous fut indispensable et nous en fîmes l'acquisition à très bon marché et conformément au principe des affaires. Certes, à en juger d'après les bruits qui ont couru en 1884 lorsque l'Intercolonial paya mille piastres un demi acre de cette propriété, nous fîmes un bon marché en achetant le tout à raison de mille piastres l'acre en 1904. Etudiée à la lumière des faits et de toute la transaction, la motion de mon honorable ami n'a donc pas l'ombre d'une raison d'être. Si, comme je l'ai dit en commençant, vous basez simplement cette motion sur un soupçon né du fait qu'il y a eu une élection et si vous la basez sur une insinuation tendant à faire voir que j'aurais dit à M. Lodge, dans un but de corruption, qu'il nous fallait cette propriété que nous l'achèterions de lui s'il l'obtenait. . .

M. AMES : Je n'ai pas dit cela.

M. EMMERSON : Non, mon honorable ami ne l'a pas dit, mais il l'a insinué.

M. AMES : Je ne l'ai pas dit.

M. EMMERSON : Et cela bien que j'aie juré sur les Saints Evangiles n'avoir eu avec M. Lodge, à ce sujet, aucune autre communication que celle qu'il m'a faite de lui-même à Ottawa, pendant la session de 1904, en faveur de M. Hewson, lorsqu'il m'a dit, en se représentant comme l'agent de ce dernier, que la propriété pouvait être achetée, et achetée à des conditions raisonnables.

M. AMES : Mais la preuve démontre que MM. Hewson et Lodge se sont rencontrés

et ont parlé de l'affaire après le 23 mai et non avant.

M. EMMERSON : M. Hewson n'a rien déclaré dans ce sens. Il ne pouvait se rappeler la date.

Examiné de nouveau, il a dit que cette affaire avait commencé au cours du printemps. Mais si M. Hewson a dit cela il ne reste plus qu'à savoir lequel, de lui ou de moi, a dit la vérité. Pour moi, j'ai déclaré que M. Lodge est venu me dire que le terrain pouvait être acheté de M. Hewson. Son témoignage, à lui, se résume à ceci : M. Hewson lui avait dit de venir me voir et il est venu de sa part me demander si nous voulions acheter ce terrain-là, ce qu'il est raisonnable de croire quand mon honorable ami (M. Ames) déclare que M. Hewson cherchait depuis plusieurs années à vendre cette propriété. Est-il si étrange que M. Hewson n'étant pas lui-même à Ottawa et sachant que M. Lodge s'y rendait, lui ait parlé de cette affaire ? L'affaire s'est conclue sans l'aide d'aucun intermédiaire. Nous avons acheté de M. Hewson. J'ignorais absolument les relations d'affaires qui pouvaient exister entre M. Hewson et M. Lodge.

Je ne savais pas qu'une partie quelconque du prix d'achat dût aller à M. Lodge ; de fait, je ne savais absolument rien des formalités de routine concernant l'acquisition de ce terrain. Ce sont les fonctionnaires qui ont vu à tout cela ; l'argent a été payé par chèques à M. Hewson, et pour ce qui est du département et du ministre, M. Lodge leur a été inconnu dans cette affaire. M. Hewson était la partie avec qui nous avons traité ; il a obtenu les titres des Milner, de M. Gibson et de la famille Jones.

M. AMES : Alors, pourquoi a-t-on payé $8,500 à M. Lodge ?

M. EMMERSON : L'argent a été payé à M. Hewson ; M. Lodge n'a rien reçu. L'Intercolonial n'a eu connaissance de rien à ce sujet.

M. AMES : Pourquoi M. Hewson a-t-il été forcé de donner à M. Lodge la somme de $8,500, aussitôt après l'avoir reçue ?

M. EMMERSON : C'est une affaire entre M. Hewson et M. Lodge, et la première fois que j'ai entendu parler de cela, c'est l'autre jour, lorsqu'on s'est mis à en parler ici même. J'ai fait cette déclaration sous serment devant le comité et je la réitère ce soir dans cette Chambre comme étant absolument conforme aux faits. S'il y a quelque chose de condamnable dans cette transaction, on ne saurait s'en prendre à moi ni au département ; le mal, s'il y a mal, est tout simplement dans l'imagination maladive et dans l'esprit de mon honorable ami (M. Ames). Si cette motion est basée sur les faits de la transaction, elle est absolument mal fondée. Je crois inutile d'insister davantage. J'ai fait ma déclaration devant le comité, je l'ai répétée dans cette Chambre en parfaite connaissance de tout ce qu'elle comporte, et je suis satisfait. Mon honorable ami dit que j'entendrai encore parler de cette affaire ici et ailleurs. Eh bien, je suis prêt à rencontrer mes adversaires n'importe où et à soumettre ma conduite non seulement au jugement de la députation mais de mes commettants et de tout le peuple.

L'honorable M. G. E. FOSTER : Il y a bien peu à faire pour compléter la déclaration si nette de l'honorable député de Saint-Antoine. L'honorable ministre a commencé par dire que le projet de résolution ne pouvait avoir d'autres motifs que le soupçon, l'insinuation et l'allusion détournée. Quand l'opposition se met en frais de dévoiler une transaction malheureuse ou extravagante, on semble n'avoir rien de mieux à faire, pour fortifier la défense que d'attribuer immédiatement cette attaque à une imagination maladive, au soupçon, à l'insinuation ou à l'allusion détournée. Cela, joint à d'autres phrases délicates et aimables comme en a débitées l'honorable ministre de l'Intérieur l'autre soir, semble constituer la pièce de résistance du parti ministériel chaque fois que pareilles questions se soulèvent. Eh bien, c'est là matière de goût ; exagération de style ou d'argumentation, ou bien profonde logique et argumentation irréfutable si l'on se place à l'autre point de vue : il n'en coûte rien pour faire un choix.

Cependant, la Chambre a dû le remarquer, et l'honorable ministre lui-même n'a pas dû l'oublier, dans le discours que nous venons d'entendre, il n'y a absolument rien qui déprécie, annule ou contredit d'aucune façon la déclaration d'un seul des faits allégués par l'honorable député (M. Ames). Je me suis efforcé, en prêtant une oreille très attentive au discours de l'honorable ministre, de saisir les raisons qu'il allait invoquer pour contredire, à l'aide de tous les documents dont il était muni, et soutenu qu'il était par sa parfaite connaissance de la cause, les inexactitudes dont mon honorable ami (M. Ames) avait pu se rendre coupable. Or, toute la Chambre l'admettra, non seulement il n'a pas contredit, mais il n'a pas même tenté de contredire une seule des allégations de l'honorable député.

L'honorable ministre voulait être jugé d'après les faits. Fort bien ! On lui a cité les faits, son discours est terminé et les faits demeurent tels qu'on les lui a exposés. S'il voulait des déclarations de faits, il en a eu et il les a encore. L'honorable ministre a dit—jamais aveu ne fut plus franc ni plus entier—qu'il avait eu une entrevue avec M. Matthew Lodge au mois de mai 1904 et que M. Lodge lui avait appris que M. Hewson avait le terrain de la tannerie et qu'il était à vendre. Voilà l'aveu du ministre, au sujet de son entrevue avec M. Matthew

Lodge. Il a ajouté qu'au mois de mai 1904, avant la visite et l'achat de la propriété, Lodge avait eu une entrevue avec lui à Ottawa et lui avait dit qu'elle était à vendre et qu'il pouvait l'acheter. Ce que l'honorable ministre a répondu à M. Lodge, je l'ignore. Il ne nous l'a pas dit, et il nous est inutile de le lui demander, nous n'obtiendrions pas de réponse.

M. EMMERSON : J'ai dit que j'avais répondu à M. Lodge que je ferais étudier la question.

M. FOSTER : Cela ne paraît pas dans mes notes.

M. EMMERSON : Alors, l'honorable député n'a pas pris note de ce que j'ai dit.

M. FOSTER : Ce que vous avez dit, je l'ai noté en partie, mais pas tout. Eh bien, je vais parfaire : Non seulement l'honorable ministre a fait la déclaration que j'ai citée, mais il a dit à M. Lodge, homme plein d'esprit, qu'il fallait étudier la question.

Etait-il possible, monsieur l'Orateur, de donner plus clairement à entendre la chose, à mots couverts, à un esprit aussi subtil que Lodge, toujours à l'affut des chances pouvant se présenter, toujours prêt à réaliser un profit légitime ? Il dit au ministre qu'une partie du terrain que le Gouvernement cherche à acheter ou qu'il doit acquérir est en vente, puis le ministre, à son tour, l'informe qu'il ira aussitôt aux renseignements. Voilà qui est plus que suffisant pour donner l'éveil à un esprit si subtil ; aussi Matthew Lodge comprend à demi mot, se met immédiatement sur la piste, et il ne la quittera plus désormais qu'il n'ait atteint le but. Cela se passait en mai. Les affaires marchent, les événements se déroulent, et Lodge serre de plus près le gibier, jusqu'en août, alors que le ministre arrive dans la ville de Moncton, où, de concert avec les autorités, il va visiter, non pas à minuit en secret, mais en pleine lumière du jour, la partie du terrain où se trouve la tannerie et les autres parties. Après avoir examiné ce terrain, discuté ses avantages et causé entre eux de l'utilité de cet achat, ils finissent par conclure en faveur de l'acquisition de l'immeuble. Matthew Lodge n'est probablement pas à cent lieues de Moncton au cours du mois d'août, pendant que ces événements se déroulent. Au moins, il est à portée de savoir que le ministre et ses fonctionnaires sont en train d'examiner la propriété des tanneries, ainsi que tout ce terrain triangulaire, du sommet à la base, et qu'ils se proposent de l'acheter. Cet examen terminé, déclare le ministre—et cela concorde parfaitement avec l'affirmation de l'honorable député—l'achat des terrains est arrêté. C'est ici que se dresse le point capital à décider : le mode à suivre pour l'acquisition de ce terrain. Sera-ce par voie d'expropriation ou autrement ?

Il est une autre déclaration qui doit trouver sa place ici. Le ministre affirme que, après avoir examiné cet immeuble en août, il décida de l'acheter. Il affirme aussi, au cours de ses observations, que Lodge vint le voir pour l'informer que ce terrain était en vente et pouvait être acheté de Hewson. Le ministre savait que Hewson avait cette terre en vente, et un esprit simple et droit aurait pu se dire: " Il est inutile de se donner tant de tourments pour obtenir cette terre ; Hewson, me dit-on, a cette propriété en mains et consent à la vendre; je vais charger M. Pottinger ou quelques-uns de mes fonctionnaires de se rendre directement chez Hewson et de s'assurer du prix de la propriété; mais je ne veux pas m'obliger à l'acheter au prix fixé par Hewson ". C'était là la ligne droite à suivre, pour s'assurer du prix de cette propriété, et si le ministre ou ses fonctionnaires eussent suivi pareille ligne de conduite, ils auraient appris de la bouche même de M. Hewson qu'ils auraient pu obtenir cette terre au chiffre même payé par Lodge, à moins que Hewson ne fut pieds et mains liés livré à cet homme à l'esprit retors et qu'il ne lui eût accordé la faculté de faire d'achat. Le ministre affirme qu'il n'a pas voulu faire l'expropriation qui aurait entraîné des frais plus élevés; mais je lui ferai observer que dans d'autres circonstances, il n'a pas reculé devant pareilles dépenses. J'en conviens, souvent l'expropriation est chose fort coûteuse, et c'est un mode d'acquisition qui entraîne très souvent plus de dépenses que tout autre mode; mais il fallait choisir entre l'expropriation, en cas d'urgence, ou bien s'adresser à M. Hewson que le ministre savait être le propriétaire, pour s'assurer du prix de la propriété. Le ministre affirme que, lorsqu'il a examiné ce terrain, il formait des parcelles détachées et qu'il aurait été plus dispendieux d'acheter tout le terrain en bloc. Mais s'il se fut adressé à M. Hewson, il aurait appris que toutes ces parcelles ne faisaient qu'un ensemble à cette époque et qu'on voulait les vendre en bloc. Au commencement du printemps, M. Hewson avait obtenu une option sur ces différentes parcelles de terrains. Mais rendu à cette phase des négociations, le ministre crut bon de s'adjoindre des auxiliaires; aussi chargea-t-il trois citoyens, d'une réputation inattaquable, d'examiner ce terrain, c'est-à-dire 14 acres .6. Ces messieurs firent donc leur examen et leur rapport est sur le bureau. Comme le ministre affirme que ces 14 acres .6 valent $1,000 l'acre, l'autre partie ne fut achetée que plus tard. Il ajoute que cette transaction est parfaitement justifiable, vu qu'en 1884, le ministère des Chemins de fer acheta un demi-acre de terre au prix de $1,000. Un mot d'explication à cet égard. Pour une parcelle de terre, située convenablement, tout le monde le sait, une compagnie de chemin de fer paiera un prix plus élevé que s'il s'agissait d'un achat plus considérable. Nous sommes dans une ignorance absolue

à cet égard, mais le fait qu'il s'agissait d'une petite parcelle de terrain dont le chemin de fer avait besoin, tend à expliquer le chiffre élevé du prix. Quoi qu'il en soit, ce fait n'intéresse nullement le marché en discussion qui est tout à fait indépendant de toute autre transaction. On s'est demandé si Lodge s'est abouché avec Hewson au sujet de cette affaire, et on a invoqué les dispositions du témoin. Voici ce témoignage:

D. Quand avez-vous donné cette option à Lodge ?—R. C'est longtemps avant le transfert.

D. Est-ce au cours de l'été ?—R. Oui, au cours de l'été.

D. L'été de 1904 ?—R. Oui.

A la page 32, voici ce qu'on lit au sujet des négociations intervenues entre Lodge et Hewson:

Ces négociations se poursuivent au cours de l'été. Cependant, j'ai acheté une certaine partie de ce terrain de M. Matthew Lodge.

M. EMMERSON : Lorsque j'appelai l'attention de M. Hewson sur la lettre en question, au cours de l'enquête, il répondit que la chose a eu lieu probablement, à une date antérieure.

M. FOSTER : La chose est possible ; je ne veux pas révoquer cette assertion en doute. Du reste, cela importe peu. C'est là le seul argument formulé par le ministre dans son plaidoyer, pour justifier cette transaction. Voici ce qu'il importe de retenir ici : par suite des opérations d'un entremetteur, Matthew Lodge, on a versé $8,500 des deniers publics pour des services d'une utilité problématique et cela pour un immeuble transporté au Gouvernement par l'individu même qui a fait toute la besogne et conduit toutes les négociations, à peine deux ou trois semaines avant que M. Lodge eût touché les deniers en question. Le ministre affirme que ces deniers ont été payés à Hewson : c'est parfaitement exact. Lodge s'aboucha avec Hewson et utilisa ses services, après que le ministre lui eût donné à entendre qu'il achèterait probablement cette propriété. Il s'entendit avec Hewson, et utilisa ses services pour obtenir une option et réunir en un seul bloc ces différentes parcelles de terrains.

M. EMMERSON : Pardon ; l'honorable député oublie peut-être qu'au cours de la conversation qui a eu lieu à Ottawa, il n'a été question que du terrain de Hewson. Personne n'a donné à entendre qu'il y aurait lieu d'acheter d'autres terrains. Ce ne fut qu'au mois d'août que la question de savoir s'il serait utile d'acheter ce terrain fut mise à l'étude, après que je l'eus visité, en compagnie de M. Pottinger.

M. FOSTER : Sans doute, mais avant cela, M. Lodge avait eu le soin d'engager M. Hewson à lui donner une option sur tous ses terrains. Le ministre en esprit alerte qu'il est, affirme qu'il a refusé d'entamer des négociations pour l'achat de la parcelle de cinq acres, à moins d'avoir la certitude d'obtenir les 18 acres. Voyons, croyez-vous que M. Hewson n'a pas saisi la chose aussi promptement que le ministre ? Après avoir sondé le terrain, sachant que le tout l'emporte sur la partie, et tenant directement du ministre que le Gouvernement serait disposé à acheter ce terrain, croit-on que pareils indices ne suffisaient pas pour engager M. Lodge à obtenir une option sur tous les terrains, quitte à les céder au Gouvernement ? Quant à la parcelle des cinq acres et à son prix, la chose est hors de doute, c'est la meilleure partie de l'immeuble. L'autre partie du terrain située en arrière, absolument inaccessible du côté des rues, à proximité du barrage et bornée par le terrain du chemin de fer, elle n'était guère utilisable que pour les usages du chemin de fer. La partie des immeubles Gibson et Milner qui fait face à la rue, reste encore leur propriété. La partie la moins élevée, située en arrière, est celle-là même que le Gouvernement a achetée au prix de $1,000 l'acre, et quant aux 3 acres 93 les estimateurs n'en ont fait aucune évaluation. Ils se sont contentés d'établir le prix des 14 acres 6 et le ministre lui-même a fixé le prix des 3 acres 93, la partie du terrain la moins élevée et la moins utilisable. Le ministre affirme que M. Lodge n'est pas un chaud partisan du Gouvernement, et qu'à une certaine époque, il se réclamait du parti conservateur. Je crois, en effet, qu'autrefois, il a figuré dans les rangs du parti conservateur, mais il est également vrai de dire que ces neuf ou dix années passées, il a prêté un fidèle et constant appui au ministre des Chemins de fer et à son parti. Non seulement, il a prêté son appui au ministre mais, il est un de ses amis intimes et c'est à ce M. Matthew Lodge que le ministre a donné à entendre que le Gouvernement achèterait la propriété en question, la tannerie comme l'a dit le ministre.

M. EMMERSON : C'est à tort que l'honorable député fait pareille affirmation. Je me suis contenté de dire que j'irais aux renseignements. Ce n'est pas là ni donner à entendre ni affirmer positivement que le Gouvernement achèterait la propriété. La décision à prendre relativement à l'achat de cette propriété s'appuierait sur le rapport des fonctionnaires.

M. FOSTER : Je m'en tiens à la déclaration même du ministre : lorsque M. Hewson l'informa que la propriété était en vente, le ministre répondit qu'il irait aux renseignements à cet égard. A mon avis, c'était là donner suffisamment à entendre à M. Lodge qu'en toute probabilité l'achat de cette propriété s'effectuerait.

M. EMMERSON : Il m'arrive souvent de me servir de pareille formule, relativement à d'autres questions, mais cela ne constitue pas une forte probabilité.

M. FOSTER : Quel profit M. Lodge a-t-il réalisé à même ce marché ? Une dépense de

$5,075 pour deux ou trois semaines lui a permis de réaliser un profit de $8,505, soit un bénéfice de 167 pour 100 ou à peu près. Il existe une frappante analogie entre ce marché et celui qui a eu lieu à Kemptville, Nouvelle-Ecosse, où, grâce aux renseignements obtenus de façon ou d'autre par deux amis du ministre de la Milice (sir Frederick Borden), bien que, dans cette circonstance, le renseignement ait été donné moins directement que dans le cas actuel, ces deux amis ont été en mesure d'acheter une grande partie d'un terrain relativement sans valeur et de le vendre plus tard au Gouvernement, au prix de $38,000 ou de $40,000. Dans l'affaire en discussion, on a donné plus clairement à entendre à un partisan et ami du ministre la possibilité de l'achat de cet immeuble par le Gouvernement ; ce monsieur prend l'occasion aux cheveux, obtient une option et pour une dépense de $5,000, s'étendant à deux ou trois semaines, il réalise un profit ne de $8,505. Celui qui a fait toute la besogne, réuni les parcelles en bloc, confectionné les actes et tout mis en ordre, a reçu pour ses services la somme de $300 ; tandis que l'individu qui s'est contenté de machiner dans l'ombre toute cette affaire, utilisant un précieux renseignement donné par le ministre à mots couverts, a recueilli, en retour de son inaction et de cette minime dépense, un profit de 167 pour 100, soit $8,000. Voilà un genre de transactions que le Parlement ne doit pas tolérer. Il ne s'agit pas ici d'un fait solitaire ; car, nombre d'autres affaires de ce genre nous ont été révélées et on mettra au grand jour de la publicité nombre d'autres transactions similaires, le Gouvernement semblant avoir pris pour pratique habituelle d'employer ces courtiers, ces intermédiaires, ces entremetteurs, auxquels il permet de réaliser des profits légitimes et illégitimes à même ces affaires. Pourquoi le ministre ne s'est-il pas abouché directement avec le propriétaire de l'immeuble, qui offrait de vendre cette propriété ? Si le ministre avait pris cette ligne de conduite, M. Lodge n'aurait pas mis dans son gousset environ $8,000. Quand bien même il faudrait recourir au procédé de l'expropriation, c'est bien la méthode la plus sûre pour le Gouvernement, en dernière analyse ; car cela lui épargne le risque de donner lieu à tous ces tripotages qui arrivent continuellement dans les achats faits par le Gouvernement.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), en terminant ses observations, a amené sur le tapis une nouvelle question, par manière d'exemple : cette affaire nous dit-il, ressemble d'une façon étonnante à une autre transaction qui a eu lieu à Kentville, où certains amis du Gouvernement, après avoir obtenu un renseignement secret, réussirent à acheter des terrains sans valeur qu'ils revendirent, plus tard, au Gouvernement au prix de $30,000.

L'honorable député qui a affirmé ce fait avec un si grand sérieux et je suppose, en toute sincérité, sera sans doute étonné d'apprendre qu'il n'est pas sorti un seul sou de la caisse publique, en paiement du terrain auquel il fait allusion. En terminant ses observations, il nous a dit que, abstraction faite des conséquences pouvant découler de cette affaire de Moncton, il eût été préférable de recourir au système d'expropriation. Or, dans l'affaire des terrains de Kentville à laquelle il fait allusion, c'est précisément le système d'expropriation qu'on a adopté, et la cour de l'échiquier est actuellement saisie de la question relativement au règlement de l'expropriation ; de sorte qu'il n'est pas sorti un seul sou de a caisse publique, pour l'achat de ces terrains qui, au dire de l'honorable député, ont coûté au pays $30,000. Quelles que puissent être les conséquences de l'achat ou de l'expropriation de ces terrains, il a été tenu compte de toutes les conditions que le ministre aurait posées relativement à l'achat du terrain de Moncton, et nous attendons la décision du tribunal.

Voilà à quoi se résume ce frappant rapprochement établi par l'honorable député avec des exemples de transactions similaires qui, à son dire, se produiraient chaque jour. Dans l'affaire dont il s'agit en ce moment, le ministère des Chemins de fer a acheté la quantité de terre voulue pour l'Intercolonial et au cours de recherches subséquentes, on apprit que ce monsieur Matthew Lodge avait acheté le terrain en question à un prix bien inférieur à celui payé par l'Etat, et le résultat de cette affaire, à commencer par le marché primitif conclu par M. Lodge jusqu'à l'acquisition du terrain de M. Hewson, c'est que M. Lodge a réalisé un fort joli profit à même la vente de cet immeuble. Voilà qui ne saurait faire doute. Le député de Saint-Antoine, Montréal, (M. Ames) a formulé une allégation qui, si elle est exacte, pourrait servir de base à sa motion et à sa procédure. Mais je l'espère, je réussirai à le convaincre de l'inexactitude de son allégation ; et alors dans l'impuissance où il se trouverait de prouver cette seule allégation, toute sa thèse croulerait par sa base. L'honorable député, si je ne me trompe, s'est servi de ces paroles que j'ai notées à l'instant même où il les a prononcées : "M. Matthew Lodge sachant,"—il s'agit ici de la méthode adoptée par M. Lodge, pour l'achat de ce terrain "sachant que le Gouvernement achèterait certainement le terrain et que, par conséquent, il ne courait aucun risque en passant ce marché," et ainsi de suite. Si cette allégation est exacte, si M. Matthew Lodge a reçu l'assurance du Gouvernement au sujet de l'achat de ce terrain et que par conséquent, il n'a eu aucun risque à courir, la thèse de l'honorable député repose sur quelque fondement. Mais, cette allégation est-elle conforme à la vérité des faits? Devant le comité, il n'a pas été apporté l'ombre même d'une preuve à l'appui de cette thèse.

M. AMES : J'ai prouvé, en m'appuyant sur la preuve, que le seul acheteur possible

était le ministère des Chemins de fer et des Canaux, et que M. Lodge a obtenu l'option, après avoir appris que le ministère avait l'intention d'effectuer cet achat.

M. FIELDING : L'honorable député (M. Ames) affirme—c'est là le fondement même de sa thèse, et cet argument disparaissant, toute la thèse croule par la base—que M. Matthew Lodge a fait cet achat, sachant que le Gouvernement achèterait certainement ce terrain et qu'il n'avait aucun risque à courir. Or, les témoins les plus autorisés à cet égard seraient le ministre des Chemins de fer et des Canaux et M. Lodge. Or, il y a quelques semaines, M. Lodge a rendu témoignage devant un comité de cette Chambre relativement à une autre affaire. J'ignore si l'honorable député s'est rappelé cette affaire à l'époque en question ; mais si réellement il s'en est souvenu, il est assez étrange que M. Lodge n'ait pas été entendu à l'égard de cette question.

M. AMES : J'ignorais la chose à cette époque.

M. FIELDING : Le ministre des Chemins de fer a rendu témoignage devant le comité, et il a affirmé catégoriquement et positivement n'avoir jamais donné à M. Matthew Lodge ni assurance quelconque ni renseignement à mot couvert à cet égard. Quand on vient faire une proposition au Gouvernement, la réponse ordinaire ou plutôt la formule consacrée en pareilles circonstances, est celle-ci : Nous mettrons la question à l'étude. Que peut-on dire davantage en pareilles circonstances ? Je le répète, le fond même de la thèse de l'honorable député repose sur ce prétendu renseignement équivalant à une asurance que le ministre aurait donnée à M. Matthew Lodge, au sujet de l'intention du Gouvernement relativement à l'achat de ces terrains ; si cette preuve vient à manquer, toute la thèse de l'honorable député s'écroule. En allant au fond des faits, nous constatons que le ministre a acheté certains terrains à Moncton, et cela à une époque où grâce à la politique adoptée par le Gouvernement en matière des chemins de fer, les terrains à Moncton étaient à la hausse ou au moins, la spéculation sur les terrains battait son plein. M. Lodge achète le terrain en question, s'entend avec M. Hewson pour le vendre au Gouvernement, transporte, par l'entremise de ce même M. Hewson, ce terrain à l'Etat et réalise ainsi certains profits. Tout ce qu'on pourrait observer au sujet de ce marché conclu par le ministre, c'est qu'il aurait pu acheter le terrain plus tôt. Si les députés de la gauche tiennent à affirmer que le ministre aurait dû acheter ce terrain, quelques mois plus tôt, c'est là une observation critique qui a sa raison d'être. Mais à coup sûr, on ne saurait imputer à crime au ministre de ne pas toujours acheter les terrains au moment psychologique. Quel que soit le prix payé pour un terrain, il est toujours facile de prouver qu'on aurait pu l'obtenir à un prix inférieur, à quelque date antérieure, et chacun de s'écrier: Pourquoi ne l'avez-vous pas acheté plus tôt, ce terrain, vous l'auriez payé meilleur marché ? La question se pose ici ; l'acquisition de ce terrain était-elle d'urgence pour les usages du chemin de fer ? La chose ne saurait faire doute ; en réalité, les honorables députés de la gauche semblent convenir de la chose, et appuient même leur thèse sur ce fait ; seulement, ils ajoutent que le ministre a payé le terrain trop cher.

Disons que M. Matthew Lodge, auquel le député de Toronto-nord (M. Foster) décerne le brevet d'homme à l'esprit alerte, ait acheté de petites parcelles de terrain dont se composait cette étendue de terre, et après les avoir réunies en un tout, ait offert au Gouvernement de les lui vendre en bloc. Etant donné que le ministre—et la chose semble parfaitement claire—n'a fourni à M. Matthew Lodge ni renseignement ni assurance quelconque au sujet de l'achat de ce terrain, quelle était alors la situation ? Le ministère désirant acheter ce terrain, le ministre décide d'en faire l'achat. Comment ? Est-ce en payant M. Lodge le prix qu'il demande ? Non. "Je n'en ferai rien" dit le ministre ; "mais je vais nommer des estimateurs, trois experts ayant l'entente des affaires, et ils prononceront sur la légitime valeur de ce terrain. Ainsi le ministre confie cette expertise à trois citoyens en vue de Moncton. L'un de ces experts est le maire de la ville, se réclamant du parti libéral. Un autre, M. Fred. W. Sumner, est adhérent du parti conservateur. C'est un homme d'affaires fort important et ancien député à l'assemblée législative du Nouveau-Brunswick. L'autre, M. H. G. Marr, que j'ai rencontré, ne se réclame, dit-on, d'aucun parti politique. Donc, ces trois messieurs, experts dans le monde des affaires, examinent les terrains en question, ou au moins la plus grande partie de ces terrains, car il paraîtrait qu'une petite parcelle de trois acres a fait plus tard l'objet d'un marché distinct.

M. AMES : Quatre acres et quart.

M. FIELDING : Quoi qu'il en soit, ces trois messieurs ont fait l'évaluation de la masse de ces terrains et ils ont décidé que $1,000 l'acre serait un prix légitime. Qu'on ne l'oublie point, Moncton est loin d'être une ville d'ordre inférieur, en ces jours de progrès moderne. Moncton n'est pas une ville aussi importante que Montréal, Toronto ou Ottawa, mais c'est une ville de progrès, et la valeur du terrain y est en hausse. Je le demande aux honorables députés, soit qu'ils habitent de grandes villes, soit qu'ils demeurent dans des villes moins populeuses : à leurs yeux, $1,000 l'acre est-il un prix exagéré pour un terrain situé au centre d'une ville ? Non, le prix est loin d'être exagéré. Le ministre des Chemins de fer a fait observer que pour l'achat d'une petite étendue de terrain à Moncton, il y a

vingt ans—et dans ces achats il faut tenir compte de la différence de quantité—le Gouvernement conservateur a payé le double de ce prix.

M. EMMERSON : Pour une parcelle détachée du lopin de terre en question.

M. FIELDING : Le Gouvernement conservateur n'acheta qu'un demi-acre, il est vrai, mais il le paya sur le pied de $2.000 l'acre. Au cours de ces vingt années, Moncton est devenu une ville importante, et l'industrie des chemins de fer y a pris de vastes développements ; le projet du Grand-Tronc-Pacifique est chose arrêtée, et tout le monde compte sur une hausse dans la valeur des terrains. En pareilles circonstances, le ministre achète un terrain pour la moitié du prix versé par le Gouvernement conservateur, il y a vingt ans ; mais je le répète, il faut tenir compte de la minime quantité de terrain acheté. En tenant juste compte de toutes les circonstances, tout le monde en conviendra, on ne saurait regarder comme un bien mauvais marché ou comme une exagération de prix, l'achat d'un terrain moyennant $1,000 l'acre, au centre même d'une ville prospère, ou d'une ville moins importante, au Canada. L'honorable député a complètement échoué dans les efforts qu'il a tentés pour établir sa thèse ; car tout au plus, aurait-il pu réussir en prouvant que le ministre aurait donné à M. Lodge une assurance, au sujet de l'achat de ce terrain. Le ministre a affirmé solennellement qu'il n'a donné ni renseignement indirect ni assurance à cet égard ; il s'est contenté d'employer la formule usitée par tout ministre, dans les réponses qu'il apporte à ceux qui viennent lui faire quelque proposition d'affaire : La question sera mise à l'étude.

Mais, s'écrie-t-on, pourquoi n'avez-vous pas soumis cette affaire à la cour de l'échiquier? Je le répète, nous avons porté à ce tribunal l'affaire de l'achat du terrain à Kentville, mais nous n'avons pas réussi davantage, par-là, à rallier les suffrages des membres de l'opposition. On le sait, il y a toujours une tendance chez les juges—et je n'emploie pas ici le mot " tendance " dans un sens dérogatoire à l'honneur du tribunal—il y a toujours, dis-je, une tendance à indemniser libéralement les expropriés pour cause d'utilité publique ; et si on emploie des estimateurs, indépendamment du tribunal, pour évaluer les terres que le Gouvernement a l'intention d'exproprier pour cause d'utilité publique ou qu'il a déjà expropriées, il faut l'avouer, les estimateurs se montreront aussi fort larges dans leur évaluation. J'ai souvenance d'une affaire qui s'est déroulée au Nouveau-Brunswick et dont j'ai eu personnellement connaissance, à l'époque où je remplissais les fonctions de ministre intérimaire des Chemins de fer. J'entamai des négociations pour l'achat d'un certain terrain et je réussis à obtenir une option pour $100,000. Il fut entendu que l'affaire serait portée à la cour de l'échiquier, mais que le prix payé ne devait pas dépasser $100,000. Plus tard, nous pensâmes qu'il serait sage, au point de vue de l'intérêt public, d'obtenir l'évaluation de cette terre, afin de constater s'il conviendrait de payer $100,000 ; or, les estimateurs décidèrent, dans leur rapport, que la terre valait au moins $118,000, et des citoyens très en vue de cette ville affirmèrent à titre de témoins, devant les estimateurs, que cette évaluation était au-dessous de la valeur réelle du terrain. Ainsi, si le Gouvernement s'adresse au tribunal, bien souvent il arrive que l'estimation faite de l'immeuble par la cour de l'échiquier, en s'appuyant sur les renseignements qu'elle peut se procurer, est fort libérale; et j'ajoute que la plupart du temps, le Gouvernement fait acte de sagesse en s'efforçant de conclure quelque arrangement juste et raisonnable, touchant l'achat des terrains, plutôt que de s'adresser à la cour de l'échiquier. Je le répète, il peut se présenter des circonstances exceptionnelles et je ne tiens nullement à faire une application générale de la règle que je viens d'établir. Je le répète, bien que l'affaire mentionnée par l'honorable député, en terminant ses observations, ait été soumise à la cour de l'échiquier, il trouve matière à critique à la chose. Pour me résumer, le député de Saint-Antoine (M. Ames) n'ayant pas réussi à établir que le ministre des Chemins de fer (M. Emmerson) ait donné d'assurance au sujet de l'achat de ce terrain ou bien, comme il l'a observé, au commencement de son discours, que M. Lodge savait d'avance qu'il vendrait cet immeuble au Gouvernement et qu'il ne courait aucun risque en l'achetant, force m'est de conclure que, dans l'impossibilité où l'honorable député s'est trouvé d'établir une allégation évidemment dénuée de fondement, toute sa thèse, si laborieusement édifiée, croule nécessairement par la base.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas eu l'avantage d'entendre les témoignages rendus sur cette question, au sein du comité des comptes publics, mais j'ai prêté l'oreille aux discours prononcés ce soir et surtout aux observations formulées par le ministre des Finances ; or, je l'avoue, si le gardien du trésor fédéral qui vient de nous adresser la parole approuve cette transaction, il n'est guère dévoré de zèle pour l'intérêt public.

A ses yeux, la chose la plus importante, c'est de détourner de son parti les soupçons que pourrait faire naître l'affaire en discussion, et le tort qu'il pourrait en éprouver ; puis, quant à la garde du trésor public, c'est là quantité négligeable. Si j'ai bien saisi sa pensée, il nous donne à entendre que dans l'espace de trois semaines, le prix des terrains a haussé de 160 pour 100 à Moncton. Dans une ancienne province de l'est, le prix d'un lopin de terre encore af-

fermé, en partie, à titre de pâturage, par l'administration de l'Intercolonial, a subi une hausse de 160 pour 100 et l'intérêt public a été sauvegardé ; puis aux yeux du ministre il est absolument convenable et digne d'approbation qu'un ami très en vue du parti au pouvoir ait mis dans son gousset $8,000 des deniers publics, et cela, pour des services d'une utilité plus que problématique, puisque le seul service réel est celui rendu par M. Robert W. Hewson qui a dirigé toutes ces négociations et reçu pour son travail la somme de $300 ; tandis que M. Matthew Lodge, en considération soit de son influence soit des renseignements qu'il a reçues, je ne saurais dire avec précision, a été en mesure d'empocher la somme de $8,505, au grand contentement du ministre des Finances qui est ravi de voir que pareille somme, puisée dans le coffre public, soit tombée dans le gousset de ce partisan politique. Le ministre félicite le peuple et le Parlement de ce fait et il s'engage en réalité, à veiller, à l'avenir, à ce que les partisans bien méritants soient également en lieu de bénéficier de semblables transactions et de s'enrichir aux dépens des contribuables du pays. On nous a représenté M. Matthew Lodge comme un homme fort habile et très adroit. A coup sûr, cet éloge doit être mérité, car s'il n'était pas doué de pareille habileté, il faudrait croire qu'il possède un don de prophétie inconnu depuis les temps bibliques.

Au dire du ministre des Finances, toute cette affaire repose sur l'allégation formulée par le député de Saint-Antoine de Montréal (M. Ames), affirmant que M. Matthew Lodge avait appris de certaine source que le ministère allait faire l'acquisition de ce terrain, pour les usages de l'Intercolonial. Eh bien ! si M. Lodge s'est contenté de conjecturer l'avenir, il faut en convenir, la conjecture est fort réussie. Quand bien même il n'existerait d'autre preuve que le fait que ce monsieur a fait l'acquisition de ce terrain par l'entremise d'un agent, dans la conviction bien arrêtée que le Gouvernement achèterait cette propriété pour l'Intercolonial à un prix très élevé, la chose pourrait donner lieu à certaines suppositions ; mais nous avons, en outre, l'aveu fait ici ce soir même par le ministre des Chemins de fer (M. Emmerson), déclarant qu'au cours du printemps de 1904, il a eu une conversation avec M. Lodge, au sujet de cette propriété même. Cet aveu existe donc, et le ministre des Chemins de fer semble croire qu'il a établi victorieusement sa thèse en informant la Chambre, que dans la circonstance en question, il a informé M. Lodge qu'il étudierait la question, afin de s'assurer si l'Intercolonial n'avait pas réellement besoin de ce terrain. Sans doute, cette conversation n'a guère dû prendre plus que les trente secondes nécessaires pour formuler cette remarque et recevoir la réponse en question.

M. R. L. BORDEN.

Si un sténographe avait pu confier au papier le texte de cette conversation, nous pourrions constater, je suppose, qu'elle s'est prolongée pendant quelques minutes au moins, et qu'il s'y est glissé certaines observations dont le ministre n'a pu se souvenir ce soir, tout comme il avait mis en oubli les détails de certaines conversations passées que nous aurions voulu lui rappeler, au cours du débat. Quoi qu'il en soit, il se produisit à ce moment certains incidents qui parurent convaincre M. Lodge qu'il aurait tout à gagner à obtenir des options relativement à cet immeuble ; et lorsque le ministre se rendit à Moncton, au mois d'août suivant, M. Lodge ne tarda pas à comprendre qu'il ne serait point déçu dans ses espérances ; car le ministre, accompagné de ses fonctionnaires, si j'ai bien compris le sens des témoignages rendus d'après ce que j'ai entendu ce soir, fit l'examen de cette propriété et non-seulement discuta l'acquisition du terrain de la tannerie, mais par une coïncidence remarquable, débattit aussi l'achat de toutes les parcelles de terrains sur lesquels M. Lodge avait réussi à obtenir des options.

Une autre coïncidence également remarquable, c'est que M. Lodge n'a obtenu d'options que sur le terrain que l'administration de l'Intercolonial jugea plus tard convenable d'acheter et il est possible que cette coïncidence repose entièrement sur la conversation toute fortuite qui eût lieu, au mois de mai 1904; seulement, il faut bien remarquer que lorsqu'il s'agit d'affaires, il est assez rare de rencontrer autant d'heureuses coïncidences qu'il s'en est produit au cours de cette affaire. En compagnie du sous-ministre ou de l'ingénieur, ou de quelque autre fonctionnaire, le ministre se rendit donc sur les lieux, pour faire l'examen des terrains en question ; et je le répète, le hasard voulut que leur examen se bornât à la propriété située dans cet endroit de la localité, sur laquelle M. Lodge avait, sur les entrefaites, obtenu des options ; terrains dont, par un heureux effet du hasard, le Gouvernement fit l'acquisition. M. Lodge avait payé pour ces terrains un prix quelque peu inférieur à $400 l'acre. Le ministre les lui paya $1,000 l'acre et pour s'innocenter, il s'autorise de l'estimation établie relativement à la partie la plus précieuse de cet immeuble ; mais on n'a pas fourni à la Chambre la moindre preuve de la valeur de certaines autres parties de la propriété comprenant environ quatre acres qui, si je ne me trompe, servent actuellement de pâturages. Le ministre des Finances (M. Fielding) fait valoir comme excuse le motif d'urgence. S'il rejaillit quelque blâme sur le ministre des Chemins de fer et des Canaux, s'écrie-t-il, c'est qu'il n'a pas fait plus tôt l'acquisition de cette propriété. Que devient ce motif d'urgence, en présence du fait qu'aujourd'hui, une partie de cette propriété est affermée comme pâturage ? Le ministre des Finances pense-

t-il que ce soit là une réponse valable, en présence du document que j'ai ici sous les yeux ? Voici une lettre dont l'auteur est l'avocat Friel, à qui, de concert avec M. Hewson, le chèque a été transmis. M. Friel, si je ne me trompe, est l'avocat représentant le Gouvernement à Moncton, l'agent du sous-ministre de la Justice, et voici ce qu'il dit dans cette lettre du 28 janvier 1905 :

Quand les lopins de terre appartenant à Gibson et à Jones, furent vendus, il fut entendu avec les propriétaires qu'ils auraient le privilège de s'en servir pour pâturage, jusqu'au moment où on en aurait beson pour le chemin de fer. Je vous ai mentionné ce fait quand j'ai reçu le chèque destiné au paiement des terrains.

En outre, le 27 avril 1905, dans une lettre adressée par M. Pottinger à M. L. K. Jones, tous deux fonctionnaires du ministère des Chemins de fer et des Canaux, je recueille le renseignement suivant :

Relativement à la terre récemment achetée de R. W. Hewson et son épouse, pour l'Intercolonial à Moncton, c'est le désir du ministre d'affermer partie de cette terre à madame Margaret A. Gibson et une autre partie à madame Alice Jones.

La raison d'urgence qu'on a alléguée, pour l'acquisition de ce terrain n'est donc guère valable.

M. FIELDING : Je n'ai absolument rien dit au sujet de l'urgence de l'achat de ce terrain. Je n'ai pas fait valoir pareille affirmation. J'ai cité les paroles du député de Saint-Antoine de Montréal (M. Ames) affirmant que le ministère avait besoin de ce terrain pour les usages du chemin de fer, et par conséquent, la question d'urgence n'est pas venue en discussion. J'ai tenu pour accordé que le ministère avait besoin de ce terrain et l'honorable député s'est rangé à la même opinion. Il n'a pas été question d'urgence.

M. R. L. BORDEN : Je demande bien pardon au ministre si j'ai mal interprété sa pensée.

M. FIELDING : Je me suis placé au même point de vue que le député de Saint-Antoine de Montréal (M. Ames).

M. R. L. BORDEN : Si je ne me trompe le ministère affirme que cette transaction ne prête à la critique que sous un seul point de vue: c'est que le ministre des Chemins de fer n'ait pas fait l'acquisition de la propriété plus tôt.

M. AMES : Pour les besoins de la discussion, j'ai affirmé qu'il était désirable et nécessaire que l'administration du chemin de fer fit l'acquisition de cette propriété.

M. FIELDING : Je me suis rangé à cet avis. Il n'a pas été question d'urgence.

M. R. L. BORDEN : Eh bien, si cet argument ne vaut point, je l'avoue, il ne constitue pas une réplique aux observations du ministre des Finances; cependant, l'argument est valable à d'autres égards, non seulement à raison des coïncidences que j'ai déjà signalées, mais à cause de la coïncidence des dates. Bien que le ministère n'eut pas un besoin urgent de ce terrain, en totalité ou en partie, pour les usages du chemin de fer, la date à laquelle M. Lodge obtient l'option sur ce terrain, coïncide avec celle fixée par les autorités du chemin de fer pour l'acquisition de ce terrain. Autre coïncidence remarquable. Dans le cours ordinaire des affaires, il y aurait lieu de supposer que même si un homme aussi retors, aussi habile, que M. Lodge eut fait l'acquisition de ce terrain dans la pensée de le transférer éventuellement au ministère des Chemins de fer et des Canaux et qu'il fut intervenu quelque arrangement ou entente à cet égard, il lui eût fallu attendre trois ou quatre ans avant qu'un besoin urgent de cette acquisition se fit sentir et que l'achat s'effectuât. Or, ici, c'est tout le contraire qui arrive. M. Lodge obtient ses options sur ce terrain et le ministère des Chemins de fer en fait l'acquisition, sur le champ, à un prix de 160 pour 100 supérieur au prix du marché pour l'ensemble des terrains, et de 300 pour 100 pour une partie du terrain. Voilà une autre coïncidence remarquable. Le ministre s'est élevé énergiquement contre les insinuations, les soupçons et les allusions détournées que s'est permis le député de Saint-Antoine de Montréal. Au cours de ses observations, je ne sache pas que le député de Montréal, Saint-Antoine (M. Ames) ait fait usage d'expressions qui puissent figurer dans la catégorie des " insinuations " des " soupçons " et des " allusions détournées "; mais, pour mon propre compte, sans m'inquiéter si on appliquera à mes paroles ces épithètes, j'affirme que les circonstances de cette affaire sont certainement remarquables, d'abord, en vue de la déclaration du ministre des Chemins de fer lui-même, et en second lieu, à cause des coïncndences extraordinaires que j'ai déjà mentionnées, coïncidences heureuses pour M. Lodge qui a réussi à mettre dans son gousset, dans l'espace de trois semaines, à dater de son achat, au moins $8,500, à même la caisse publique. C'est donc à bon droit que le député de Montréal, Saint-Antoine (M. Ames) a saisi la Chambre de cette question. En outre, je l'affirme, chaque mot contenu dans le texte de la résolution, dans la mesure où cette résolution expose les faits relatifs à cette affaire, a été amplement prouvé par le dossier et le ministre des Chemins de fer n'a pas réussi à faire une seule affirmation qu'on puisse considérer comme une tentative de révoquer en doute ou de réfuter les exposés de faits contenus dans cette résolution.

Eu égard aux faits exposés ici, c'est donc aux membres de cette Chambre qu'il appartient de se prononcer sur la question de savoir si le mode d'acquisit'on de ce terrain

est, oui ou non, légitime, et conforme à l'intérêt public. La résolution affirme que cette transaction est illégitime, et pour mon propre compte, je me rallie entièrement à cet avis et j'appuierai de grand cœur la résolution proposée par le député de Saint-Antoine, Montréal.

M. W. ROCHE (Halifax) : Monsieur l'Orateur, les intéressantes observations formulées par le député de Saint-Antoine de Montréal peuvent se diviser en trois points : d'abord, un exposé de faits et d'évaluation de terrains ; deuxièmement, une dissertation sur le meilleur moyen à prendre pour effectuer cet achat, et troisièmement une affirmation comportant que le prix payé est trop élevé. La conséquence découlant de ces observations c'est que, pour me servir de l'élégante expression du député de Toronto-nord (M. Foster), quelqu'un s'est fait payer un énorme pot-de-vin. Au cours de ses observations, l'honorable député nous a apporté l'exemple d'une grande société industrielle et il nous a signalé les méthodes qu'elle emploierait dans l'acquisition des terrains dont elle aurait besoin pour son exploitation. Je le sais parfaitement, mon honorable collègue est au courant des méthodes en vogue chez ces compagnies industrielles relativement à l'achat des terrains, mais je lui pose ici une question : ces sociétés adoptent-elles réellement les moyens qu'il a proposés et qui ont été préconisés par les deux orateurs qui lui ont succédé du côté de la gauche, moyens consistant à faire l'acquisition de ces immeubles en prenant directement contact avec le propriétaire ou le vendeur de la propriété? Est-ce que ces sociétés n'emploient pas d'intermédiaires? Est-ce qu'elles n'utilisent pas les services soit d'un courtier, soit d'un agent d'immeubles, soit d'un ami étranger à ces professions qui n'éveille pas les soupçons, soit de l'avocat de la compagnie? Peut-il nous citer un seul exemple d'une société industrielle s'adressant directement au propriétaire du terrain, dans le but de l'acheter? Ignore-t-il donc que du moment qu'une compagnie importante désire acheter un terrain, il se produit immédiatement une hausse sur le terrain convoité par cette compagnie?

Passons au second point. A-t-on adopté la méthode légitime pour l'achat du terrain? Le député de Toronto-nord (M. Foster) a déjà fait partie de plusieurs cabinets, et entre autres fonctions qu'il a exercées, il est possible qu'il ait rempli la charge de ministre intérimaire des Chemins de fer. Ne sait-il pas que, sous l'ancien régime, l'emploi d'intermédiaires a été la pratique invariablement en vogue dans l'administration de l'Intercolonial, et que l'acquisition de la plus grande partie des terres acquises par le Gouvernement conservateur pour les besoins de l'Intercolonial, s'est effectuée par l'entremise d'intermédiaires employés par le Gouvernement? A mon avis, ce système est excellent, car s'il eût transpiré que le Gouvernement se proposait d'acheter quelques terrains au bénéfice de l'Intercolonial, il se serait immédiatement produit une hausse dans le prix de ces terrains, au détriment de la caisse de l'Etat. Aux yeux des députés de la gauche, la conclusion découlant de cette méthode d'achat, c'est que, étant donné que le Gouvernement paye pour ces terrains un chiffre supérieur à celui de l'achat primitif, il est fatal et inévitable qu'il se produise quelque tripotage, ou pour me servir de l'expression courante, quelque grappillage, "grappillage" est un mot d'origine moderne, dont le sens n'est pas établi par les dictionnaires et il nous est impossible d'en connaître la dérivation. Supposons que, par malheur, il surgisse un différend entre vous et votre voisin.

Vous vous rendez chez l'avocat et vous lui exposez votre affaire. Il vous regarde d'un air savant ; il est possible qu'il comprenne votre affaire ou qu'il n'y entende goutte ; mais il vous en réfère à un texte de loi qu'il affirme être parfaitement clair ; puis vous vous adressez au tribunal, et que vous perdiez ou que vous gagniez votre procès, votre avocat vous transmet un mémoire de $200, $500 ou peut-être de $1,000. Aux yeux de l'avocat, ce n'est pas là ce qu'on peut appeler grappillage : il décore la chose du nom de frais. Si vous allez consulter le médecin, au sujet d'une maladie de foie ou de votre nervosité, il prendra un air grave, vous tâtera le pouls et vous donnera une prescription qui, dépouillée de ces termes techniques, se résume peut-être à la vieille formule : "rhum et tanaisie" ; puis il vous présente un mémoire de plusieurs centaines de dollars peut-être pour ce qu'il appelle, "services professionnels". Mais s'il arrive à un marchand de réaliser un profit sur ses prix d'achat ou de vente, ces messieurs de la gauche décorent la chose du nom de grappillage ou de tripotage. L'homme de profession n'a pas les mêmes dépenses à effectuer que le marchand ; celui-ci est tenu de payer ses commis ; son capital est engagé dans ses entreprises ; il lui faut acquitter ses taxes et faire face à ses dépenses ; et cependant, au dire de ces messieurs de la gauche, il ne lui est pas permis de réaliser de profit sur ses achats et ses ventes, sans qu'on décore ce profit du nom de grappillage, de griperie ou quelque autre terme d'opprobre. La chose est tout simplement absurde. On le sait, l'administration de l'Intercolonial use toujours de temporisation dans ses décisions. Quelquefois le ministère a subi des pertes, ne profitant pas d'une occasion favorable qui se présentait pour l'acquisition d'un immeuble, alors qu'il aurait pu en faire l'acquisition, à un prix moins élevé. Il est possible qu'il fût connu depuis quelque temps que le ministère des Chemins de fer désirait acheter cette propriété. Quoi qu'il en soit, si un fonctionnaire de l'Intercolonial, se fût abouché avec M. Hewson ou le propriétaire de ce terrain, il est fort probable que ce dernier en eût exigé un prix fort élevé ; aussi l'administration de l'Intercolonial a voulu

employer par mesure de prudence, un intermédiaire, pour effectuer cet achat. Depuis que cette enquête a été instituée, j'ai voulu, pour ma propre édification, en vue du vote que je dois donner et aussi afin d'être en mesure de répondre aux objections soulevées par mes collègues, j'ai voulu, dis-je, me renseigner auprès d'une personne faisant autorité, à Moncton, en pareille matière et je lui ai posé deux questions : d'abord, l'Intercolonial avait-il absolument besoin de ce terrain? deuxièmement, le prix payé pour ce terrain est-il légitime ? Ce citoyen de Moncton qui est parfaitement en mesure de juger des besoins présents et futurs de l'Intercolonial, m'a assuré que cet achat était absoiument nécessaire et que le ministère avait payé un prix légitime. Voilà tout ce que nous tenons à savoir. J'affirme en outre, que le Gouvernement, en traitant avec un particulier, ne doit pas agir précisément comme les particuliers qui traitent ensemble. L'Etat doit se garder d'écorcher ceux avec qui il traite. Il ne doit pas se montrer trop exigeant à l'endroit du propriétaire dont le terrain serait limitrophe au chemin de fer et qui se trouve dans l'impossibilité de le vendre à d'autres particuliers, à raison de sa proximité du chemin de fer. Le Gouvernement doit se faire un devoir d'user de libéralité envers les particuliers et de payer un prix légitime pour les propriétés qu'il achète. Le Gouvernement ne doit pas abuser de son pouvoir en forçant un pauvre homme à accepter une somme dérisoire, pour sa propriété, de peur qu'on ne le traîne devant la cour de l'échiquier, au risque d'épuiser toutes les juridictions et de se trouver en définitive en présence de la ruine, conséquence des frais accumulés par cette aimable confrérie d'avocats qui font leurs délices de plaider devant la cour de l'échiquier.

Quelques VOIX : Vous n'êtes pas tendre pour les avocats.

M. W. ROCHE : Je suis peut-être un peu trop dur à leur endroit. Le chef de l'opposition s'y entend quelque peu à déprécier le prix des terres, mais il ne semble guère apprécier le fait que le prix des terres puisse subir une forte hausse, provoquée par la prévision de l'établissement d'importantes industries dans le voisinage de ces terrains. Le prix des terres a subi une hausse énorme, après l'adoption du bill relatif au chemin de fer transcontinental ; et tous les propriétaires de terrains pouvant être utilisés pour les besoins de l'Intercolonial, ont immédiatement relevé le prix de leurs propriétés. Le Gouvernement a fait acte de sagesse en prenant une prompte décision au sujet de l'achat de cette propriété, de façon à répondre aux besoins futurs. Au lieu de censurer le ministre des Chemins de fer pour la franchise de son aveu, la loyale attitude qu'il a prise sur cette question, au lieu de le blâmer d'avoir rendu volontairement un témoignage tendant à convaincre tous les esprits sincères que, dans cette transaction, le prix payé pour ce terrain n'est nullement exagéré ni entaché de corruption, au lieu de censurer le ministre dis-je, le Parlement doit plutôt le remercier d'avoir pris une si prompte décision, dans l'acquisition de cette propriété pour les besoins du chemin de fer.

M. T. S. SPROULE (Grey-est): Il y a un aspect intéressant à noter dans la défense ou la réplique apportée à toutes les allégations formulées par les députés de la gauche, relativement à la conduite condamnable du Gouvernement dans cette affaire. Il est intéressant de jeter un coup d'œil rétrospectif sur les travaux de la session et de noter l'uniformité des répliques apportées par les députés de la droite aux accusations portées par l'opposition. A toutes ses accusations, l'invariable réponse, la réplique stéréotypée, est celle-ci : Vos allégations, vos exposés de faits, ne sont que du roman ; vos accusations ne reposent que sur des insinuations, des soupçons, de simples indices. C'est précisément là l'attitude prise, ce soir même, par le ministre des Chemins de fer, à l'égard de l'accusation formulée par le député de Saint-Antoine (M. Ames) au cours de la soirée, et comme mot de la fin, il ajoute : Si on affirme qu'il existe quelque irrégularité, dans cette affaire, cette irrégularité a pris naissance dans l'imagination maladive de l'honorable député. Voilà la quintessence de la réponse. Voici un marché qui a permis à un ami du Gouvernement de réaliser un profit de $8,500 sur l'achat d'un terrain que le propriétaire désirait vendre à l'administration de l'Intercolonial et dont il savait que celle-ci avait besoin.

Ce n'est pas une grosse affaire, environ $18,000. Le ministre des Chemins de fer dit que cela ne vaut pas la peine, que c'est une simple bagatelle, et le ministre des Finances opine dans le même sens. J'ai ici un journal qui donne la nouvelle suivante de Londres :

> Aujourd'hui, à la séance de la commission royale d'enquête sur les scandales d'approvisionnements pendant la guerre du Sud-Africain, sir George Goldie, un des membres, a montré que certains pourvoyeurs, sans capitaux, ont réalisé des profits de $600,000 sur des achats au total de $1,150,000.

Cela est considéré comme un grand scandale en Angleterre, quoique les commissionnaires n'aient réalisé que 50 pour 100 de bénéfice. Mais dans ce cas-ci, où le commissionnaire a réalisé 170 pour 100 de profit, le ministre des Chemins de fer et des Canaux dit que ce n'est rien d'important ; c'est une bagatelle puisque le montant des profits est si petit ; s'il eût eu recours à la cour d'échiquier ou à d'autres moyens, les profits auraient été plus élevés encore. Cependant, le même morceau de terre avait été acheté quelques semaines

auparavant pour la moitié du prix. Le département avait ses propres employés à cet endroit, mais il n'a jamais songé à faire demander au propriétaire du terrain qui cherchait à vendre combien il en exigeait. Au contraire, il permit très bienveillamment à un intermédiaire d'intervenir et de réaliser un profit de $8,505, qu'il faut payer et qu'il devra tirer illégalement des fonds publics. A-t-on jamais constaté si peu de sens commun et de sens des affaires dans une transaction de ce genre? Cependant l'honorable ministre dit que l'accusation ne repose sur rien de fondé, mais n'est qu'une chimère qui hante le cerveau malade de l'honorable député qui l'a lancée.

Avant cette affaire, la transaction de la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan avait été mise à jour ; l'on sait que la compagnie a acheté 250,000 acres de terre à $1 l'acre et qu'elle vend depuis ces terres à raison de $5 à $15 l'acre. Le ministre qui a répondu à cette accusation, a dit qu'elle n'était qu'insinuations, détours et soupçons; qu'elle n'était aucunement entachée d'irrégularité et elle fut défendue de la même manière que celle-ci. Puis le Gouvernement nous met au défi : Pourquoi ne portez-vous pas une accusation? Pourquoi ne spécifiez-vous pas quelques irrégularités ? Nous portons des accusations, mais ils ne nous donnent pas l'avantage de les prouver. Les témoins disparaissent du pays comme par enchantement. Où est M. Merwin, par le temps qui court ? Il est introuvable. Il est à l'étranger ; car s'il était amené devant le comité des comptes publics, il serait forcé de divulguer des opérations qui placeraient le Gouvernement dans une posture bien délicate.

Nous citons des témoins devant le comité d'agriculture, mais ils reçoivent l'ordre de ne pas répondre à nos questions. Le Gouvernement traite de la même façon absolument nos accusations concernant le coup de la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, une des affaires les plus disgracieuses et les plus compromettantes qu'un gouvernement canadien ait jamais commises depuis vingt-cinq ans passés. Ensuite, nous attirons l'attention sur le paiement de $295,000 à une compagnie imaginaire, la North Atlantic Trading Company, à une compagnie qui n'existe pas du tout, autant qu'il est possible de le savoir, ou qui n'existait pas au moment de la ratification du contrat.

Nous nous efforçons de connaître à qui l'argent du public a été donné et si le public a reçu l'équivalent de son argent; nous nous efforçons de faire la lumière sur tous ces faits en vertu du mandat qui nous est confié par le peuple, en vertu de notre droit indiscutable, et le Gouvernement nous répond : Pourquoi ne formulez-vous pas une accusation ? Pourquoi ne prouvez-vous pas ce que vous dites ? C'est bien ce que nous essayons de faire, mais lorsque nous traduisons des témoins devant le comité des comptes publics et devant le comité de l'agriculture, lorsqu'arrive le moment décisif d'obtenir une preuve, un partisan du Gouvernement se lève et objecte le défaut de rapport. Le témoin ne répond pas, et le président maintient l'objection. Le comité, qui est en majorité ministériel, approuve et nous ne pouvons faire notre preuve. Puis l'on nous accuse de procéder par insinuations, par détours, par soupçons. Malgré cela, nous trouvons le Gouvernement ou ses amis si intimement liés à cette compagnie que personne ne peut s'empêcher de soupçonner que les amis politiques se sont illégalement emparés des fonds publics, et s'il nous était permis d'interroger les témoins, nous pourrions établir notre preuve et confondre le Gouvernement.

Plus tard l'attention du Parlement est appelée sur une dépense de $7,250 sur des travaux exécutés en régie dans la province de Québec, sous le prétexte d'une entreprise d'utilité publique ; le Gouvernement allègue la construction d'un quai, lorsque c'est à peine un pont, dans un endroit où il n'y a pas d'eau pendant une certaine saison de l'année et où les animaux sont en pacage là où l'on prétend qu'il se fait de la navigation ; un endroit où, à eau basse, lorsque le barrage n'est pas fermé pour maintenir le niveau, n'est, à vrai dire, qu'un étang de moulin. Le Gouvernement n'ose appeler cela un pont, car le pays saurait alors que son argent a été gaspillé. Nous portons ces détails à l'attention du Parlement et du pays, nous maintenons que l'argent a été gaspillé, mais le Gouvernement nous fait réponse que nous rêvons, que l'accusation n'est qu'insinuations, détours et soupçons; qu'elle n'est pas fondée ; que la transaction est légitime ; que l'argent a été sagement dépensé et que le pays en a reçu l'équivalent.

Nous avons déterré un marché conclu entre le département de la Marine et des Pêcheries et des fabricants de chaudières à vapeur aux termes duquel le Gouvernement a acheté, pour $975, une de ces chaudières que n'importe quel particulier peut acheter à $600. Nous avons réclamé la condamnation de ce marché, mais de nouveau il nous fut répondu que ce n'était qu'insinuations, détours et soupçons ; que le marché est très régulier, que la bouilloire vaut ce que le Gouvernement en a payé, et les partisans ministériels furent appelés à ratifier. Nous citons à l'attention du Parlement l'achat d'une pompe approuvée par les compagnies d'assurance ; le marché a été conclu avec une compagnie de New-York par l'intermédiaire de son agent à Montréal. Le Gouvernement a payé $1,575 pour cette pompe, que la compagnie offre à tout venant pour $975. Nous avons conclu que quelqu'un avait empoché de forts profits dans cette affaire, mais encore il nous fut répondu, comme d'habitude, qu'il n'y a rien dans l'accusation qu'insinuations, détours et soup-

çons. C'est la réponse clichée que le Gouvernement oppose à toutes les accusations que nous portons quelles qu'elles soient.

Chaque fois, le Gouvernement se fie à sa majorité pour les repousser. Un de ces soirs derniers, nous avons mis le Gouvernement en demeure de défendre sa conduite au sujet de l'emploi d'un nommé Philip Wagner, qui a déjà été condamner deux fois à la prison pour manœvres frauduleuses et qui a purgé ses sentences, et qui est de plus soupçonné et accusé de s'être plusieurs fois approprié illégitimement le bien d'autrui ; cependant le Gouvernement nous a répondu que nous avions tort de nous récrier.

L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a affirmé que Wagner est honnête, que toutes ses opérations sont irréprochables, qu'il n'est que victime de la haine politique de ses adversaires ; il en a appelé à ses partisans et notre proposition fut repoussé, comme celle-ci le sera très probablement. Tel a été le sort de toutes nos propositions de blâme, quelles que fussent la nature précise des accusations et la gravité des fautes commises. Une majorité servile prive le public de l'avantage d'obtenir des éclaircissements sur toutes ces opérations louches. Nul doute que dans un instant le Gouvernement en appellera à ses partisans pour déclarer que ce marché est légitime et que le pays n'en a pas souffert. Mais le public se souviendra et ne se contentera pas des réponses frivoles de l'honorable ministre des Chemins de fer, de l'honorable ministre des Finances et de monsieur le premier ministre lui-même. Le public refusera de croire qu'il n'y avait rien de malhonnête dans le traité passé avec la North Atlantic Trading Company, dans celui qui a été conclu avec la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, dans la construction du quai de Disraéli et dans l'achat de terre dont il est maintenant question et qui a permis à un tiers d'empocher un profit de $8,500 pour rien. Le public ne croira pas que ces transactions sont honnêtes, mais il en tiendra le Gouvernement responsable. Le jour de la rétribution va venir et le public exigera que toutes ces iniquités soient exposées au grand jour ; il les condamnera comme elles le méritent, comme une tache pour le Gouvernement et pour le pays.

M. AMES : Je demande le privilège d'ajouter un mot. Je ne veux pas prolonger la discussion, mais je tiens tout simplement à montrer qu'une assertion que j'ai faite et que l'honorable ministre des Finances a mise en doute, ressort clairement de la preuve. Je n'ai pas pu trouver ce passage tout à l'heure, mais je désire maintenant le consigner au hansard. Parlant de M. Lodge, j'ai dit que lorsqu'il a acheté, il avait lui-même un acheteur assuré en vue. L'honorable ministre des Finances m'a mis au défi de montrer la preuve de mon assertion et je la tiens. Je la relève à la page 45, au cours de la déposition de M. Hewson :

D. Avez-vous pensé lorsque M. Lodge s'est fait donner une promesse de vente sur cette propriété et qu'il vous conseillait d'en faire autant pour d'autres propriétés, qu'il achetait pour son compte ou qu'il achetait en vue de vendre plus tard au gouvernement ?

R. J'ai cru qu'il achetait pour spéculer et qu'il reviendrait ensuite à l'Etat. C'est ce que je pensais.

D. C'est l'opinion que vous en aviez ?

R. Oui.

Ainsi, M. Hewson, qui agissait comme l'agent de M. Lodge et qui était en relations constantes avec lui, était convaincu que M. Lodge avait en vue un acheteur assuré, et ma déclaration est prouvée par ce témoignage.

(L'amendement de M. Ames, mis aux voix, est rejeté.)

Ont voté pour :

MM.	MM.
Alcorn,	Lalor,
Ames,	Lancaster,
Armstrong,	Lefurgey,
Barker,	Lennox,
Barr,	Lewis,
Bennett,	McCarthy (Calgary),
Bergeron,	McLean
Blain,	(Queen, I.P.-E.),
Borden (Carleton),	Monk,
Brabazon,	Morin,
Broder,	Paquet,
Chisholm (Huron),	Perley,
Christie,	Reid (Grenville),
Clements,	Roche (Marquette),
Cochrane,	Schaffner,
Cockshutt,	Sproule,
Crocket,	Staples,
Daniel,	Taylor.
Elson,	Tisdale,
Foster,	Walsh,
Henderson,	Wilmot,
Herron,	Wilson
Hughes (Victoria),	(Lennox-et-Adding.),
Jackson (Elgin),	Wright (Muskoka).—46.

Ont voté contre :

MM.	MM.
Adamson,	Kennedy,
Archambault,	Knowles,
Beauparlant,	Lachance,
Bickerdike,	Lanctot,
Bole,	Laurier (sir Wilfrid),
Borden (Sir Frederick),	Lavergne,
Bourbonnais,	(Drum.-et-Arth.),
Boyer,	Lavergne (Montmagny),
Brodeur,	LeBlanc,
Brown,	Lemieux,
Bruneau,	Logan,
Bureau,	Loggie,
Burrows,	Lovell,
Caldwell,	Macpherson,
Calvert,	McCool,
Campbell,	McCraney,
Carney,	McIntyre (Perth),
Carvell,	McIntyre (Strathcona),
Cash,	McKenzie,
Chisholm	Marcile (Bagot),
(Antigonish),	Marcil (Bonaventure),

Clarke,
Conmee,
Copp,
Crawford,
Cyr,
Demers,
Desjardins,
Devlin,
Dubeau,
Dugas,
Emmerson,
Fielding,
Finlayson,
Fortier,
Galliher,
Gauvreau,
Geoffrion,
Gervais,
Girard,
Greenway,
Harty,
Hughes (King, I.P.-E.),
Hunt,
Jackson (Selkirk),
Martin (Wellington),
Mayrand,
Miller,
Oliver,
Paterson,
Parent,
Piché,
Proulx,
Ratz,
Reid (Ristigouche),
Roche (Halifax),
Ross (Cap-Breton),
Ross (Rimouski),
Ross (Yale-Cariboo),
Smith (Oxford),
Sloan,
Smith (Nanaïmo),
Stewart,
Telford,
Templeman,
Turgeon,
Turriff,
Verville,
Watson,
Zimmerman.—89.

Ont pairé :

Ministériels :	Oppositionnistes :
MM.	MM.
Parmelee,	Worthington,
McCarthy,	Northrup,
German,	Macdonell,
Ethier,	Léonard,
McColl,	Ward,
Hall,	Fowler,
Pardee,	Pringle,
Guthrie,	Kemp,
Johnston,	Ganong,,
Sifton,	Haggart,
Belcourt,	Avery,
Fisher,	Stockton,
Hyman,	McLaren (Perth),
Aylesworth,	Osler,
Dyment,	Martin (I.P.-E.),
Sinclair,	Gunn,
Law,	Bristol,
Macdonald,	Forget,
Grant,	Maclean (York-sud),
Gordon,	Bland,
Black,	Lake,
Wilson (Russell),	Porter,
Finlay,	Boyce,
Wright (Renfrew),	Seagram,
Derbyshire,	Smith (Wentworth),

La motion de sir Wilfrid Laurier est adoptée et la Chambre se forme en comité sur les subsides.

DISCUSSION DES SUBSIDES.

Divers—Somme additionnelle requise pour le coût des recherches, démarcations et autres travaux astronomiques du ministère de l'Intérieur, y compris le coût des instruments. Les appointements des commissaires et des commis pourront être payés à même cette somme à un taux excédant $50 par année, nonobstant toute disposition contraire de l'acte du service civil, $5,000.

M. ARMSTRONG : Le ministre de l'Intérieur a-t-il l'intention d'affecter une partie quelconque de ce crédit aux travaux sur le lac Huron ou sur les lacs du nord ?

M. OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Non, ce crédit est destiné à la démarcation des frontières entre le Canada et l'Alaska et entre la province de Québec et les états américains de l'Est.

Pour payer à M. C. A. Deutschman pour améliorations et services relatifs aux grottes dans la chaîne des montagnes Selkirk (C.-B.), $5,000.

M. FOSTER : Expliquez, s'il vous plaît.

M. OLIVER : Des cavernes naturelles ont été découvertes dans les montagnes Rocheuses, près de Glacier, sur le parcours du Pacifique-Canadien. Depuis une couple d'années, M. Deutschman, a dépensé beaucoup d'argent dans ses travaux de découverte, d'exploration et de topographie dans ces cavernes. Il est prospecteur et il a droit en vertu des lois de la Colombie-Anglaise, à certains privilèges miniers qu'il est libre d'exercer. Bien que ces cavernes se trouvent dans la zone des terres fédérales, le droit aux minéraux précieux appartient à la province de la Colombie-Anglaise. Nous avons conclu avec le gouvernement de cette province un arrangement en vertu duquel, dès qu'une mine a été découverte et préparée pour l'exploitation, l'inventeur, ayant mérité l'octroi de la couronne, le Gouvernement fédéral lui concède les droits de surface et le gouvernement provincial, les droits de mine. Dans les circonstances, M. Deutschman peut, d'après ses droits de prospecteur, garder comme sa propriété l'entrée de ces cavernes. Il ne veut pas se prévaloir de ces droits, mais il insiste pour se faire indemniser de son temps et de ses travaux, tout en obtenant une compensation pour sa découverte. Ces grottes sont certainement une merveille de la nature, et nul doute qu'elles seront une attraction pour les touristes et partant d'un immense avantage pour le pays. Il ne serait pas juste ni raisonnable que le pays profite des avantages de cette découverte sans en récompenser le découvreur. A tout considérer, la splendeur des grottes, le temps que le découvreur y a consacré, les avantages que les explorateurs en ont retirés, nous avons pensé qu'il est juste d'accorder $5,000 de récompense, tant pour la découverte elle-même que pour l'abandon de tous les titres que le découvreur peut avoir.

M. SAM. HUGHES : Le Gouvernement a t-il fait faire la topographie de ces souterrains ?

M. OLIVER : Partiellement ; mais nous avons fait faire une inspection générale et une carte.

M. SAM. HUGHES : Est-ce dans le roc ?

M. OLIVER : Oui.

M. SPROULE : Le découvreur a-t-il trouvé des minéraux ?

M. GALLIHER : Oui.

M. OLIVER : : Je ne le sais pas, mais je sais qu'il peut se réserver un droit de mine à cet endroit.

M. SAM. HUGHES : Ces souterrains sont-ils près de la voie du Pacifique-Canadien ?

M. OLIVER : A trois ou quatre milles seulement.

M. SPROULE : Il a découvert une ouverture dans le roc et n'en aurait peut-être jamais tiré bénéfice, mais ayant trouvé un client obligeant, il reçoit du Gouvernement $5,000 pour avoir découvert un trou dans le roc.

M. GALLIHER : Ces cavernes sont situées à une trentaine de milles de Revelstoke, dans les régions que j'habite, et à trois ou quatre milles du Pacifique-Canadien. Ce n'est pas seulement une ouverture dans le roc. La galerie principale a été reconnue sur une longueur de deux milles et ces cavernes sont considérées comme une merveille naturelle.

M. SPROULE : N'y a-t-il pas une ouverture ?

M. GALLIHER : Certainement, toute grotte a son ouverture.

M. SPROULE : Le ministre dit qu'elles sont situées au milieu de rochers.

M. OLIVER : Certainement, ces cavernes sont situées à l'intérieur des rochers et s'étendent sous la montagne. Quelle que soit le phénomène qui a produit ces souterrains, ils n'en sont pas moins là, et ils sont nombreux, s'étendant dans toutes les directions. D'après moi, cette curiosité naturelle devrait être conservée intacte pour l'avantage du public. La question se réduit à savoir si le découvreur a un droit à sa découverte et si la compensation est juste et raisonnable. Aux termes de la loi de la Colombie-Anglaise, le mineur qui produit un affidavit déclarant qu'il a découvert du minerai à un certain endroit, peut se faire concéder des claims à cet endroit même. C'est ce qu'a fait M. Deutschman. J'ai son affidavit dans mon pupitre. Plus que cela, il a encore accompli ce que lui ordonne la loi de la Colombie-Anglaise, il a développé sa découverte pendant deux ans. Le conseil privé a décidé que les minéraux précieux trouvés dans la zone des 20 milles appartiennent à la Colombie-Anglaise, mais n'entraînent pas la possession de la terre. Deutschman a le droit en vertu de la loi, de creuser, excaver, ouvrir des tunnels, c'est-à-dire de détruire ces grottes s'il le juge à propos. Les visiteurs qui ont pénétré dans ces cavernes disent qu'elles sont merveilleuses.

M. BERGERON : Pourquoi la province de la Colombie-Anglaise n'indemnise-t-elle pas cet homme ?

M. GALLIHER : La Colombie-Anglaise n'a rien à y voir. Les droits que le découvreur a acquis pour sa découverte de minerai et comme mineur....

M. SPROULE : Vous dites que le minerai est la propriété de la province ?

M. GALLIHER : Le minerai appartient à la Colombie-Anglaise, mais comme cette découverte se trouve dans la zone des 20 milles, les droits de surface sont la propriété du gouvernement fédéral, et le mineur a droit d'acheter à $1 l'acre la terre sous laquelle il a découvert du minerai. Deutschman a amené les journalistes à la grotte, à ses propres frais, il l'a fait photographier et a envoyé les photographies en Europe et aux Etats-Unis.

M. BERGERON : Y en a-t-il dans le voisinage ?

M. GALLIHER : Non, mais si quelqu'un en désire, je suis certain de pouvoir lui en procurer. Quant au prix, je dois dire que si j'avais fait la même découverte et que je posséderais les mêmes titres que M. Deutschman, le Gouvernement ne les achèterait pas pour $5,000. Je considère que cet homme ne reçoit rien de plus que ce qu'il mérite pour le temps et l'argent qu'il a dépensés.

M. SAM. HUGHES : Cette indemnité donne-t-elle un titre parfait au Gouvernement ?

M. GALLIHER : Oui.

M. SAM. HUGHES : Très bien, je crois que c'est bon marché.

M. SPROULE : Si nous laissons passer ce crédit, l'honorable député nous promet-il qu'on ne donnera pas $5,000 à une autre personne pour boucher l'ouverture, comme on a fait au Yukon ?

M. GALLIHER : L'honorable député veut rire, mais je suis certain que s'il visitait ces cavernes, lui qui a le goût du beau si développé, il ne s'opposerait pas à ce crédit.

M. FOSTER : Vous connaissez les moyens de les fléchir.

M. MORIN : A propos de l'item 60, concernant la démarcation de la frontière, j'aimerais savoir si c'est l'intention du Gouvernement d'établir la ligne de division entre la province de Québec et le Labrador ou entre le détroit de Belle-Isle et le détroit d'Hudson ? Cette délimitation n'a jamais été faite et nous ne devrions pas nous exposer à être joués comme nous l'avons été dans l'affaire de l'Alaska. L'opinion général était, lorsque nous nous engageâmes dans cette dispute, que les lignes auraient dû être tracées depuis longtemps. La démarcation entre le Labrador et la province de Québec n'a jamais été établie et je crois qu'elle devrait l'être, afin d'éviter des difficultés pour l'avenir.

M. LEMIEUX : La question de la démarcation entre le Labrador et la province de

Québec fait présentement le sujet d'une correspondance entre le gouvernement de Terre-Neuve et le gouvernement du Canada. J'ai eu à m'en occuper lorsque j'étais avocat général. L'honorable député n'est pas sans savoir que depuis quelque temps, le gouvernement de Terre-Neuve a accordé de grandes concessions forestières à certaines personnes. La question de propriété s'est élevé entre les deux gouvernements. Nous maintenons que ces concessions sont en territoire canadien et que le gouvernement de Terre-Neuve n'a droit qu'à l'étroite lisière qui est comprise entre Blanc-Sablon et un cap, Fullerton, je crois, qui est situé à l'entrée de la baie d'Hudson. Voici où en est présentement la question : nous avons proposé de soumettre le litige au comité judiciare du conseil privé. La proposition avait été presque acceptée l'année dernière, mais aucune décision n'a encore été prise. Bien que nous nous attendions à ce que la difficulté soit définitivement réglée, la question est encore en l'état. Il y a échange de notes entre les deux gouvernements à ce sujet.

Pour payer à la compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton, conformément au jugement du comité judiciaire du conseil privé, le solde du montant reçu par le ministère de l'Intérieur pour la vente des droits miniers contenus dans la concession de terres de la compagnie, $27,090.

M. R. L. BORDEN : Donnez-nous une brève explication.

M. OLIVER : La compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton réclamait la houille aux termes de sa concession de terre. Le Gouvernement prétendit que la compagnie n'avait droit qu'à la surface et l'Etat au minerai. La compagnie institua des poursuites pour faire valoir ses droits. Dans l'intervalle, le Gouvernement exerça son droit supposé et vendit des privilèges de mines pour lesquels il reçut en paiement de l'argent et des certificats remboursables en argent.

La décision des tribunaux lui fut adverse et la compagnie resta en possession des mines. Le Gouvernement dut faire remise des montants qu'il avait perçus par la vente des droits de la compagnie. Celle-ci accepta l'argent, mais refusa les certificats et ce crédit est destiné à lui rembourser la valeur au comptant de la houille qui a été payée avec des certificats remboursables en argent.

M. M. S. McCARTHY : A qui furent vendus ces droits de houille ?

M. OLIVER : Je ne puis donner les noms des personnes qui ont acheté la houille contre des certificats, mais j'ai une liste des terres, si cela est de quelque utilité à l'honorable député.

M. HERRON : Où étaient situées ces terres ?

M. LEMIEUX.

M. OLIVER : Il y a eu 12 ventes dans le township 5, 1er rang, à l'ouest du 5e méridien, et la vente dans le township 8, 4e rang, à l'ouest du 5e méridien.

M. M. S. McCARTHY : Près de Macleod?

M. OLIVER : Au sud-ouest de Macleod.

M. HERRON : C'est probablement la houille que M. James Hill est supposé avoir achetée. C'est à l'ouest du 5e méridien, près du township 5.

M. OLIVER : Il y a six sections complètes et 30 acres.

M. M. S. McCARTHY : Combien d'acheteurs ?

M. OLIVER : Je ne saurais le dire exactement.

M. M. S. McCARTHY : Comme l'action était pendante en cour, je suppose que ce n'est pas la dernière émission de certificats remboursables en argent?

M. OLIVER : Il n'y a pas de différence, pourvu que ce soit du scrip remboursable en argent, et, naturellement, il s'agit ici de certificats remboursables en argent.

Immigration—Appointements des agents et employés au Canada, dans la Grande-Bretagne et à l'étranger, $150,000.

M. SPROULE : Nous avons soutenu déjà une longue discussion sur ce sujet, mais je ne crois pas que nous ayons eu beaucoup de renseignements sur la manière de dépenser cette somme.

M. OLIVER : La somme de $187,200 fut votée pour l'exercice courant, mais il nous faut $150,000 pour les neuf mois de l'exercice qui expirera le 31 mars 1907. Cette estimation est basée sur un total de $200,000 pour 12 mois, soit une augmentation de $12,800 pour 12 mois ou de $9,600 pour 9 mois. Le total des augmentations dans les différentes branches, est de $22,658.60 et les réductions de $13,058.60, laissant une augmentation nette de $9,600 pour les 9 mois expirant le 31 mars 1907.

M. URIAH WILSON : Nous avons entendu parler d'une compagnie d'imprimerie, en Angleterre, qui a été chargée d'imprimer 3,893,470 brochures, journaux et imprimés divers. Pourriez-vous me dire ce qui a été fait de ces impressions ; si elles ont toutes été faites en anglais ou en d'autres langues; combien elles ont coûté et pourquoi elles ont été imprimées en Angleterre plutôt qu'au Canada? Les impressions faites en Angleterre étaient pour la distribution dans la Grande-Bretagne et l'Irlande. L'on croyait à cette époque que c'était de meilleure politique d'imprimer la littérature d'immigration dans le pays où elle devait être utilisée.

M. SAM. HUGHES : Le "Herald", de Montréal, a-t-il protesté ?

M. OLIVER : La masse des impressions a été faite au Canada l'année dernière.

M. U. WILSON : Pourquoi avez-vous accordé ces travaux d'impressions à une personne qui n'avait pas d'imprimerie, et qui, autant que nous avons pu nous en assurer, était à ce moment un agent de commerce ? M. Preston nous dit que c'est parce qu'il voulait les avoir à courte échéance, mais cela ne s'accorde pas avec le bon sens. Ces impressions auraient dû être faites par voie de publicité et concurrence, au lieu de les adjuger à une personne qui n'était même pas imprimeur. Il est vrai que le père de cette personne, M. James Sutherland, était jadis propriétaire du " Dundas Banner " et avait une imprimerie, mais ce jeune homme avait été, pendant des années, l'agent du " Globe ", de Toronto, en Angleterre, et paraissait, à l'époque où il a accepté cette entreprise, avoir abandonné cette carrière depuis longtemps pour se livrer au commerce à commission. Le montant total a été payé pour ces impressions, de 1901-1902 à 1904-1905 (bien peu ont été imprimées pendant ce dernier exercice), est $57,593.87. C'est un fort montant à payer pour des impressions à une personne qui n'est même pas intéressée dans une imprimerie.

M. OLIVER : La masse des impressions a été faite au Canada l'année dernière. Bien peu ont été exécutées en Angleterre, et ce qui y a été fait l'a été par le même. La presque totalité de ce crédit sera dépensé au Canada. Bien que je ne puisse pas expliquer pourquoi cette méthode a été suivie, je puis cependant dire que l'expérience ordinaire des affaires nous prouve que ce n'est pas nécessairement une perte d'argent de faire faire des impressions par l'intermédiaire d'un agent, pas plus que de faire construire un édifice à l'entreprise plutôt qu'en régie. Tout le monde sait qu'il n'en coûte pas plus cher de faire faire son ouvrage par l'intermédiaire d'un agent que de le commander directement à la maison qui exécute les travaux, et en même temps l'intermédiaire peut réaliser une bonne commission et souvent un profit rémunérateur. Tous les centres de commerce sont remplis de ces commissionnaires qui font une besogne légitime. Je ne dis pas qu'il est juste d'avoir employé un agent dans ce cas-ci ; je ne dis pas que le montant qui a été payé est ce qu'il devrait être ; mais je dis que ce n'est pas une raison de prétendre que le travail a été mal fait ou fait à des prix excessifs parce qu'il a été exécuté par l'intermédiaire d'un agent.

M. LEFURGEY : Qui représentait le Gouvernement ?

M. OLIVER : Le commissaire de l'immigration.

M. WILSON : M. Preston a nié cela et a dit que c'était le sous-ministre.

M. OLIVER : J'ai découvert que cela est inexact. J'ai découvert qu'au cours de la dernière année pendant laquelle les impressions furent pour la plupart exécutées en Angleterre, c'est M. Preston qui a donné les ordres, mais pendant la première année, c'est le sous-ministre lui-même, qui était en Angleterre, qui a donné les instructions.

M. WILSON : Ceci prouve que le budget devrait donner plus de détails sur ces crédits, car si les montants affectés aux impressions avaient été énumérées, nous aurions pu interroger plus intelligemment, et nul doute que nous aurions fait cesser l'exécution des impressions en Angleterre pour les faire exécuter au Canada. Voici le tableau des montants qui ont été versés depuis trois ans à la compagnie pour les impressions :

Londres—Compagnie d'imprimerie et de publicité d'Arundel.

1901-1902—page L—22 :		
Réclames dans les journaux anglais	$15,611 39	
Impression de 601,000 exemplaires de " Western Canada", et vignettes	7,085 27	
		$22,696 66
1902-1903—page L—25 :		
Impression de 512,495 exemplaires de la brochure " Western Canada Newspapers "	7,420 14	
Emballage de 368,150 brochures	89 56	
Changements et clichés	222 00	
Impression de 608,000 exemplaires de la brochure " Western Canada Newspapers "	7,367 10	
Emballage de 118,000 brochures	28 71	
Impression de 500,000 exemplaires de la brochure "Questions and Answers"	2,857 10	
Impression de 500,000 exemplaires de la brochure " World's Best Wheat Fields "	2,858 70	
Empaquetage de 298,000 brochures	36 25	
Copies de chacune des 3 brochures, sur papier de luxe	17 03	
Transport des brochures	228 85	
		21,125 44
1903-1904—page L—28 :		
Dessin des frontispices et vignettes	307 59	
Impression de 514,645 brochures	4,652 27	
250 exemplaires sur véritable papier de luxe, vignettes demi-ton, etc	210 24	
Impression de 641,000 exemplaires de la brochure " Western Canada Newspapers "	7,489 19	
Emballage de 155,200 brochures	31 15	
Frais de transport	70 93	
		12 761 37
1904-1905—page L-28 :		
Impression de 121,350 brochures " le Canada Wants Workers "		1,210 40
		$57,793 87

C'est donc un total de $57,793.37 qui a été payé en trois ans à la compagnie d'imprimerie et de publicité d'Arundel. Le ministre admettra que si nous eussions connu les détails des crédits affectés à ces impressions, si nous eussions été à même de les discuter chaque année, nous aurions pu économiser beaucoup d'argent. D'un autre côté, quelle garantie le ministre a-t-il que ces impressions ont été faites à des prix raisonnables? Pourquoi encore avoir baptisé cette maison sous le nom de compagnie, lorsque le mari et la femme seuls la composent? Je crois savoir que quatre chèques furent remis à la compagnie en paiement des impressions et que tous quatre furent endossés par la femme du concessionnaire, au nom de la compagnie. Je ne vois pas pourquoi ces détours. Je n'approuve pas cette entreprise, car elle ne me paraît pas avoir été faite d'une manière pratique. Je crois que le département aurait dû demander des soumissions, même si ce travail devait être exécuté en Angleterre, ce que je n'approuve pas, car il aurait dû être fait au Canada. Les imprimés auraient pu être expédiés ensuite en Angleterre, en franchise, et nous n'aurions eu que le prix du fret transocéanique à payer, une bagatelle. La politique du Gouvernement devrait être avant tout d'employer la main-d'œuvre canadienne. Que cette transaction soit condamnée ou non par un vote de la Chambre, le ministre doit se tenir pour averti que la chose ne doit plus se répéter, et j'attends sa promesse à cet effet.

M. OLIVER : Bien que je sois très fortement en faveur du principe énoncé par l'honorable député, je dois dire que l'expérience que nous avons acquise dans les travaux d'imprimerie, est loin d'être à l'avantage des imprimeurs canadiens, même en comparaison des prix que nous avons payés à cet agent. Je ne puis pas donner en ce moment les prix exacts que nous avons payés pour les travaux exécutés par la compagnie d'Arundel, mais je crois savoir qu'ils comparent très avantageusement avec les prix que nous payons pour les mêmes travaux au Canada. De sorte que l'adoption des méthodes que condamne l'honorable député n'a pas apporté autant d'avantages aux imprimeurs d'Angleterre et causé autant de dommages aux imprimeurs canadiens qu'il est porté à le croire. L'ouvrage se fait à bien meilleur marché en Angleterre.

M. URIAH WILSON : Pas quand il passe par trois ou quatre commissionnaires.

M OLIVER : Oui, c'est ce que j'apprends.

M. SPROULE : Avez-vous la preuve que ces travaux ont été exécutés à meilleur marché qu'ils l'auraient été au Canada?

M. OLIVER : Je ne pourrais pas donner cette preuve ce soir, mais ce sont les renseignements que j'ai obtenus par la voie des employés du département. Je ne pourrais pas assurer à la Chambre que nous aurions payé plus cher au Canada qu'en Angleterre, mais on me dit que les prix là-bas sont très réduits, de sorte que nous n'avons pas perdu à faire faire nos impressions en Angleterre. Je concède toutefois que pour des raisons d'encouragement, il est préférable de dépenser notre argent au pays.

M. SAM. HUGHES : Le ministre ne croit-il pas que nous aurions pu obtenir en Angleterre des prix plus réduits encore que ceux de la compagnie d'Arundel?

M. OLIVER : Cela se peut, mais comme je l'ai dit, il ne faut pas prétendre que nous avons payé plus cher en accordant l'entreprise à un agent que si nous l'avions accordée directement à des compagnies d'imprimerie.

M. URIAH WILSON : C'est-à-dire un agent pour l'occasion, une personne qui n'est pas imprimeur. J'aimerais savoir ce qui a été fait de ces brochures. Ce n'est pas suffisant de savoir qu'elles ont été distribuées dans le Royaume-Uni.

M. OLIVER : Je ne pourrais pas donner à présent, à l'honorable député, la réponse qu'il a le droit d'avoir.

M. WILSON : Je vous en ai donné avis l'autre soir.

M. OLIVER : Je l'avais oublié. D'ailleurs je n'ai aucune objection à fournir plus tard ces renseignements. Je sais qu'en général ces brochures sont distribuées aux agents de compagnies de navigation, dans les foires agricoles, aux conférenciers et de différentes autres façons. Le système est de distribuer des brochures au lieu de les empiler.

M. WILSON : Vos agents vous envoient-ils des rapports détaillés de ces distributions ?

M. OLIVER : Non.

M. WILSON : Pourquoi?

M. OLIVER : Nous donnons pour instruction à nos agents de distribuer les brochures de propagande et comme elles ne sauraient leur être d'aucune utilité, nous supposons qu'ils les distribuent dans l'exercice de leurs fonctions.

M. WILSON : Le ministre n'a donc pas entendu la déposition de M. Preston ? Il a déclaré que les caves débordaient d'imprimés, où ils étaient entassés depuis des années. Je ne sais pas s''ils y ont été entassés avant ou après l'avènement du Gouvernement actuel, mais cela ne fait aucune différence. Je crois que le département devrait exercer assez de surveillance sur ses agents pour savoir ce qu'il advient de tous ces imprimés. Je soupçonne qu'il doit y en avoir des quantités énormes sur les rayons.

M. SAM. HUGHES : Je pense que ce qui nous intéresse le plus est de savoir si les impressions ont été faites. Quels moyen, en dehors de l'affirmation du commissaire de l'immigration, le Gouvernement a-t-il pris pour s'assurer que la marchandise a été livrée ?

M. OLIVER: Je crois qu'il est plus facile de faire un relevé des effets livrés par l'imprimeur qu'un relevé de la distribution par les agents. C'est si simple de distribuer ces imprimés que du moment où l'agent nous dit qu'il les a distribués, nous supposons que c'est fait. Nous nous fions naturellement à l'honnêteté des fonctionnaires dans l'accomplissement de leurs devoirs.

M. McCARTHY : Quelles sont ces brochures, par exemple " L'Ouest Canadien "? Est-ce la même que la Géographie ou l'Atlas distribué en Canada ?

M. OLIVER : C'est une petite brochure très simple, sans carte ni vignettes.

M. M. S. McCARTHY : Une autre est intitulée " Western Canada Newspapers ". L'impression de la première brochure a coûté $7,420.14 et l'impression de celle-ci, $7,367,-10. Je voudrais avoir une idée de ce que sont ces publications. Le ministre a-t-il des exemplaires de " Western Canada Newspapers " ?

M. OLIVER : J'apprends que nous en avons et que nous pouvons en tout temps les faire voir.

M. M. S. McCARTHY : La brochure intitulée " Questions and Answers ", dons l'impression a coûté $2,857.10 est-elle semblable à celle que nous publions dans l'Ouest sous le nom de " How and All About it "?

M. OLIVER : Quelque chose d'à peu près semblable.

M. M. S. McCARTHY: Le département va-t-il continuer la publication de cette brochure? A mon avis, il devrait la corriger en ce qui concerne la modification de la loi des homesteads relativement à l'inscription par procuration. Si c'est cette même brochure, ce n'est certainement pas la peine d'en faire imprimer en Angleterre. Nous pourrions en faire imprimer plus que moins au Canada et expédier le surplus en Angleterre.

M. OLIVER : Chaque nouvelle édition de brochure d'immigration est corrigée. Il n'y a pas de raison spéciale qui nous empêche de faire faire nos impressions en Angleterre plutôt qu'ici, si ce n'est peut-être que nous pouvons obtenir des prix plus réduits en Angleterre.

M. M. S. McCARTHY : Le ministre aurait-il l'obligeance de déposer sur le bureau des exemplaires des quatre brochures suivantes :" Western Canada ", " Western Canada Newspapers ", " Questions and Answers ", " World's Best Wheat Fields " ? en Angleterre plutôt qu'ici, si ce n'est peut-

M. SPROULE : Comment s'opère la distribution de ces brochures et de la littérature d'immigration généralement en Angleterre?

M. OLIVER : Une grande partie est confiée aux agents de compagnies de navigation, mais le département ne perd pas une occasion ni un moyen pour placer ces publications sous les yeux du public. Nous avons un automobile qui fait aussi la distribution dans les campagnes.

M. R. L. BORDEN : A quoi sert cet automobile ?

M. OLIVER : Pour promener partout dans les campagnes des échantillons des produits de l'Ouest.

M. SAM. HUGHES : Le ministre a-t-il entendu parler d'une collision dans laquelle l'un d'eux a figuré ?

M. OLIVER : J'ai entendu parler d'une collision. Cet automobile va dans les villages et les campagnes qui ne sont pas les mieux favorisées sous le rapport des communications avec le dehors. Cette exposition est plus accessible aux populations rurales que l'exposition sur chemin de fer.

M. SPROULE : J'ai entendu dire au ministre que ces brochures ne sont d'aucune valeur intrinsèque pour qui que ce soit. Comment sont-elles distribuées ? Les a-t-on données à la North Atlantic Trading Company, ou à M. Leopold ou à quelque autre personne ou compagnie ?

M. OLIVER : J'ai déjà dit que la plupart sont placées entre les mains des agents de compagnies de navigation ayant des rapports avec le Canada. Les agents les distribuent dans leur propre intérêt.

M. SPROULE : Quels sont ces agents de compagnies de navigation?

M. OLIVER : Toutes les compagnies de navigation qui ont des rapports avec le Canada ont des agents dans toutes les villes de la Grande-Bretagne—environ 5,000, et chacun de ces agents est un moyen de distribution de nos brochures d'immigration.

M. SPROULE : Savez-vous si M. Leopold distribuait de ces brochures?

M. OLIVER : Je ne le sais certainement pas, mais je crois que oui, et je ne vois pas l'objection. Quiconque veut distribuer ces brochures parmi les immigrants en perspective pourra le faire.

M. SPROULE : Combien en avez-vous donné à la North Atlantic Trading Company pour la distribution?

M. OLIVER : Comme ces impressions ont été faites en Angleterre, les brochures ne seraient d'aucune utilité à une compagnie dont la propagande se concentre dans l'Europe continentale.

M. SPROULE : Le Gouvernement sait-il que certains agents vendent ces brochures et se font payer par les immigrants en perspective pour ces renseignements?

M. OLIVER : Je n'ai jamais entendu dire que des brochures sur l'immigration au Canada aient été mises en vente. Il est possible que quelqu'un qui en avait un certain nombre en sa possession les ait vendues. Je ne croyais pas qu'elles eussent assez de valeur pour que la vente en fût profitable. Le gouvernement anglais publie des brochures sur l'immigration qui se vendent un prix modique.

M. SPROULE : Je suis informé que c'est ce qui a lieu à l'égard de certaines brochures canadiennes. On vend à ceux qui ont l'intention d'immigrer des brochures que le gouvernement canadien fait publier à ses frais.

M. OLIVER : Si nous avons jamais la preuve d'un semblable abus, nous prendrons les moyens d'y mettre fin. Une fois que les brochures ont été distribuées, nous pouvons difficilement savoir l'usage qu'en font ceux qui s'en procurent.

M. HERRON : Quel est le nom de votre agent à Great-Falls, Montana ?

M. OLIVER : Benjamin Davis.

M. HERRON : J'ai ici un numéro de la "Gazette", de Macleod, un des plus anciens journaux du sud de l'Alberta. Ce journal passe pour indépendant, mais il est très sympathique au Gouvernement. Le 12 avril 1906, il publiait un article assez étrange sur cet agent. En voici un passage :

On permet à l'agent du Gouvernement aux Etats-Unis de faire, de propos délibéré, de fausses représentations et de donner des renseignements erronés à ceux qui désirent immigrer, en les mettant en garde contre le district de Macleod et en leur conseillant de ne pas s'y arrêter, bien que Macleod soit le centre de la plus fertile région à blé, non seulement du Canada, mais du monde entier. Nous avons la preuve que cela a été fait par les témoignages recueillis et fournis à nos concitoyens par M. R. Walker. Nous avons vu une lettre sur ce sujet, écrite par l'agent à Great-Falls à M. A. F. Grady.

Si ces faits sont véridiques, c'est une injustice que ces agents commettent envers certaines parties du pays, en conseillant de ne pas s'y arrêter. L'honorable ministre voudra-t-il prendre des renseignements ? Il y a beaucoup d'autres plaintes contre cet agent, mais je n'en parlerai pas à présent.

M. OLIVER : Nous ne pouvons pas savoir ce que font nos agents. Il peut aussi arriver qu'on les accuse de choses qu'ils n'ont pas faites. La présence d'un agent du Gouvernement à Great-Falls est une preuve que nous désirons encourager l'immigration dans la région de Macleod. La nature du pays aux environs de Great-Falls ressemble beaucoup, à celle du pays aux environs de Macleod et il est naturel de supposer que les immigrants venant des environs de Great-Falls seraient plutôt disposés à s'établir dans la région de Macleod et à s'y plaire. Si cet agent détourne les immigrants de Macleod, il fait exactement le contraire de ce que nous attendions de lui en l'envoyant là.

M. URIAH WILSON: L'honorable ministre peut-il nous donner un état des primes sur les immigrants qu'il a payées? S'il ne tient pas à remonter à plus d'une année, qu'il nous donne le relevé de celles qui sont mentionnées dans le rapport de l'auditeur général de 1904-1905. Je voudrais savoir comment ces paiements sont faits et à qui ils sont faits ? Je préférerais avoir ce renseignement pour plus d'une année, mais je me contenterai d'une seule. Il y a, entre autres, une forte somme qui demande a être expliquée.

M. OLIVER : Les noms ne sont-ils pas dans le rapport de l'auditeur général ?

M. URIAH WILSON : Il ne dit pas a qui les paiements ont été faits. Il dit seulement pourquoi l'argent a été payé.

M. SAM. HUGHES : Je crois que le renseignement que demande l'honorable député pourrait être obtenu de la manière suivante, car j'ai déjà demandé la même chose : Des immigrants nous arrivent des îles Britanniques ; on décide ensuite si ceux qui les ont envoyés ont droit à la prime. Quand cela est fait, comment se font les paiements ?

M. U. WILSON : Je veux savoir à qui ont été payées les primes qui sont mentionnées dans le rapport de l'auditeur général de l'an dernier.

M. SAM. HUGHES : Ce que je voudrais savoir c'est comment on détermine le montant auquel un agent a droit et comment se font les paiements—l'envoie-t-on directement à l'ordre de M. Preston, ou de la personne qui a fait venir les immigrants au Canada ? Il a été dit devant le comité qu'on renvoyait en Angleterre une liste des immigrants avec le montant des primes et que M. Preston distribuait cet argent aux agents.

M. OLIVER : On me dit que c'est ainsi que les paiements sont faits.

M. SAM. HUGHES : Alors les agents doivent compter sur M. Preston pour recevoir leurs primes ?

M. OLIVER : Les comptes sont faits ici et les paiements se font par l'intermédiaire de M. Preston. pour qu'en sa qualité de chef du bureau en Angleterre, il soit averti que les comptes ont été payés. Quant aux noms de ceux à qui l'argent a été payé, on en trouvera la liste dans les bureaux de l'auditeur général. Si nous pouvions nous la procurer, le comité aurait, en très peu de temps le renseignement demandé.

M. U. WILSON : L'honorable ministre entend-il presser l'adoption de ce crédit ce soir ?

M. OLIVER : Nous ne pressons rien.

M. U. WILSON : Il y a une foule de renseignements que nous désirerions avoir et il se fait tard.

M. OLIVER : Nous soumettons les demandes de crédits à la Chambre et nous nous efforçons de fournir toutes les explications possibles. Naturellement, il est absolument impossible pour moi et pour qui que ce soit, d'être prêt à répondre à toutes les questions qui peuvent être demandées.

M. U. WILSON : Celles-ci sont très importantes.

M. OLIVER : Je suis content qu'elles soient posées, et un autre jour, je serai en état de donner la réponse. Si après mûre réflexion l'honorable député ne croit pas devoir consentir à ce crédit, nous pourrons continuer la discussion pour savoir au juste quels sont les renseignements importants qu'il désire avoir, et je tâcherai de me les procurer pour la prochaine séance du comité.

M. R. L. BORDEN : Je désirerais quelques explications relatives à certains item du rapport de l'auditeur général, pages L—13 et L—14. Il y a, par exemple, une somme de $227.96 à M. F. C. Blair, pour pension et logement et autres dépenses. Quelle est la nature de cette réclamation et quelle position occupe présentement M. Blair, dans le département ?

M. OLIVER : Il est employé dans le bureau principal et il s'occupe plus particulièrement des primes. Il s'occupait autrefois de l'inspection des jeunes immigrants anglais.

M. R. L. BORDEN : Est-il actuellement à Ottawa ?

M. OLIVER : Oui, mais il a reçu instruction d'aller à Québec faire une enquête sur les plaintes contre le restaurant des immigrants.

M. R. L. BORDEN : A la même page, une autre somme a été payée à M. R. W. Hilliard, pour services. Ce M. Hilliard est-il un fonctionnaire permanent.

M. OLIVER : Ses fonctions consistent à conduire les immigrants d'Ottawa à Winnipeg et il n'est payé que pour les jours qu'il est employé.

M. R. L. BORDEN : Il n'est pas permanent ?

M. OLIVER : Il est généralement employé mais pas continuellement.

M. R. L. BORDEN : Outre M. Hilliard, sur la même page, je vois que certaines sommes ont aussi été payées, "pour services", à MM. Charlebois, Johnston, Kehoe, Robertson, Ross et J. A. Stewart. J'aimerais à savoir quelles positions ils occupent et pourquoi on fait une distinction entre ce qui leur est payé et les salaires des fonctionnaires réguliers.

M. OLIVER : Dans le cas de M. Charlebois, c'est un état de ses dépenses, pendant qu'il a été à notre emploi. Il n'est pas employé continuellement et ce qu'il reçoit peut difficilement être assimilé à un salaire. M. Hilliard reçoit un salaire. Il fait l'inspection des jeunes immigrants anglais, mais cet item se rapporte à des voyages faits à la demande du gouvernement anglais.

M. R. BORDEN : Et Johnston, Kehoe et Ross ? Pourquoi les paie-t-on à la journée et quelles sont leurs fonctions ?

M. OLIVER : Ils sont payés à la journée et ils sont employés à conduire les immigrants.

M. R. L. BORDEN: A la page L—14, il y a: M. A. C. Hawkins, M.D., services professionnels ; reçoit-il un salaire ?

M. OLIVER : C'est l'inspecteur médical à Halifax.

M. R. L. BORDEN : Reçoit-il un salaire régulier.

M. OLIVER : Oui.

M. BORDEN : Exerce-t-il en même temps sa profession ?

M. OLIVER : Oui.

M. R. L. BORDEN : Quel est son salaire?

M. OLIVER : $1,000.

M. R. L. BORDEN : Il y a un autre item: Dickey, H. L., M.D., surintendant, Halifax Detention Hospital, quatre mois, du 30 juin, à $100, $400." Lui permet-on aussi d'exercer sa profession ?

M. OLIVER : Oui.

M. R. L. BORDEN : Combien d'heures par jour ces médecins consacrent-ils aux devoirs de leur charge ?

M. OLIVER : Le docteur Hawkins visite les navires et cela l'occupe deux ou trois jours par semaine.

M. R. L. BORDEN : Pendant combien de temps ?

M. OLIVER : Pendant la saison d'immigration ; la première moitié de l'année.

M. R. L. BORDEN : Il est payé pour toute l'année ?

M. OLIVER : Oui ; il reçoit une somme fixe par année, et il est tenu d'inspecter tous les navires qui arrivent.

M. R. L. BORDEN : Combien de temps le docteur Dickey consacre-t-il aux devoirs de sa charge ?

M. OLIVER : Il visite l'hôpital tous les jours et soigne les malades ; il consacre à cela tout le temps nécessaire.

M. R. L. BORDEN : Le ministre peut-il nous donner une idée du temps qu'il consacre à cela ?

M. OLIVER : Je n'en sais rien ; on me dit qu'il y a presque toujours des malades à l'hôpital, mais le temps qu'il faut pour les soigner peut varier à l'infini.

M. R. L. BORDEN : C'est un honoraire qu'on lui paie et il s'engage à traiter tous les malades qui se présentent ?

M. OLIVER : Oui. Ce que nous lui payons nous est remboursé par les compagnies de paquebots, ou par le patient lui-même, dans la majorité des cas.

M. R. L. BORDEN : Un autre item : " De Cœli, Belgique, annonces ". En quoi consistent ces annonces ?

M. OLIVER : C'est notre agent en Belgigue, un pays où les agents d'immigration peuvent opérer librement ; ces annonces ont servi à faire connaître les avantages du Canada, comme champ d'immigration pour les Belges.

M. R. L. BORDEN : Ce pays n'était pas compris dans l'arrangement avec la North Atlantic Trading Company ?

M. OLIVER : Non ; la Belgique et la France étaient exceptées.

M. U. WILSON : Quelle est la règle du département au sujet des uniformes aux agents dans les villes ? A-t-elle été changée depuis quelques années ? A Halifax, par exemple, combien d'uniformes distribuez-vous aux agents, par année ?

M. OLIVER : Deux, un en été et un en hiver.

M. U. WILSON : C'est un progrès, car M. Sifton a souvent déclaré qu'il ne donnait qu'un uniforme et un pantalon en plus, à chaque agent. Le ministre actuel est plus généreux, du moins à Halifax. Je vois que cinq agents à Halifax ont reçu des uniformes en 1904 ; un a coûté $74, un autre $67.50. Un agent a aussi reçu un paletot. A la page L—14, cinq autres agents ont reçu chacun deux uniformes et un paletot. On paraît les vêtir bien et dans les hauts prix. Les paletots ont coûté $30, $34, $30 et $24. Voilà des dépenses au sujet desquelles vous aurez à donner des explications, la prochaine fois. Je voudrais aussi avoir des détails sur le paiement des primes, surtout celles qui ont été payées à la North Atlantic Trading Co."

M. OLIVER : Pendant quelle période ?

M. U. WILSON : Depuis la signature du contrat. Vous payez l'intérêt sur un dépôt de £1,000. Je voudrais savoir si vous avez reçu l'intérêt sur la somme de $5,553.33 que vous avez avancée à cette compagnie en 1900. Est-ce le Gouvernement qui avance l'argent sur lequel il paie un intérêt ?

L'an dernier, la compagnie a reçu $86,997.66 en primes. Il est trop tard pour engager un débat, mais on me dit que cette compagnie ne vend pas de billets, qu'elle n'agit pas comme agent. Elle prétend faire connaître le Canada et fournir des renseignements à ceux qui manifestent l'intention d'y venir. Le Gouvernement prend les noms de tous ceux qui nous arrivent des pays où cette compagnie est censée opérer, et quelle que soit la part qui revient à la compagnie dans cette immigration, le Gouvernement lui paie la prime sur chaque immigrant de la classe agricole. Je tiens à avoir des renseignements complets sur toute cette affaire, et savoir à qui les primes ont été payées, etc.

M. OLIVER : Je ne sais pas si à la prochaine séance je pourrai fournir à l'honorabel député tous les renseignements qu'il demande. Dans le rapport de l'auditeur général il trouvera les primes payées en Angleterre ; mais je ne sais pas si nous pourrons avoir cette liste à si bref délai.

M. U. WILSON : Il vaudrait mieux réserver cet item.

M. OLIVER : C'est au comité à en décider.

M. W. J. ROCHE : Quand l'honorable ministre déposera les brochures demandées par l'honorable député de Calgary (M. McCarthy), voudra-t-il déposer aussi quelques-uns de ces articles écrits par M. C. C. Cliffe et pour lesquels le compte se trouve dans le rapport de l'auditeur général, page L—24 ? M. Cliffe a été payé pour avoir écrit 39 articles sur l'immigration, à raison de $15 chacun, quatre autre à $45 pièce, $100 pour avoir préparé et revisé 60 formules de lettres ou certificats, et $50 pour avoir corrigé une géographie. Le ministre a un nombreux personnel à sa disposition, il a un commissaire d'immigration, des agents, de nombreux journaux ministériels qui sont, en réalité, subventionnés et qui vendent des centaines de milliers de copies de leurs éditions spéciales, il fait imprimer et distribuer ces brochures dont a parlé l'honorable député de Calgary, et malgré tout cela, il est encore obligé de payer à cette écrivain des sommes considérables pour des articles spéciaux. J'aimerais à voir ces écrits ; ils doivent être très précieux, à en juger par le prix, et je suis certain que les membres de la Chambre aimeront à en avoir des échantillons.

M. U. WILSON : Il y a un autre item, peu élevé mais très important, sur lequel je désire appeler l'attention du ministre ; il est à la page L—16 :

Ed. Bélanger et Cie, galon d'or, lisières de velours, boutons et insignes, $80.98.

Quelqu'un peut-il dire à quoi ont servi ces articles ? Quand le ministre nous ap-

portera les renseignements demandés, voudra-t-il nous donner des explications relatives à ces hôpitaux de Montréal et de Québec et nous dire si on y traite les immigrants. D'après le rapport de l'auditeur général, on a payé de fortes sommes pour ces hôpitaux. Est-ce que ces dépenses, autrefois, n'étaient pas à la charge des compagnies de paquebots ?

M. R. L. BORDEN : Avant d'en finir, je ferai remarquer à l'honorable ministre qu'à la page L—27, il y a un item pour 250,000 exemplaires de l'édition des récoltes du "Free Press" de Winnipeg, pour lesquels on a payé $9,375. Il y a encore 200,000 exemplaires d'une édition spéciale du "Canadian-American", de Chicago, Ill., qui ont été payés $1,900. Dans un cas, on paraît avoir payé environ quatre fois plus cher que dans l'autre. Comment explique-t-on cette différence ? 250,000 exemplaires du "Free Press" de Winnipeg, coûtent $9,375, soit environ 4 cents pièce, pour un quart de million, et 200,000 exemplaires du "Canadian-American" ne coûtent que $1,900, soit moins d'un cent par exemplaire. Pourquoi cette différence ?

M. OLIVER : Je ne puis pas en donner l'explication, dans le moment, mais, parce que les prix ne sont pas les mêmes, ce n'est pas une preuve qu'ils sont inexacts dans un cas ou dans l'autre.

M. R. L. BORDEN : Je ne le prétends pas ; je demande une explication.

M. OLIVER : Je déposerai des échantillons des deux éditions, la prochaine fois que l'item reviendra en discussion.

M. R. L. BORDEN : Je pourrais répéter ce que disait l'autre jour le ministre. Parce qu'on a recours à un intermédiaire, cela ne veut pas toujours dire qu'on paie plus cher qu'on ne devrait, mais il est bon de se renseigner sur toutes les circonstances qui accompagnent la transaction. Voici encore un autre item :

Le "Globe" de Toronto, une page d'annonce et 900 copies de l'édition du 60e anniversaire, $695.

Combien a-t-on payé pour la page d'annonce et combien, pour les exemplaires?

M. OLIVER : Il n'y a pas eu de distinction faite.

M. R. L.BORDEN : Combien peut coûter une annonce d'une page?

M. OLIVER : Je crois qu'actuellement, nous avons un marché avec le "Globe" pour sa prochaine édition. Il publiera une page d'annonce pour $700.

M. R. L. BORDEN : Je crois qu'il y a eu une annonce dans l'édition de Noël, pour $600. Elle n'était peut-être pas de la même longueur. D'ici à la prochaine séance, l'honorable ministre pourra jeter un coup d'œil sur les comptes d'impressions et d'annonces aux pages L—26 et L—27.

M. OLIVER : Très bien.

M. URIAH WILSON : Quand ces crédits reviendront-ils en discussion?

M. OLIVER : La prochaine fois que la Chambre siégera en comité des subsides.

M. URIAH WILSON : Demain?

M. OLIVER : Oui.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : J'inscris l'item 56 adopté, et l'item 55 réservé.

M. R. L. BORDEN : Nous aurons naturellement le droit de poser des questions relatives aux item 55 et 56.

M. OLIVER : Oui.

M. URIAH WILSON : Nous pourrons discuter la question généralement, si nous le désirons?

M. OLIVER : Oui.

Ministère de l'Intérieur—Institutions scientifiques et relevés hydrographiques—Observatoire astronomique de l'Etat—Pour pourvoir aux appointements des employés spécialistes et des commis, $10,972.50.

M. R. L. BORDEN : Il paraît y avoir une forte augmentaion dans ce crédit.

M. OLIVER : Elle est due à l'augmentation statutaire du salaire des fonctionnaires.

M. SPROULE : Dans votre département accordez-vous l'augmentation statutaire à tous ceux qui y ont droit?

M. OLIVER : Oui. L'augmentation du crédit affecté à la délimitation de la frontière est dû au surcroît d'ouvrage. Pour les travaux sur le 49e parallèle nous demandons $41,000. Il faut faire de nouveaux arpentages et remplacer les bornes, le long du 49e parallèle qui sert de frontière internationale depuis le lac des Bois jusqu'au détroit de Georgia. La partie à l'ouest des Montagnes Rocheuses a été arpentée par une commission mixte, de 1859 à 1863. Depuis le lac des Bois jusqu'aux Montagnes-Rocheuses, un arpentage a été fait de 1872 à 1874. Avec le temps les bornes se sont détériorées et ont disparu et sur la section à l'ouest des Montagnes-Rocheuses, l'arpentage a été incomplet. Pour toutes ces raisons, il est nécessaire de refaire ce travail.

En 1902, un arrangement a été conclu avec les Etats-Unis pour faire le travail à frais communs. Chaque pays devra arpenter une partie de la frontière et les calculs des arpenteurs d'un pays seront revisés par ceux de l'autre pays. Les travaux ont été commencés en 1903, mais cette même année j'ai été obligé de me rendre en Angleterre ainsi que M. McArthur, l'arpenteur en charge de ces travaux, il n'y a eu que très peu de chose fait du côté canadien. Les Etats-Unis sont une année en avant de nous et

ont presque terminé leur part du travail sur la frontière à l'ouest des montagnes.

J'espère que le crédit demandé nous permettra de finir notre part du travail pendant le prochain exercice. Le premier arpentage de la partie ouest de la frontière fait de 1859 à 1863, a coûté environ $1,190,000, et cette dépense a été partagée également entre les deux pays. Jusqu'à présent, les travaux qui se poursuivent actuellement ont coûté $250,000 aux Etats-Unis. Nos dépenses, jusqu'à présent n'atteignent pas la moitié de cette somme.

L'état estimatif des dépenses courantes des brigades topographiques est de $36,000, et les salaires des arpenteurs et de leurs aides professionnels, de $5,000.

M. R. L. BORDEN : Comment se fait ce travail ?

M. OLIVER : Il se fait conjointement ; les opérations d'une brigade sont contrôlées par l'autre ; mais les Etats-Unis ont une avance d'un an sur nous.

M. R. L. BORDEN : Combien faudra-t-il encore de temps pour arriver à la côte ?

M. OLIVER : Tout sera fini cette année.

M. SPROULE : Le travail ne peut pas se faire conjointement si les Etats-Unis ont une avance d'un an sur nous.

M. R. L. BORDEN : Le ministre vient de m'expliquer que chaque pays fait un arpentage indépendant et que si on ne s'entend pas, on se réunit pour découvrir l'erreur. Que fait-on de plus pour délimiter la frontière ?

M. OLIVER : Il y a un autre crédit de $41,000 pour la frontière entre le Canada et l'Alaska, conformément à la sentence arbitrale de Londres en 1903. C'est un travail très difficile et très coûteux, vu que la frontière passe, en grande partie au sommet de montagnes presque inaccessibles. Ce travail est cependant nécessaire, vu que les mineurs atteignent les régions les plus reculées.

L'an dernier, trois brigades américaines et trois brigades canadiennes ont commencé les travaux à différentes points. Avec le crédit que nous demandons, le même nombre de brigades sera à l'œuvre cette année. Comme dans le cas précédent, nos dépenses sont très modérées, comparées à celles des Etats-Unis. On ne peut pas dire au juste ce que les Etats-Unis dépensent annuellement, mais ils ont en réserve une somme de $100,000, pour ce travail. L'état estimatif des dépenses courantes des brigades est de $34,000, et celui des salaires des arpenteurs et de leurs aides, de $7,000.

M. R. L. BORDEN : Quand pensez-vous finir ce travail nécessité par la sentence arbitrale ?

M. OLIVER : Ce sera long et il n'est pas possible de fixer une date. C'est un travail très difficile, et la frontière passe au sommet de montagnes presque inaccessibles.

M. R. L. BORDEN : Indique-t-on la frontière au moyen de bornes ?

M. OLIVER : Avec des poteaux en fer.

M. R. L. BORDEN : Jusqu'à présent quelques difficultés se sont-elles présentées, à ce sujet ?

M. OLIVER : D'après les renseignements que je possède, tout s'est passé amicalement jusqu'à présent.

M. SAM. HUGHES : Le ministre ne fait-il pas erreur en disant que les salaires ne dépassent pas $7,000 ?

M. OLIVER : Ce n'est que pour deux brigades; celles dont MM. McArthur et Biggar ont la direction.

M. SPROULE : A quelle distance sont ces poteaux, l'un de l'autre ?

M. OLIVER : Ils sont enfoncés à huit pieds dans le sol, mais je crois que la distance varie selon les circonstances.

M. BLAIN : Ces brigades d'arpenteurs opèrent-elles en hiver comme en été ?

M. OLIVER : Pendant cinq mois de l'année environ; de juin à novembre.

M. BLAIN : Les arpenteurs font-ils un rapport annuel ?

M. OLIVER : A la fin de chaque saison.

M. U. WILSON : Je suppose que ces arpenteurs sont des fonctionnaires permanents du bureau géologique ?

M. OLIVER : Oui.

M. SAM. HUGHES : Le ministre pourrait s'occuper un peu des salaires de ces fonctionnaires du service géologique. Plusieurs d'entre eux ont déjà reçu des offres brillantes ailleurs, et je crois qu'il pourrait accorder de l'avancement à plusieurs d'entre eux, qui sont des hommes très capables et ayant une grande réputation.

M. OLIVER : Les arpenteurs géodésiques sont probablement la classe la plus savante qu'il y ait.

M. SAM. HUGHES : Je ne voudrais pas aller jusque-là.

M. OLIVER : Il y a ensuite un crédit de $10,000 pour la frontière entre le Vermont et Québec. C'est un travail semblable à celui qui se poursuit sur le 49 parellèle—refaire les arpentages et remettre en place les bornes sur la frontière, à l'est de la rivière Richelieu. En 1900, le Canada a demandé aux Etats-Unis de se joindre à lui pour ce travail. Plus tard, nous avons fait un arrangement avec l'état de New-York pour délimiter de nouveau et remarquer la frontière entre le Saint-Laurent et la rivière Richelieu et cela a été fait en 1902 et 1903. Ensuite les travaux furent suspendus, mais

cette année les Etats-Unis nous firent demander officieusement de nous joindre à eux, pour faire une inspection officielle des bornes actuelles. Nous avons accepté et nous avons constaté que ces bornes sont en très mauvais ordre et devront être remplacées, et nous nous attendons à ce que les Etats-Unis nous invitent à faire notre part de ce travail, qui est complètement différent de celui de l'an dernier.

M. SAM. HUGHES : Y a-t-il quelque chose de vrai dans la rumeur qu'une ville américaine se trouve en territoire canadien, à la suite de la rectification de la frontière ?

M. OLIVER : On me dit que cette nouvelle est fausse.

M. HERRON : L'honorable ministre dit-il qu'il doit faire recommencer les arpentages depuis le lac des Bois jusqu'aux Montagnes Rocheuses ?

M. OLIVER : Non ; pas à cet endroit ; c'est depuis la frontière de la Colombie-Anglaise jusqu'à la côte. Il y a aussi un arpentage trigonométrique pour lequel nous demandons $12,000. Ce crédit a déjà été voté l'an dernier.

M. L. R. BORDEN : Quel est la nature de ce travail ?

M. OLIVER : Notre but est d'établir une base qui servira pour tous les arpentages qui pourront être faits dans le pays, à l'avenir. Nous ne nous proposons pas d'arpenter tout le pays, mais d'établir une base, qui servira pour tous les autres travaux.

M. SAM. HUGHES : Où auront lieu ces opérations ?

M. OLIVER : Je ne puis pas dire où elles commenceront. La question est entre les mains du personnel du service astronomique. On choisira sans doute l'endroit le plus favorable. C'est un travail tout spécial qui sera restreint aux plus justes limites.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre a-t-il étudié le projet qui lui a été soumis il y a quelque temps de fondre en un seul les services cartographiques du ministère de l'Intérieur, du bureau géologique, du ministère de la Marine et du ministère de la Milice ?

M. OLIVER : J'ai reçu des propositions dans ce sens, mais je regrette de n'avoir pas eu le temps de donner à la question l'attention qu'elle mérite.

Dépenses du Gouvernement dans les territoires du Nord-Ouest, y compris entretien des asiles d'aliénés et des écoles, etc., $6,000.

M. OLIVER : Ce crédit est le seul qui reste de ceux que nous demandions autrefois pour les territoires du Nord-Ouest. Je demande à ajouter les mots : " et $600 pour les services d'un employé, nonobstant les disposition de l'acte du service civil ". Ce crédit sera affecté à la surveillance de toutes les opérations du Gouvernement dans toute l'étendue des territoires du Nord-Ouest, tels qu'ils sont maintenant constitués. Toutes les écritures qui se faisaient autrefois à Regina, se feront maintenant ici.

M. R. L. BORDEN : Le ministre peut-il nous dire quelles sont ces écoles ?

M. OLIVER : Les écoles de missionnaires sont : à Fort-Providence, sur le fleuve Mackenzie, catholique, $300 ; à Saint-Joseph, sur le grand lac des Esclaves, catholique, $300 ; sur la rivière au Foin, épiscopalienne, $300 ; à Fort Macpherson, épiscopalienne, $150 ; à Fort-Simpson, épiscopalienne, $150 ; sur l'île Herschell, $150.

M. SPROULE : Cela s'applique-t-il à tous les territoires du Nord-Ouest, y compris Kéwatin ?

M. OLIVER : Oui, les territoires du Nord-Ouest tels qu'ils existent actuellement.

M. SPROULE : Comment le Gouvernement entend-il administrer ce territoire ? Peut-il, par un décret ministériel, se dispenser des dispositions contenues dans la loi relative au Kéwatin ?

M. OLIVER : Je croyais que la loi votée l'an dernier constituait en territoires du Nord-Ouest toute la région de l'ouest en dehors des nouvelles provinces et du territoire du Yukon.

M. SPROULE : Cette loi ne comprend pas le Kéwatin.

M. OLIVER : Oui ; le Kéwatin n'est ni une province ni le territoire du Yukon, et par conséquent il se trouve à faire partie des territoires du Nord-Ouest.

M. SPROULE : Cette loi ne comprenait pas le district de Kéwatin ; mais après la prorogation, par un décret du conseil, on l'a détaché du Manitoba pour l'annexer aux territoires du Nord-Ouest. Nous avons, cependant, la loi relative au Kéwatin de 1886, qui pourvoit au gouvernement de ce district. Prétend-on qu'un simple décret peut annuler la loi relative au Kéwatin, détacher ce district du Manitoba et l'annexer aux territoires du Nord-Ouest ?

M. OLIVER : Je ne puis dire quel effet aura le décret ministériel, mais vu que le Kéwatin est en réalité inhabité par les blancs, il n'est pas probable qu'il surgisse de complications avant que nous ayons eu le temps de mettre tout en ordre et de combler les lacunes qui peuvent exister.

M. SPROULE : Le premier ministre a annoncé qu'il y a déjà un cas de meurtre dans cette région. Je crains qu'il ne se produise des complications et qu'on ne se trouve dans des embarras semblables à ceux des nouvelles provinces, où il n'y a pas de loi relative à l'invalidation des élections. Le Gouvernement semble vouloi-

faire, au moyen d'un décret ministériel, ce qu'il n'a pas le droit de faire.

M. OLIVER : Mes connaissances en droit constitutionnel ne sont pas assez étendues pour résoudre cette question.

Terres fédérales—arpentages, examens des rapports, impression des plans, y compris $9,750 pour irrigation, arpentage, etc., $450,000.

M. SPROULE : On m'a écrit du Nord-Ouest, pour savoir quand certains terrains seront arpentés et mis sur le marché. J'ai pris des renseignements au département, et on m'a répondu que l'arpentage était fait, mais que le rapport n'était pas encore complet et certifié. De sorte que ces terrains ne seront pas sur le marché avant l'automne prochain. J'ai transmis ces renseignements à mon correspondant, et il me répond que cela est bien extraordinaire, car les terrains ont été arpentés, des colons s'y sont établis et une partie est en culture. Cependant, au département, on m'informe que ces terrains ne sont pas ouverts à la colonisation. Je ne prétends pas dire que le fonctionnaire qui m'a répondu n'a pas voulu me dire ce qui en était ; car il s'est montré très courtois et très disposé à me donner tous les renseignements possibles. Il n'en est pas moins curieux que quand nous transmettons à nos correspondants des renseignements fournis par le département, ces correspondants puissent nous répondre que l'information que nous leur donnons est absurde, puisque le terrain est déjà en culture, bien qu'au département, on nous dise qu'il ne sera pas livré à la colonisation avant l'automne prochain.

M. OLIVER : Rien n'empêche que les colons s'établissent sur des terrains non arpentés. Cela arrive assez souvent. Ils trouvent un endroit qui leur convient et ils s'y établissent sans attendre l'arpentage. Il arrive aussi qu'une erreur d'arpentage a été commise et comme c'est de l'exactitude de l'arpentage que dépend, en grande partie, la valeur des titres, il est important que cet arpentage soit aussi exact que possible. C'est pourquoi, lorsqu'un arpentage est fait, le rapport est envoyé ici et examiné soigneusement par le chef du département. Tant que l'arpenteur général n'a pas certifié les opérations, on ne peut pas raisonnablement tenir le Gouvernement responsable de l'arpentage. C'est pour éviter de prendre la responsabilité des erreurs que le délai que j'ai mentionné a eu lieu entre la date de l'arpentage et celle du certificat.

M. SPROULE : Mes renseignements sont que ces colons ont fait leurs déclarations, pour les homesteads qu'ils avaient choisis, qu'elles ont été acceptées par le département, que le terrain a été labouré, que les colons y sont établis, que les terres sont en culture et qu'elles l'étaient peut-être l'an dernier. Cependant le département semble n'en rien savoir.

M. OLIVER : Une concession ne peut pas être enregistrée avant que l'arpentage ait été certifié ; mais comme je l'ai dit, rien n'empêche qu'un colon aille s'établir sur un de ces terrains.

M. SPROULE : Ce n'est pas le cas dont il s'agit. Mes renseignements sont que les concessions sont enregistrées, que les colons sont sur les lieux et que le terrain a été mis en culture.

M. OLIVER : Si l'honorable député peut me citer un cas où une concession a été accordée avant que l'arpentage ait été approuvé, l'agent aura de sérieux comptes à rendre, car cet enregistrement serait illégal. On comprend que le Gouvernement ne peut pas être responsable de l'arpentage, tant qu'il ne l'a pas approuvé.

M. SPROULE : J'ai lieu de croire que dans les cas dont il s'agit, l'arpentage avait été approuvé. Les faux renseignements que nous obtenons du département, nous exposent à la risée des citoyens de l'Ouest qui sont au courant des faits. Quelqu'un nous écrit pour savoir si un terrain est à vendre. Vous allez vous informer au département qui vous répond que le terrain n'est pas à vendre ; mais celui auquel vous communiquez cette réponse, vous écrit de nouveau que le terrain en question a été acheté, et il affirme la chose en dépit du renseignement fourni par le département. J'ai interpellé le Gouvernement pour savoir quelles étaient les ventes qui avaient été faites. Le Gouvernement, pour des raisons qu'il connaît mieux que moi,—c'était peut-être pour empêcher de faire savoir au public que ces ventes avaient été faites à des amis politiques—a jugé à propos de ne pas répondre à ma question. Cette question est venue deux fois sur l'ordre du jour, mais je n'ai pas pu obtenir de réponse.

Quelqu'un vous demande s'il y a des terrains à vendre. Vous vous informez au département et on vous répond qu'il n'y en a pas. Vous transmettez ce renseignement et votre correspondant vous écrit de nouveau: "que le Gouvernement ait des terrains à vendre ou non, il s'en vend tout le temps." Cet état de choses fait passer les députés pour des ignorants ou les fonctionnaires pour des menteurs. On devrait nous dire si les terrains sont en vente ou s'ils seront en vente et nous pourrions alors renseigner exactement nos correspondants. Nous ne demandons pas que le Gouvernement vende les terrains s'il ne veut pas le faire ; mais nous voulons savoir ce qui en est.

M. SAM. HUGHES : Je crois qu'on peut trouver l'explication de la première affaire mentionnée par l'honorable député de Grey-est dans un incident survenu il y a quelques années. Un township avait été arpenté et les terrains concédés à une compagnie de chemin de fer et les sections impaires étaient entre les mains de certains amis du Gouver-

nement—un sénateur et un certain nombre de ses amis. Il m'est arrivé un jour de me trouver en présence d'un avis disant que quiconque irait s'établir sur ces terrains avant que l'arpentage ait été enregistré depuis 60 jours dans le bureau de l'arpenteur général, à Ottawa, serait dépossédé et expulsé. J'ai trouvé cet avis étrange et à mon retour à Ottawa, j'ai pris des informations auprès du ministre de l'Intérieur d'alors. Le ministre et le sous-ministre m'ont répondu qu'un pareil avis n'avait jamais été autorisé. Le commissaire des terres, qui est maintenant un membre de cette Chambre fut mandé. Il admit franchement que l'avis avait été affiché. Il expliqua que ces terrains avaient été vendus par la compagnie de chemin de fer à une compagnie américaine, et pour encourager les colons à acheter ces terres à des prix élevés, on retenait les concessions gratuites, pour permettre aux gens des Etats-Unis de s'en emparer et d'acheter les quarts de sections adjacents.

Quant au deuxième grief de l'honorable député, j'ai souvent entendu raconter la même histoire. L'honorable ministre se rappelle sans doute, que l'année dernière, peu de temps après son entrée dans le cabinet, je lui ai demandé s'il y avait des terrains à vendre et il m'a répondu que non. Cependant, des gens qui se vantent d'avoir leurs entrées libres dans les coulisses, offraient en vente des terrains variant en étendue entre 640 acres et 50,000 acres. Vous pouviez faire votre choix en payant tant de dollars par acre. Dans sa réponse, le ministre déclara que si des indiscrétions avaient été commises dans ses bureaux, il verrait à ce que la chose n'arrivât plus. Je n'ai pas poussé mon enquête plus loin.

M. SPROULE : On serait porté à croire que le ministre n'a pas mis fin aux indiscrétions et qu'elles sont plus nombreuses que jamais.

M. OLIVER : J'aimerais à être mis au courant des cas dont parle l'honorable député.

M. SPROULE : Je n'ai pas de cas spécial à citer. J'ai été simplement informé que cela se faisait.

M. SAM. HUGHES : Le département de l'Intérieur n'a-t-il pas conclu des arrangements avec certaines personnes et ne leur a-t-il pas consenti une promesse de vente pour un prix convenu?

M. OLIVER : Cela a été fait pour une certaine étendue de terrain dans le district de la rivière à la Pêche.

M. SAM. HUGHES : Ce n'est pas de cela que je veux parler.

M. OLIVER : Il y a des terrains qui sont achetés en vertu de la loi sur l'irrigation. Il y a des cas où certaines personnes, à la suite de malheureux accidents ont été incapables de remplir les conditions attachées à leurs concessions, il y a d'autres cas ou des parties de sections ou quarts de sections sont vendus aux propriétaires du homestead voisin et il y a aussi les détenteurs de baux pour des terrains à pâturages qui sont autorisés à acheter un quart de section dans la région comprise dans leur bail, pour y ériger des constructions. On a aussi fait des ventes à des propriétaires de homesteads qui ont représenté au département que le terrain sur lequel ils étaient établis n'avait aucune valeur agricole. Les opérations dont parle l'honorable député m'ont paru reposer sur un principe dangereux et j'y ai eu recours dans très peu de cas.

M. SAM. HUGHES : Et les terrains houillers ?

M. OLIVER : On peut les acheter à raison de $10 l'acre.

M. SPROULE : Je ne vois guère d'objection aux exceptions que le ministre vient de citer. Je parle plutôt de ventes qui n'entrent pas dans ces cas exceptionnels.

M. OLIVER : L'honorable député dit que les terrains sont en culture et donne cela comme une preuve que la concession a été accordée. Cette preuve n'en est pas une. Un colon qui sait qu'une région sera bientôt livrée à la colonisation, peut courir sa chance et s'établir sur un quart de section avant que l'arpentage soit fait ou pendant qu'il se fait. Quand l'arpentage sera terminé, il ira demander une concession et elle lui sera probablement accordée, vu que personne autre ne l'aura devancé. Celui qui va faire un enregistrement au bureau doit déclarer qu'il n'existe aucune autre amélioration sur ce terrain et personne ne pourra faire cette déclaration si ce n'est celui qui y est déjà établi, de sorte qu'il sera certain d'avoir la concession.

M. SPROULE : Pour en revenir au cas que j'ai cité il y a un instant, je relirai la lettre que j'ai reçue, parce que je crois me rappeler qu'il y est dit que les concessions avaient été enregistrées depuis quelque temps. Si un squatter s'établit sur un terrain qui n'est pas livré à la colonisation, s'il y fait des travaux et le met en culture et demande ensuite sa concession, à quelle date fait-on commencer les trois années de résidence qui lui permettront d'acquérir un titre parfait? Antidate-t-on sa demande, ou la résidence ne commence-t-elle à compter que de la date de l'enregistrement?

M. OLIVER : La résidence est calculée depuis la date de l'occupation réelle et non de la date de l'enregistrement. Nous considérons que le colon a rempli les conditions et a droit à son titre après avoir résidé trois ans sur le terrain.

M. SPROULE : Malgré qu'il n'ait jamais demandé d'enregistrement ?

M. OLIVER : Il peut arriver qu'il ne demande l'enregistrement qu'en même temps que son titre.

M. SPROULE : Ainsi, un squatter peut aller s'établir n'importe où ?

M. HERRON : Quand on permet à un colon d'acheter son terrain parce que, pour une raison ou pour une autre, il n'a pu remplir les conditions attachées à une concession gratuite, quel prix lui fait-on payer ?

M. OLIVER : Les prix varient entre un dollar et trois dollars, selon les circonstances. Supposons qu'il s'agisse d'un quart de section d'excellente terre et que le colon ait rempli les principales conditions, mais qu'il existe certaines formalités qu'il a négligé d'accomplir ; la coutume, dans ce cas, est de lui permettre d'acheter le terrain à raison d'un dollar l'acre. D'un autre côté, s'il a négligé considérablement les conditions qui lui étaient imposées et si nous considérons que son cas n'est pas aussi méritoire que l'autre, nous pouvons exiger trois dollars l'acre. Le prix dépend, en partie de la valeur du terrain et en partie de la somme de conditions qui a été remplie au moment où la demande nous est faite.

M. HERRON : Je connais des cas où on a exigé trois dollars ; mais je n'ai jamais entendu parler de deux dollars.

M. OLIVER : Nous pouvons exiger n'importe quel prix entre un dollar et trois dollars. Je propose de remplacer " Y compris $9,750 pour irrigation, arpentages " par " y compris $11,250 pour irrigation, arpentage ".

(La motion est adoptée).

Il est fait rapport des résolutions adoptées.

M. FIELDING : Je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : Quelles affaires viendront en discussion demain ?

M. FIELDING : Nous nous occuperons d'abord de la résolution de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) relative au port de Montréal, et ensuite, nous continuerons à discuter le budjet de l'honorable ministre de l'Intérieur et si nous en avons le temps, celui du ministre de l'Agriculture et d'autres peut-être.

M. SAM. HUGHES : D'autres peut-être?

M. FIELDING : Si nous en finissons avec le ministre de l'Intérieur et le ministre de l'Agriculture les autres ministres auront peut-être une chance favorable.

(La motion est adoptée et la séance est levée à une heure et vingt minutes, vendredi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 22 juin 1906.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à 11 heures.

LE RAPPORT DE L'AUDITEUR GENERAL.

M. PARMELEE : Hier l'honorable député de Beauharnois a demandé quand la version française du rapport de l'auditeur général serait publiée. Je suis heureux de pouvoir lui dire qu'elle est toute composée et qu'elle sera déposée sur le bureau de la Chambre à la fin de la semaine prochaine.

ADOPTION DU BILL MODIFIANT LA LOI SUR L'INSPECTION DES GRAINS.

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) propose la 2e lecture du projet de loi (n° 207) tendant à modifier la loi sur l'inspection des grains.

M. R. L. BORDEN : Le ministre voudra-t-il nous donner quelques courtes explications sur l'objet de ce bill ?

M. FISHER : Il y a un mois environ l'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake) a proposé devant le comité de l'agriculture que les représentants des producteurs de blé et ceux qui sont intéressés dans le commerce de grains de l'Ouest fussent invités à se présenter devant ce comité. Le comité y a consenti avec empressement, et une nombreuse délégation de l'association des producteurs de grains du Manitoba et des associations de même genre de la Saskatchewan et de l'Alberta est venue exposer les vues de l'Ouest devant le comité. La délégation demandait des changements considérables à la loi sur l'inspection des grains et également à la loi sur les grains du Manitoba. Pendant la discussion on a demandé qu'une commission royale fut nommée pour faire une enquête sur toutes les circonstances se rattachant au commerce de grain de l'Ouest. On a constaté alors quelques divergences d'opinion et il y a été prouvé clairement qu'il y avait quelques points sur lesquels on ne possédait pas tous les renseignements désirables. Il y a eu cependant presque unanimité d'opinion sur certains points et l'on a demandé au Gouvernement de faire adopter une loi à cette session concernant ces points, loi qui ne devra s'appliquer qu'à la récolte du blé de présente année.

La question a été discutée et j'ai été autorisé par mes collègues à déposer ce bill afin d'adopter les modifications nécessaires sur ces quelques points. Nous avons cru qu'il serait sage de laisser les autres points à l'étude jusqu'à ce que nous ayons reçu le rapport de la commission. Les honorables

députés qui ont lu le budget supplémentaire ont dû voir qu'il contient un crédit pour les dépenses relatives à cette commission.

J'espère que cette commission sera nommée immédiatement, qu'elle se mettra promptement et énergiquement à l'œuvre, et qu'avant la prochaine réunion du Parlement, ou au moins avant la fin de la prochaine session nous pourrons déposer sur le bureau de la Chambre un rapport de cette commission qui nous guidera au sujet des amendements à faire aux lois en question, si ce rapport dit qu'il est nécessaire d'y apporter des amendements.

Je vais maintenant expliquer les dispositions de ce bill. Le premier amendement proposé n'a pas été beaucoup discuté devant le comité de l'agriculture, mais il est fait à la demande de l'inspecteur en chef à Winnipeg, M. Horn. C'est une simple question de détail. Aujourd'hui les inspecteurs envoient au bureau de l'inspecteur en chef une liste des wagons inspectés et une description. Les inspecteurs signent toute la liste, mais il leur faut donner un certificat séparé au propriétaire de chaque wagon. L'inspecteur en chef dit qu'il ne peut se faire remettre ces certificats séparés assez promptement par les inspecteurs qui ont fait l'inspection et il les signe lui-même. Les tribunaux ont décidé que les certificats ainsi signés par lui étaient illégaux et il veut les rendre légaux. L'article a été rédigé par le département de la Justice pour prévoir le cas cité par l'inspecteur en chef.

M. G. HENDERSON : Que signifient les mots " les initiales du wagon " dans la 6e ligne de l'article ?

M. FISHER : Les wagons de différents chemins de fer portent une lettre et des numéros différents.

L'article 2 modifie la loi sur l'inspection des grains en créant une nouvelle variété : le blé d'hiver rouge de l'Alberta.

Lorsque la présente loi a été adoptée, on récoltait très peu de blé rouge dans l'Ouest, et en fait on ne cultivait pas de blé d'hiver du tout. En ces dernières années, cependant, la culture du blé d'hiver s'est beaucoup développée, spécialement dans l'Alberta. Les variétés qu'on y cultive sont généralement les variétés de blé rouge, connues sous le nom de " Turkey head ". Mais il y a plusieurs autres variétés qui ont les mêmes caractères que le blé " Turkey head " Les cultivateurs de l'Alberta, surtout de la partie sud de l'Alberta, désirent que leur blé forme une classe distincte. La loi a déjà des classes de blé d'hiver, mais la description et la définition de ces blés sont basées entièrement sur les qualités des blés d'hiver de l'Ontario. Mais le blé récolté dans le sud de l'Alberta a une dureté et une couleur toutes différentes du blé d'hiver d'Ontario, et il n'y a aucun doute qu'un classement séparé de ce blé en augmentera rapidement la vente. L'opinion a été virtuellement unanime dans la délégation qu'on devrait appeler ce blé l' "Alberta ", d'après le nom de la province où il est en majeure partie cultivé, bien que quelques représentants du Manitoba et de la Saskatchewan auraient désiré un autre nom, mais personne n'en a proposé un qui conviendrait aussi bien que celui-ci, et je crois que tout le monde admettra avec moi que ce nom est très approprié.

L'article 3 supprime dans la présente loi le paragraphe définissant le blé extra-dur du Manitoba. On a émis l'opinion que cette classe était inutile, parce que les qualités qu'elle requiert ne peuvent pas être atteint par aucun blé mis sur le marché, et conséquemment garder cette classe place nos autres blés dans une position inférieure. Pour cette raison, je la supprime. L'amendement dit aussi que le mot " nourri " dans le paragraphe définissant le blé n° 1 dur du Manitoba est supprimé. Ce paragraphe se trouve conçu comme suit :

> Le blé dur du Manitoba n° 1 est plein, sain et bien net, pèse 60 livres au boisseau et contient soixante-quinze pour cent du blé rouge dur dit de Fife.

Pendant les deux ou trois dernières années, on a inspecté une bien petite quantité de blé dur n° 1 du Manitoba. La raison qu'on en donne est que l'on cultive peu ce blé, mais à mesure que le pays se colonise, la quantité des vieilles terres sur lesquelles on cultive le blé augmente, et le blé est conséquemment un peu moins plein. Cela n'indique en aucune façon que le blé n'est pas d'aussi bonne qualité pour la mouture. Tous ceux qui ont rendu témoignage devant le comité, y compris l'inspecteur en chef et les autres experts en grains, ont déclaré de la façon la plus péremptoire que le blé qui n'était pas plein, pourvu qu'il fût dur et de bonne couleur, était tout aussi bon par livre ou par boisseau pour la mouture que le blé plein. Enfin, les meuniers qui étaient présents et qui ont rendu témoignage devant le comité ont déclaré la même chose et ont consenti à la suppression de ce mot dans le définition du blé n° 1 dur. On a prétendu et déclaré, et très justement, je n'en ai aucun doute à cause de l'unanimité d'opinion qui s'est manifestée, que le blé qui ne pouvait pas être classé comme " nourri " pèserait tout autant par boisseau et produirait tout autant de farine, sinon plus que le blé plein. La suppression de ce mot ne diminue donc en aucune manière la valeur du blé n° 1 dur du Manitoba. Elle permet simplement d'inclure dans cette classe une plus grande quantité de blé qui est tout aussi bon pour la mouture et produira tout autant de farine et pèsera tout autant au boisseau que celui qui entre présentement dans cette classe, et cela ajoutera à la réputation de notre blé, parce qu'il entrera dans la classe n° 1 dur du Manitoba une plus grande quantité de ce bon blé qu'autrefois. Dans ces circonstances, je n'ai aucune

hésitation à demander à la Chambre de supprimer le mot " nourri ", et je le fais non seulement avec le concours des cultivateurs de blé et des inspecteurs, mais aussi des meuniers, qui ont admis entièrement devant le comité les faits dont je viens de parler.

Le dernier article est tout simplement une correction d'une erreur de chiffre dans la loi actuelle. L'article 4 du bill abroge les paragraphes 7 et 8 de l'article 91 de la loi sur l'inspection des grains et les remplace par le texte suivant :

7. Il pourra être fait appel au bureau des grains du classement de ces grains par les agents du service d'inspection, dans les formes prévues pour les grains canadiens.

8. Les dispositions de l'article 90 de cet acte s'appliqueront à ces grains.

Il y a une faute typographique dans la loi actuelle qui dit : l'article " 9 ". C'est l'article " 90 " qu'il faut lire, c'est pourquoi cet amendement devient nécessaire.

Telles sont les dispositions du bill que je demanderai à la Chambre d'adopter aujourd'hui, étant bien entendu que lorsque la commission qui sera nommée pour faire une enquête sur toute la question aura fait son rapport, nous demanderons à la Chambre d'adopter à la prochaine session tels amendements qui seront jugés nécessaires.

M. SAM. HUGHES : Le ministre a-t-il décidé de nommer cette commission?

M. FISHER : J'ai expliqué déjà que dans le budget supplémentaire nous demandions un crédit pour défrayer les dépenses de cette commission.

M. BLAIN : Tous les membres de la délégation qui ont comparu devant le comité de l'agriculture, tant de l'Ouest que d'Ontario, étaient-ils en faveur de ces changements?

M. FISHER : Oui, sur ces points et dans la mesure que j'ai expliquée. Il y eut quelque divergence d'opinion au sujet du nom à donner au blé rouge d'hiver, mais cela a été la seule.

M. THOMAS GREENWAY (Lisgar) : Vu l'importance de cette question et vu aussi l'intérêt très vif qu'on y porte dans l'Ouest je me proposais, au début de la session, de faire certaines remarques un peu élaborées, mais dans les circonstances présentes je serai très bref. Je regrette de n'avoir pu assister aux séances du comité de l'agriculture afin d'entendre la discussion, parce que je croyais que l'on proposerait d'apporter à la loi en vigueur un bien plus grand nombre d'amendements que ceux indiqués dans ce bill. Je n'ai aucun objection à accepter ce bill, ainsi que le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) l'a expliqué, en attendant mieux, mais j'aurai très certainement de très fortes objections à faire valoir contre la loi dans sa forme modifiée. L'honorable ministre lui-même a dit, et cela est vrai, qu'en ces dernières années une très petite proportion de blé du Manitoba et des provinces de l'Ouest est entrée dans la classe n° 1 dur, et il a été assez bon de dire, ce qui est exact, que ce n'était pas parce que notre blé n'est plus aussi bon pour la mouture qu'il l'était lorsqu'on en classifiait une plus grande proportion comme blé No 1 dur. C'est parce que la proportion du blé n° 1 dur n'est pas aussi considérable qu'autrefois que je m'oppose à ce qu'on le déclare le type aussi élevé.

Mon honorable ami (M. Fisher) a parlé du blé n° 1 extra-dur du Manitoba. C'était un blé qui avait été cultivé dans des conditions très favorables et en petites quantités, et les experts du bureau, en ayant vu un échantillon, en firent une classe spéciale.

Mais ce blé n'a jamais été mis en grande quantité sur le marché, et le ministre a agi sagement en supprimant cet article. Pourtant, il devrait aller plus loin que cela, et je suis certain que l'enquête de la commission sur le point d'être nommée aura pour résultat de faire faire un pas en avant à cette législation très importante. L'honorable ministre spécialement pendant les deux dernières sessions, nous a parlé de l'industrie laitière, il nous a parlé aussi des congrès pomologigues auxquels il avait assisté, et c'est très bien de faire tout ce qui est en notre pouvoir en faveur des producteurs de fruits, de fromage et de beurre. Mais toutes les grandes industries que je viens de mentionner ne représentent environ que la moitié de l'argent que va nous apporter la vente de notre blé de l'Ouest, d'après les prévisions de la récolte de cette année. L'année dernière nous avons récolté environ 70,000,000 de boisseaux, et cette année, je parle d'après l'expérience que j'ai acquise en parcourant dernièrement une grande étendue du district en culture, les apparences de la récolte au Nord-Ouest sont aussi bonnes que jamais et il y a aussi une bien plus grande étendue de terre en culture. Si les espérances actuelles se réalisent nous allons avoir pour l'exportation entre 100,000,000 et 125,000,000 de boisseaux à l'automne. Faites le calcul à 60 cts le boisseau, le plus bas prix que nous nous attendons de recevoir, et vous verrez l'importance de la culture du blé. Comme je l'ai dit en d'autres occasions précédentes, cette industrie n'est que dans son enfance, et l'honorable ministre de l'Agriculture devra faire ce qui est en son pouvoir pour développer cette industrie. J'espère le voir s'y intéresser davantage à l'avenir, surtout au point de vue de la protection des producteurs. A ce sujet j'espère que l'on me permettra de dire que mon honorable ami devra mettre beaucoup de soin dans le choix des membres de cette commission, et qu'il veillera à ce que les intérêts des producteurs soient suffisamment représentés.

Maintenant, je désire fixer un instant l'attention de la Chambre sur un document qui m'a été envoyé par le commissaire de

l'agriculture de la Saskatchewan, un homme qui connaît parfaitement la question et est très compétent pour en parler. Il la considère de telle importance qu'il l'a soumise à la législature de la province, et en mai dernier il m'a envoyé le texte des résolutions que la législature a adoptées. Ces résolutions indiquent que le sentiment général dans l'Ouest est que l'étalon du blé est trop élevé, et mon honorable ami a proclamé ce sentiment. Après avoir montré ce qui avait été fait en 1899 la résolution continue comme suit :

Considérant que l'expérience a démontré que lesdits types exigeaient du blé des qualités si élevées que même à la suite d'une saison aussi favorable que celle que nous avons eu l'année dernière une proportion de un et quart seulement par cent du blé de l'Ouest a été admise dans la première classe.

Il a dit 1¼ pour 100. Je pensais que c'était un peu plus, mais c'était certainement moins de 2 pour 100 de la récolte de blé de l'Ouest. Telle est la difficulté. Le type est trop élevé. Il est plus élevé que de l'autre côté de la frontière, et si ce n'était de l'opinion formée chez quelques cultivateurs que si le type est élevé, ils pourront pour cette raison obtenir un meilleur prix de leur blé, on ne s'opposerait pas autant à le baisser. Mais ceux qui habitent près de la frontière, comme moi, savent que les cultivateurs du Dakota qui récoltent, naturellement, du blé meilleur qu'ici, appartenant à la même qualité que le nôtre, certainement pas meilleur, en obtiennent 5 et 10 cents par boisseau de plus que le cultivateur du Manitoba. Je dois dire que cela est dû, sans doute, dans une grande mesure au grand nombre de minoteries à Minneapolis qui sont obligées d'avoir ce blé. Mais c'est un fait, et ce fait a été démontré clairement dans la résolution dont je vais donner lecture.

Je n'ai pas à la mémoire dans le moment —mais peut-être que quelques-uns de nos honorables collègues pourront le dire—quelle a été la proportion de la récolte de blé de l'année dernière qui a été classée comme n° 1 du Nord. Je crois que cette proportion a été très forte, mais je suis certain que si le type était le même que de l'autre côté de la frontière, le blé du Manitoba, qui est classé comme n° 1 du Nord, serait classé comme n° 1 dur. C'est là une question dont j'espère que la commission s'occupera dans son enquête. L'une des principales objections est exposée dans la partie qui suit de la résolution :

Considérant que c'est surtout dans les rapports officiels que les immigrants vont se renseigner pour savoir si la province de la Saskatchewan est un champ profitable pour la culture d'un blé de qualité supérieure ;

Considérant que la comparaison des types fixés dans la loi fédérale sur l'inspection des grains avec les types fixés dans des lois similaires du Minnesota montrent que les types du Canada sont d'un point plus élevé que ceux de cet état pour du blé exactement de même qualité ;

Considérant qu'il ne semble pas dans l'intérêt public que les types pour le blé de l'ouest du Canada soient si excessivement élevés que le blé de l'Ouest ne puisse, malgré sa réputation établie de bonne qualité, entrer dans la classe dans laquelle ses qualités lui permettent raisonnablement d'entrer ;

Considérant que l'association des producteurs de grains de la Saskatchewan, réunie en convention à Moosejaw, dans le mois de février dernier, et qu'une organisation semblable des cultivateurs de grains du Maitoba réunie en assemblée à Brandon vers la même époque, se sont toutes deux opposées fortement à la présente classification des types de blé ;

En conséquence, cette assemblée décide de prier le gouvernement fédéral de faire une nouvelle classification des blés d'après la loi d'inspection générale des grains, de manière à permettre une plus grande proportion du meilleur blé d'être classifié comme de première qualité et par ce fait dissiper l'opinion qui a été créée que notre Ouest canadien ne peut pas produire, même dans les saisons les plus favorables, plus qu'une très petite proportion du blé n° 1 dur, opinion qui est entièrement due au type déraisonnablement élevé établi par la loi et non pas par la qualité du blé ou par les avantages que le pays offre à sa culture.

Je considère que c'est là un document très important, vu qu'il émane de personnes qui sont sur les lieux et qui comprennent parfaitement la question. La Saskatchewan va devenir un des meilleurs territoires à blé, sinon le meilleur à cause de sa grande étendue, et il n'y a pas de raison pour qu'il se laisse surpasser par le Dakota. On ne devrait pas pouvoir dire à l'étranger que le Dakota du Nord produit plus de blé n° 1 dur que nous pouvons en produire au nord de la frontière. Nos types devraient être arrangés de façon à donner une juste idée.

Le blé de la récolte de l'année dernière a été, à tout prendre, un blé satisfaisant, un blé sur lequel on aurait pu établir équitablement les types d'une manière permanente. Je crois que nos variétés de blé devraient s'appeler n° 1 dur, n° 1 et n° 2 du Nord ; et après cela, ainsi que je l'ai déjà dit, je suis entièrement en faveur de vendre le blé sur échantillon. Il y a des années que nous faisons des lois en faveur du producteur. Nous avons donné aux cultivateurs des quais de chargement ou nous leur avons donné des droits dans la répartition des wagons. Maintenant que nous en sommes rendus là, il est dans l'intérêt de tout le monde et spécialement dans l'intérêt des cultivateurs qu'on continue dans cette voie et nous devrions aider les cultivateurs autant que possible, à expédier leurs grains eux-mêmes et nous devrions leur en fournir les moyens.

Afin de remplir ces conditions voulues, il nous faudrait avoir un port d'expédition à Winnipeg, sinon pour toute la récolte, au moins pour les cultivateurs qui expédient eux-mêmes leur propre blé. Je vais en donner la raison. Un homme expédie du blé

n° 2 du Nord, et quelques cultivateurs en connaissent tout autant à propos de la qualité du blé que les commerçants de grains. La différence est qu'ils n'en retirent pas toujours le même avantage. Ce blé est donc expédié à Winnipeg, et pour quelques légères raisons qui ne diminuent pas la valeur du blé pour la mouture, on le met dans une classe inférieure. Je crois que le cultivateur devrait pouvoir expliquer les qualités de son blé au lieu de perdre $50, $75 ou $100 par wagon, suivant le cas. Prenons un autre exemple. Je me rappelle le cas d'un cultivateur qui a expédié trois wagons de blé. Ce blé est envoyé à Winnipeg et on le rejette parce qu'il renferme quelques saletés. J'admets qu'il devrait avoir quelque réduction dans le prix, peut-être 1 cent le boisseau, mais cette diminution ne devrait pas excéder 2 cents. Mais le cultivateur n'entend parler de son wagon que lorsqu'il est rendu à un élévateur quelconque, et lorsqu'il reçoit le certificat de son blé, il est trop tard pour le distinguer d'autres blés avec lesquels il a été mêlé et il n'a plus de remède ; au lieu de perdre 2 cents, ce qui est le plus qu'il aurait dû perdre, il perd 8 ou 10 cents. Si l'examen du blé se faisait à Winnipeg, le cultivateur pourrait vendre ce blé à un élévateur où l'on mêle les blés et aux minoteries, comme il le jugerait à propos, et obtenir la pleine valeur de son grain. Un ami me remet une note disant que le blé qui a été classé n° 1 du Nord dans le Manitoba l'année dernière formait 80 pour 100 de la récolte. Ainsi que je l'ai dit plus haut, le n° 1 du Nord aurait dû être classé n° 1 dur si le type avait été ce qu'il devrait être.

M. SAM. HUGHES : Les cultivateurs n'ont-ils pas de représentants pour veiller à leurs intérêts ?

M. GREENWAY : Je suis heureux que l'honorable député me rappelle cela. Oui, ils ont un représentant et il les sert bien. J'aurais dû mentionner cela lorsque j'ai parlé de la législation dans l'intérêt des cultivateurs. Mais c'est tout récent. Ce représentant a été nommé le premier jour de septembre dernier, et quelques cultivateurs n'en ont pas profité. Mais lorsqu'ils ont eu recours à lui, dans plusieurs cas il a réussi par ses représentations à faire mettre le blé dans une classe plus élevée et il a épargné ainsi aux cultivateurs de grandes pertes sous d'autres rapports. J'ai parlé de Winnipeg comme point d'expédition, pour le grain du cultivateur—je ne m'occupe pas du grain des autres—ils sont capables de se défendre eux-mêmes, je parle des intérêts des cultivateurs. Je crois que s'ils avaient sur les lieux un représentant qui les conseillerait, il leur épargnerait les pertes dont je parle.

M. STAPLES : Je voudrais demander à l'honorable député s'il ne sait pas que les témoignages qui ont été donnés devant le comité tendaient à établir que ce représentant n'avait pas réussi à obtenir une plus haute classification pour le blé des cultivateurs de l'Ouest?

M. GREENWAY : J'ai dit que je regrettais de n'avoir pas été présent à l'assemblée, mais j'ai des renseignements positifs, et si les honorables députés désirent voir les documents je serai très heureux de les leur montrer. J'ai demandé à ce cultivateur d'être bien sûr de son fait, et il m'a donné un compte rendu détaillé. Le document que j'ai obtenu de lui donne le nombre de wagons inspectés, la perte par le coulage, les retards, etc. Il a épargné aux cultivateurs beaucoup d'argent et il en aurait épargné plus encore si un plus grand nombre s'étaient prévalu de ses services. J'espère que mon honorable ami le ministre de l'Agriculture mettra beaucoup de soin dans le choix de la personne qui devra représenter dans la commission les intérêts de la grande industrie dont j'ai parlé. Je sais qu'il y a deux côtés à la question. Il y a les intérêts des minotiers et ceux des cultivateurs. Il faut que vous soyez bien certain que vous ayez une personne qui soit bien au fait de la valeur du blé pour la mouture, afin que tous les intérêts soient bien représentés, et j'insiste surtout sur l'importance que les intérêts des cultivateurs soient bien représentés.

M. LEWIS : Au sujet de la différence dans le prix du blé en faveur des cultivateurs américains, n'est-il pas vrai que cela est dû beaucoup à la différence dans la classification, parce qu'on exige que le blé canadien soit de meilleure qualité que le blé américain pour le mettre dans la même classe ?

M. GREENWAY : J'ai déjà dit que je croyais que de là venait tout l'embarras. La résolution adoptée par la législature de la Saskatchewan établit cela bien clairement, et je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'y rien ajouter. Naturellement, le cultivateur du Dakota a un avantage que possédera bientôt, j'espère, le cultivateur du Manitoba. Il serait très important dans l'intérêt du pays qu'une grande partie du blé fût moulu sur les lieux, à Winnipeg ou à d'autres endroits. Si cela était fait les cutivateurs seraient en meilleure position pour avoir la pleine valeur de leur blé. Quelques-uns disent que la vente du blé sur échantillon est chose impraticable, mais il n'y a qu'à aller à la halle au blé à Minnéapolis pour voir une salle plus longue que cette pièce, au centre de laquelle il y a de petits plats contenant un échantillon du blé contenu dans chaque wagon qui arrive sur le marché. Toutes les ventes et achats se font sur échantillons, et cela à cause des grandes minoteries à cet endroit. Ce n'est pas encore praticable dans notre pays, mais j'espère que cela viendra. Ce n'est pas

mon intention, ainsi que je l'ai dit au commencement, de discuter cette question bien longuement. J'aurai peut-être l'occasion de m'occuper de la chose lorsque la commission siégera. J'espère que cette commission sera nommée le plus tôt possible et j'espère qu'elle sera composée d'hommes qui inspireront confiance à la population et donneront à cet important sujet toute l'attention qu'il mérite.

M. SAM. HUGHES : Je regrette beaucoup que l'honorable député (M. Greenway) n'ait pas été présent à la séance du comité de l'agriculture lorsque les délégués de l'Ouest ont été entendus, il y a quelques jours. S'il avait assisté à cette assemblée, son discours aurait été un peu différent de celui qu'il vient de prononcer.

M. GREENWAY : Pas du tout. Je dis ce que je pense.

M. SAM. HUGHES : S'il avait été présent il aurait entendu le ministre de l'agriculture de la province de la Saskatchewan, dont il a cité les paroles aujourd'hui, expliquer les causes de la diminution dans le volume du blé n° 1 dur et n° 1 extra dur et les autres qualités de blé, et il aurait entendu d'autres aussi expliquer la cause de la différence dans le prix entre le blé canadien et le blé américain. Les raisons données pour la diminution du volume du blé n° 1 dur sont évidentes. La première et principale cause est que le cultivateur ne garde pas sa terre dans un bon état de propreté, mais c'est aussi le fait que lorsque le blé n'est pas gardé séparément dans les élévateurs, et que lorsque le cultivateur apporte son grain à l'élévateur d'une des stations éloignées, bien qu'il apporte réellement du n° 1 dur, le gérant de l'élévateur le met dans le même compartiment que du blé de qualité inférieure.

M. GREENWAY : Vous parlez là des achats sur la rue. Je parlais de l'expédition du blé en wagon.

M. SAM. HUGHES : Le blé se trouve donc mêlé avec du blé de moins bonne qualité, et de cette manière il n'obtient pas la classe à laquelle il aurait droit. On a dit de plus que la quantité plus grande de blé n° 1 durant l'année était due au fait que les cultivateurs avaient expédié leur blé de quais de chargement, et que pour cela ils ont pu le faire mettre dans une classe plus élevée, que s'ils l'avaient porté aux élévateurs.

M. CAMPBELL : Il y avait aussi la question du climat.

M. SAM. HUGHES : La manière dont s'est comportée la température pendant les deux ou trois dernières années a eu aussi beaucoup à faire dans la dépréciation dans la quantité de blé n° 1 dur. Tous les cultivateurs de l'ouest admettent cela. Cependant comme les témoignages donnés devant ce comité seront tous publiés très prochainement, il est inutile d'entrer dans les détails maintenant. Un point qui a été clairement établi par dessus tous les autres, j'en suis certain, a été que la faute ne résidait pas dans le blé que les cultivateurs produisent, non plus dans l'inspection du blé à Winnipeg mais qu'elle venait du mélange du grain dans les élévateurs de l'intérieur avant son arrivée à Winnipeg, où le blé est examiné par l'inspecteur officiel, et aussi du fait que les acheteurs de grains profitent, légitimement ou non, de l'occasion qu'ils ont d'obtenir la meilleure qualité de grain possible dans chacune des classes afin de se protéger eux-mêmes.

M. ARMSTRONG : Je demanderai à l'honorable ministre s'il ne pourrait pas, lorsqu'il s'occupera de la nomination d'un peseur, tel que prévu dans ce bill, de faire aussi la nomination d'un peseur officiel à Montréal.

M. FISHER : Le bill n'a pas pour objet la nomination de peseurs officiels.

M. ARMSTRONG : Est-ce que ce bill ne parle pas de peseurs officiels des grains ? Je voudrais signaler au ministre l'importance qu'il y a de nommer un peseur du beurre et du fromage à Montréal.

M. FISHER : Cette question n'a aucun rapport avec le bill. Mon honorable ami aura ample occasion de parler de cette question dans la discusion du budget, ou dans une autre circonstance ; mais cela n'a rien à faire avec ce bill.

M. ARMSTRONG : Est-ce que l'article ne parle pas de la nomination d'un peseur?

M. FISHER : Pas du tout. Le bill ne traite que l'inspection des grains et rien de plus.

M. ARMSTRONG : Il parle de peseurs dans les districts de l'Ouest.

M. FISHER : Pour peser le grain et pas d'autres choses.

M. ARMSTRONG : Je crois cependant l'occasion propice d'appeler l'attention du ministre sur le fait.

M. FISHER : Oui, dans son temps.

M. ARMSTRONG : Nous avons eu très peu d'occasions de discuter cette question avec le ministre de l'Agriculture lors de l'examen du budget ou dans d'autres circonstances. Je suis certain que c'est une des importantes questions que nous devrions étudier de temps en temps. Je prends acte du refus du ministre de nommer un peseur au port de Montréal.

(La motion est adoptée. Le projet de loi est lu pour la 2e fois et la Chambre se forme en comité pour l'examiner.)

Sur l'article 2.

M. ARMSTRONG : Le ministre de l'Agriculture a dit que les cultivateurs de la Saskatchewan consentaient à ce que leur blé soit appelé blé rouge d'hiver de l'Alberta.

M. FISHER : J'ai dit qu'il y avait eu quelque divergence d'opinion mais que le nom " Alberta " était celui qui convenait le mieux, et vu qu'aucun autre nom remplissait aussi bien les conditions, j'ai cru moi-même devoir conseiller aux représentants du Manitoba et de la Saskatchewan d'accepter ce nom, bien qu'ils eussent préféré en avoir un autre s'appliquant mieux à leur propre blé.

M. ARMSTRONG : Ne faites-vous par là de la réclame à l'Alberta au préjudice du Manitoba et de la Saskatchewan?

M. M. S. McCARTHY (Calgarry) : La population d'Alberta a droit à une certaine considération dans cette question, parce que grâce à son esprit d'entreprise et à son industrie, elle a vaincu de grandes difficultés et a réussi à produire une qualité de blé supérieure dans une région où l'on croyait ne jamais pouvoir produire de blé. Je rappellerai à mon honorable ami de Lambton-est (M. Armstrong) qu'il y a dans cette Chambre des représentants du Manitoba et de la Saskatchewan qui sont parfaitement capables de se défendre et de défendre leurs intérêts. Je suis heureux d'apprendre que le ministre de l'Agriculture a pu accorder la demande qui lui venait de la province de l'Alberta au sujet du nom à donner à ce blé. Si jamais il y a eu une partie du Canada sur laquelle on s'est grandement trompé au sujet de ses qualités productives, c'est le sud de "Alberta. Pendant des années nous avons entendu parler de ce pays comme d'un pays à pâturages et non pas un pays à blé. Mais en ces derniers temps il a montré qu'il pouvait produire la meilleure qualité de blé. qui, j'en suis fortement convaincu, fera le profit des cultivateurs. On me permettra de citer quelques chiffres qui dissiperont les opinions erronées qu'on a eues dans le passé au sujet de l'Alberta comme pays producteur de blé.

En 1903 nous n'avions dans l'Alberta méridional que 3,440 acres ensemencés en blé d'hiver, mais en 1904 cette étendue s'est augmentée à 8,296 acres ; en 1905 elle était rendue à 32,174 acres, et le rendement total a été de 689,019 boisseaux. Or, cette augmentation énorme dans la production du blé est due à l'esprit d'entreprise des cultivateurs de l'Alberta et en dit plus long que des volumes sur les avantages de ce pays comme pays à blé.

Ce rendement de 700,000 boisseaux était presque tout entier de blé rouge que les cultivateurs de l'Alberta ont demandé au ministre de l'Agriculture de baptiser : blé rouge d'Alberta. On a donné au département de l'Agriculture de bonnes raisons qui l'ont convaincu qu'il fallait classer notre blé dans une variété spéciale, et le ministre de l'Agriculture a fait une chose sage et raisonnable lorsqu'il l'a classifié comme il fait. Nous ne voulons aucunement faire de tort aux provinces du Manitoba et de la Saskatchewan ; nous n'avons aucune objection au nom de Manitoba n° 1, mais nous croyons que nous avons dans notre région une qualité de blé qui a droit à un nom spécial. Je citerai l'extrait suivant du rapport de l'Association des cultivateurs du district de Cardstone, que je recommande à l'attention de mon honorable ami de Lambton-est (M. Armstrong) et des autres membres de la Chambre. Ce rapport est conçu comme suit :

A en juger par notre expérience de l'année passée lorsque nous avons fait notre première expédition de blé, ces lois seront loin de favoriser la culture du blé dans l'Alberta méridional. En premier lieu, le blé que nous cultivons principalement est le blé d'hiver, lequel lorsqu'il arrive dans l'Est est classé, non pas d'après le type du blé du Manitoba, mais d'après les blés d'hiver de l'Ontario. Il a été prouvé effectivement que les blés d'hiver de l'Alberta étaient d'une qualité à part et que ces qualités au point de vue de la mouture exigent qu'il forme une variété distincte pour que ceux qui désirent l'avoir puissent l'acheter. Le blé d'hiver connu sous le nom de blé rouge de l'Alberta est un produit de la variété connue sous le nom de blé rouge de Turquie, importé du Kansas. La qualité de ce blé s'améliore dans le sud de l'Aberta et l'on peut predire sans crainte que le blé rouge de l'Alberta atteindra un perfection qui n'a pas été atteinte jusqu'ici par aucune variété de blé. Cette variété de blé gagne en couleur, en grosseur, en poids et en qualité lorsqu'elle est cultivée dans le sol de l'Alberta. Conséquemment, nous croyons que nous avons droit qu'il ait sa classe propre, afin que les cultivateurs puissent obtenir les plus hauts prix pour cette qualité particulière, qui, d'après les experts en Amérique de même qu'en Angleterre obtiendra le plus haut prix du marché. L'offre du bon blé rouge ne dépasse jamais la demande, mais on trouve le blé en grande quantité dans plusieurs pays.

Le blé rouge d'hiver d'Alberta n'a jamais été classé jusqu'à présent plus haut après le n° 1 du Nord. La loi fédérale comprend sous ce nom une certaine partie de blé Red Fife, un blé du printemps, mais non pas la variété qui est cultivée dans l'Alberta. Le blé rouge d'hiver de l'Alberta est un blé dur, mais on le classifie présentement parmi les blés tendres. Lorsqu'il arrive dans l'Est on le classifie d'après les types d'Ontario, bien que dans l'Ouest on le classifie comme n° 1 du Nord ou blé dur. Le meilleur blé rouge d'hiver d'Alberta pèsera de 65 à 70 livres par boisseau et devrait, vu ses qualités, former une classe spéciale ; il faut le mêler ou on devrait le mêler avec le red fife du printemps pour le classifier parmi les blés durs du Manitoba. Le blé rouge d'hiver de l'Alberta qui a obtenu sur le marché de Liverpool un prix plus élevé que le no 1 dur, devrait, croyons-nous, être classé séparément et désigné sous un nom qui le ferait connaître sur tous les marchés du monde, afin que ceux qui en désirent puissent l'obtenir, et du moment que ses qualités seraient connues, le cultivateur a le droit d'en retirer les bénéfices.

Voilà, entre autres, des documents que l'on a soumis au département de l'Agriculture pour montrer que ce blé avait droit à une classification spéciale. Je citerai aussi le document suivant de M. Y. S. Jackson,

provenant de la chambre de commerce de Chicago, qui a récemment fait une visite à Winnipeg et qui a fait l'analyse des échantillons du blé d'hiver de l'Ouest. Il dit :

L'échantillon des blés rouge et blanc de l'Alberta a été soumis à nos grands minotiers, à l'inspecteur en chef des grains Smiley, aux acheteurs experts de nos élévateurs, et d'une manière non officielle au comité des grains de notre commission. Tout le monde a été d'avis que ce blé était exceptionnellement beau et serait marqué n° 1 sur ce marché, ce qui, commercialement, est une qualité presque inconnue. Plusieurs d'entre nous savaient que l'on avait fait dans le grand Nord-Ouest canadien des expériences dans la culture de blé d'hiver, mais nous n'en connaissions pas les résultats. Ces échantillons ont excité beaucoup d'intérêt et plusieurs personnes ont exprimé le désir de devenir propriétaires de terrains capables de produire une si belle qualité de grain.

Telle est l'opinion de M. W. S. Jackson, président de la chambre de commerce de Chicago, mais je puis citer une autorité qui nous touche de plus près. M. Flavelle, de la Flavelle Milling Co., de Lindsay (Ontario), est un des plus grands acheteurs de blé en Canada, pour la mouture, et voici ce qu'il a dit au sujet du blé de l'Alberta, lorsqu'il a été examiné devant le comité de l'agriculture :

La compagnie de l'Alberta Pacific Elevator s'est déjà assuré plusieurs expéditions de blé que l'ou achetait autrefois dans les Etats-Unis. Le blé rouge de l'Alberta a obtenu la médaille d'or et les prix les plus élevés à l'exposition de Portland en concurrence avec les blés d'hiver de toutes les parties des Etats-Unis.

Nous avons moulu 50,000 boisseaux.

Quand M. Flavelle a voulu se procurer du blé de cette classe, il ne s'est pas adressé au Manitoba ni à l'Ontario ; il s'est adressé à l'Alberta, où il a trouvé de ce blé et il en a moulu 50,000 boisseaux : voici ce qu'il en dit :

Je n'hésite pas à déclarer devant ces messieurs de l'Alberta que c'est un excellent blé. Il a la même composition, renferme la même quantité de gluten que le blé dur du Manitoba. C'est un bon blé à farine.

A la page 15, M. Flavelle s'exprime en ces termes :

D. Vous vous êtes servis du mot " Turkey Red " ?—R. C'est le nom que lui donnent les habitants du Kansas.

D. Il n'est pas semblable au blé d'automne de l'Ontario ?—R. Non, c'est un blé très dur, et il pèse 64 livres au boisseau.

D. On ne le produit pas dans l'Ontario ?—R. Dans une mesure restreinte jusqu'à présent.

A la page 16, il déclare en parlant du blé dur n° 1 du Manitoba :

D. Pensez-vous qu'il soit coté à un prix plus élevé ?—R. Non pas à un prix plus élevé que le blé dur n° 1, mais à peu près au même prix.

Ainsi donc les objections qu'a faites l'honorable député de Lambton-est (M. Armstrong), en vue de protéger les intérêts du Manitoba, pour ainsi dire, ne me paraissent pas bien fondées. Les habitants de l'Alberta ont produit ce blé en grande quantité ; ils ont été les premiers à le produire ; et je crois qu'ils sont en équité et en justice fondés à réclamer l'emploi de ce nom. Les habitants de cette région réclament également la classification du blé blanc, dont il n'est pas question dans le présent acte. Je laisserai d'autres mieux renseignés que moi sur le sujet donner la raison de cette omission. Je désire témoigner ma reconnaissance au département de l'Agriculture pour s'être rendu au désir des habitants de l'Alberta relativement à l'adoption de ce nom de blé rouge de l'Alberta. C'est le nom sous lequel ce blé est connu du commerce, et il n'y a pas de raison pour qu'il ne soit pas connu sous ce nom.

M. HENDERSON : Je ne sais qui est l'auteur de la définition des différentes classes de blé rouge de l'Alberta dont il est question dans l'article 2.

M. FISHER : Cette classification a été faite par l'inspecteur et l'aide-commissaire d'entrepôt qui sont parfaitement au courant de la question, et j'ai accepté leurs définitions.

M. HENDERSON : Je désire signaler ce qui me paraît être une anomalie : le blé rouge de l'Alberta n° 2 est décrit dans les termes suivants : blé d'hiver, rouge, dur, sain et net, ne pesant pas moins que 60 livres au boisseau ". Le blé rouge de l'Alberta n° 3 " comprend le blé d'hiver, rouge, dur, mais qui n'est ni assez net, ni assez sain, ni assez plein pour être classé comme n° 2, et ne pesant pas moins que 57 livres au boisseau ". Ce que je désire observer, c'est que la définition du n° 2 ne mentionne aucunement la rondeur du grain, tandis que la définition du n° 3 la mentionne. Le blé n° 3 n'est pas aussi plein (ou rond) que le blé n° 2 dit la loi ; mais lorsqu'on se reporte à la description du blé n° 2, il n'y est fait aucune mention de rondeur. Ce me paraît être là une anomalie qui peut devenir une source de difficultés dans l'inspection des divers blés. J'aimerais à savoir quelle est l'explication du ministre à ce sujet.

M. FISHER : J'ai fait cette observation moi-même, je l'avoue ; mais je ne suis pas assez au courant de la description des différentes qualités pour me rendre bien compte si cette objection a quelque valeur à première vue, il me semble que l'observation de l'honorable député est fondée. Il semblerait qu'il est inutile d'insérer les mots " assez plein " ; mais je n'aimerais pas à prendre la responsabilité de les biffer, vu qu'ils ont été insérés par les experts qui ont rédigé l'article.

M. HENDERSON : A mon avis, ces mots sont non seulement inutiles, mais peuvent créer de la confusion. Quand vous voulez

déterminer si un blé doit être classé n° 3 ou n° 2, afin de vous assurer ce que c'est que le blé n° 3, vous devez vous reporter au n° 2. Le blé n° 3, dit l'article, est du blé qui n'est pas assez plein pour être classé comme n° 2. Vous vous reportez à la description du n° 2 pour voir quel degré de rondeur il faudra, et vous constatez qu'il n'y est fait aucune mention de la rondeur. Dès lors vous n'avez plus de point de comparaison.

M. CAMPBELL : A mon avis, les mots " ni assez plein " devraient être éliminés et le chiffre de 57 remplacé par celui de 58 livres. Je crois que la différence de poids indiquée est trop grande du n° 2 au n° 3.

M. W. McINTYRE : En ce qui regarde l'emploi du mot " plein " je dirai que la description des blés n° 1 et n° 2 sont exactement les mêmes, abstraction faite des poids; de sorte que le grain n° 2 doit être pratiquement aussi rond, aussi plein, que le blé n° 1.

M. FISHER : Non.

M. W. McINTYRE : En pratique, oui. Les caractères distinctifs du blé n° 2 sont le poids et la qualité du grain, ainsi que sa netteté. Cependant, j'aimerais à dire quelques mots au sujet de ce nom, dont je me préoccupe réellement plus que de la description des grains. Vous savez probablement que ce nom est distinctif d'un grain, et non d'une localité. Vous savez, sans doute, également que le terme " blé dur du Manitoba n° 1 " comprend tout le blé de printemps d'une certaine qualité, et non pas simplement le blé produit au Manitoba. Ce nom distinctif " blé rouge de l'Alberta " est connu sur le marché de Liverpool et des meuniers canadiens, et il déjà été mis à l'épreuve sur le marché des Etats-Unis. Le nom de " blé rouge de l'Alberta étant déjà connu et distinctif, si vous éliminez le mot " Alberta ", vous allez déranger les cours, et chacun sait à quel point les cours sont changeants, à quel point un changement de nom peut paralyser les échanges. Dans l'Alberta, où nous produisons du blé de printemps, nous ne sommes que trop heureux de le voir rangé dans la même catégorie que le blé Manitoba n° 1, et nous sommes très consentants à l'appeler Manitoba. Il n'y a pas de querelles de clocher entre l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba, au sujet du blé dur du Manitoba n° 1 ; pourquoi, dès lors, nous ferions-nous la guerre au sujet d'un blé d'automne qui a eu son origine dans l'Alberta, pourquoi s'opposerait-on à ce qu'il soit appelé " Alberta n° 1 " ou n° 2, ou n° 3 ?

A mon avis, il n'y a pas de nom qui lui convient mieux que celui-là, vu qu'il est déjà connu dans le commerce sous le nom d' " Alberta-Red " ou blé rouge d'Alberta, bien que ce ne soit pas officiel, il est vrai ; mais c'est le seul nom distinctif donné au blé d'automne du Nord-Ouest. Il est vrai que ce blé a été importé du Kansas sous le nom de " Kansas Turkey Red " ; mais les conditions climatériques de notre pays ont eu quelque influence et ont déterminé la production au Canada d'une qualité de blé supérieure à celui du Kansas. Comme le nom d'Alberta est spécifique, distinctif, il serait vraiment dommage de le changer pour un autre, et pour un autre plus encombrant. Par suite, ce blé perdrait son individualité. Ainsi donc, à mon avis, le seul nom que nous puissions lui donner, en hommes raisonnables et en bon patriotes, c'est celui de blé rouge de l'Alberta. Nous espérons que la province de la Saskatchewan produira de grandes quantités de ce blé, et si cela se produit, les habitants de cette province seront heureux de l'appeler blé rouge de l'Alberta. Actuellement, il se produit dans la province de Saskatchewan plus de blé dur n° 1 du Manitoba qu'il ne s'en produit dans le Manitoba même ; et si, dans le comté de Lambton-est, on se met à produire du blé dur d'hiver égal à celui-là, on le classera sous ce nom.

M. ARMSTRONG : Je ne m'oppose pas à l'emploi de ce nom ; je demande simplement si les habitants du Manitoba et de la Saskatchewan ne s'opposeront pas à ce que ce blé soit appelé blé d'Alberta.

Un honorable DEPUTE : Ils ne s'y opposent pas.

M. W. McINTYRE : L'honorable député semble croire que l'Alberta est une désignation régionale plutôt que distinctive. Nous ne voulons pas qu'il soit gardé comme désignation régionale, mais comme la désignation d'une classe distincte de blé. Ce serait une grande erreur, à mon avis, que nous commettrions en changeant le nom.

M. HENDERSON : L'honorable député de Strathcona (M. W. McIntyre) ne tirera pas, j'espère, la conclusion que je voulais faire changer le nom. Au contraire, j'approuve entièrement son emploi. J'estime que la province d'Alberta a parfaitement le droit de faire appeler cette sorte de blé de son nom.

M. STAPLES : Il me semble que les mots " ni assez plein " devraient être rayés, de même que vous les avez rayés dans le cas du blé dur du Manitoba. Autrement, il se produira de la confusion.

M. FISHER : Je ne vois pas pourquoi on a inséré le mot " plein ", que nous avons biffé de la description du blé dur de Manitoba. D'autre part, ce mot a été inséré par l'inspecteur, et j'imagine qu'on exige une certaine rondeur caractéristique du blé d'hiver qui n'est pas requise dans le blé de printemps. Je n'aimerais pas à prendre la responsabilité de le biffer ; mais je pense que les mots " ni assez plein ", dans le troisième paragraphe, pourraient sensément être supprimés. Lorsque nous aurons le rapport de

la commission, nous pourrons, dès la session prochaine, biffer le mot " plein " dans la définition du blé d'hiver rouge d'Alberta n° 1, si la commission approuve ce changement.

M. HENDERSON : La raison pour laquelle j'ai signalé cette affaire à l'attention, c'est qu'à mon avis, il pourra en résulter de la confusion quand l'inspecteur en viendra à classer les diverses qualités de blé. La description du blé n° 3 demande que le blé ne soit pas aussi plein que le blé n° 2 ; mais lorsque l'inspecteur en viendra à définir le blé n° 2, il s'apercevra que le mot " plein " ne s'y trouve aucunement. Il pourra alors se demander : Comment déterminer si le blé n° 3 n'est pas assez plein pour être classé comme n° 2, quand l'acte n'exige pas que le blé n° 2 soit plein ?

M. HERRON : Je ne suis pas assez versé dans cette question du blé pour savoir pourquoi le mot " plein " a été inséré dans la définition du blé d'hiver n° 1 ; mais je demeure dans un pays où ce grain est constamment produit, et il n'était pas à ma connaissance que le mot fût employé de cette manière avant de l'avoir vu dans le bill.

Au comité de l'agriculture les députés de l'Alberta n'ont pas représenté que le mot " plein " devrait être inséré, et je ne vois pas pourquoi il le serait. Je propose que le mot " plein " soit supprimé dans la définition du blé d'hiver rouge de l'Alberta n° 1.

M. FISHER : Je viens d'en causer avec le ministre de l'Intérieur, qui représente une partie de l'Alberta, et il me dit que le blé d'hiver a les mêmes caractères que le blé de printemps. Et comme nous avons biffé le mot dans la définition du blé dur du Manitoba n° 1, j'accepte volontiers la proposition de le biffer dans la définition du blé rouge de l'Alberta n° 1. J'accepte, par conséquent, la proposition de l'honorable député d'Halton (M. Henderson), et je propose en amendement que le mot " plein " dans la définition du blé d'hiver rouge de l'Alberta n° 1 et les mots " ni assez pleins " dans la définition du blé rouge de l'Alberta n° 3 soient biffés. Si l'on juge nécessaire plus tard d'insérer ces mots, il sera facile de le faire à une session future.

M. STAPLES : Dans la définition de ces trois qualités de blé, on ne dit rien de la proportion de blé de couleur rouge que chaque catégorie devra renfermer. Le ministre voudra-t-il dire pourquoi ?

M. FISHER : La définition s'applique à une catégorie qui ne renferme que du blé rouge. La couleur semble être un élément important. Il existe déjà une définition pour le blé d'hiver mêlé, dans l'acte actuel, et l'inspecteur a déclaré qu'il jugeait préférable de laisser les choses dans cet état.

M. STAPLES : Il n'y a pas de doute que les conditions météorologiques peuvent avoir un effet sur le blé d'Alberta, comme elles en ont sur celui du Manitoba et de Saskatchewan ; par conséquent, n'est-il pas nécessaire d'indiquer la proportion de blé rouge que chaque espèce doit renfermer ?

M. FISHER : Si le blé est décoloré, sa qualité ne sera pas assez bonne pour être rangée dans cette classe.

M. STAPLES : Il pourrait être décoloré dans une certaine mesure et cependant ne pas être classé parmi les qualités supérieures.

(L'article ainsi modifié est adopté.)

Sur l'article 3 :

Est modifié l'article 89 de ladite loi par le retranchement de l'alinéa qui définit le blé dur du Manitoba extra, et aussi par le retranchement du mot " plein " à l'alinéa qui définit le blé dur du Manitoba n° 1.

M. HENDERSON : Il n'y aura plus désormais de qualité connue sous le nom de blé dur du Manitoba extra (Extra Manitoba hard). Le blé dur du Manitoba n° 1 est la classe la plus élevée, et il n'y est pas fait mention de la rondeur.

(La proposition est adoptée.)

Sur l'article 4 :

Sont abrogés les paragraphes 7 et 8 de l'article 91 de ladite loi, et remplacés par les suivants :

7. Les appels du classement fait de ces grains par les préposés à l'inspection, peuvent être portés devant le bureau des experts en grains, comme lorsqu'il s'agit de grains du Canada.

8. Les dispositions de l'article 90 de la présente loi s'appliquent à ces grains.

M. HENDERSON : Si je comprends bien, le mode d'appel ne sera pas changé ; il y aura toujours un appel de l'inspecteur à l'inspecteur en chef et de celui-ci à la commission, au bureau général ?

M. FISHER : La rédaction du paragraphe 7 est ici absolument la même que dans l'acte actuel. Le seul changement consiste dans le numérotage de l'article mentionné dans le paragraphe 8, et qui est erronément indiqué dans l'acte.

(Il est fait rapport du bill, qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

DISCUSSION SUR LE BILL MODIFIANT LA LOI DE 1900 SUR LES GRAINS DU MANITOBA.

Le projet de loi (n° 206), déposé par l'honorable M. Fisher, tendant à modifier la loi de 1900 sur les grains du Manitoba, est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité pour l'examiner.

M. HENDERSON : Le ministre voudra-t-il expliquer le bill en peu de mots ?

M. FISHER : Je ne lirai pas le texte même de l'acte actuel, mais j'expliquerai simplement d'une manière générale ce que nous nous proposons de faire.

Le présent bill a pour fin de surmonter certaines difficultés survenues aux endroits où il se produit des accumulations de grain ou une insuffisance de wagons. Aux termes de la loi, le chef de gare doit tenir un livre pour l'enregistrement des demandes de wagons, aux époques d'accumulation de grain, où la compagnie de chemin de fer ne peut pas suffire aux demandes. Les wagons sont fournis aux expéditeurs dans un ordre déterminé. Mais voici deux abus que l'on a relevés. En premier lieu, on s'est mis à demander beaucoup plus de wagons qu'on n'en avait réellement besoin ; et en second lieu, on a pris l'habitude d'inscrire les noms des mêmes requérants plusieurs fois de suite dans le livre. Un expéditeur commencera par demander cinq wagons ; plus tard, il s'inscrira de nouveau pour d'autres wagons, en indiquant le nombre total des wagons dont il pourra avoir besoin. Dans certains cas, il paraîtrait qu'on est allé plus loin et qu'on a donné des noms d'emprunt.

M. HENDERSON : Ils emploient les méthodes d'élection auxquelles on les a habitués.

M. FISHER : Je ne me figure pas que beaucoup de gens le fassent ; mais c'est ce qu'on nous rapporte dans quelques endroits, et on nous prie de modifier la loi. En vertu de cette nouvelle disposition, si le nombre des wagons est insuffisant, l'expéditeur peut inscrire son nom dans le livre. On lui expédie un wagon à son tour. Et une fois qu'il a reçu ce wagon, il peut s'inscrire pour un autre . . .

M. HENDERSON : Non, pas lorsqu'il a obtenu le wagon, mais lorsqu'il l'a rempli.

M. FISHER : C'est ce que j'avais à l'esprit : lorsqu'il aura fini de remplir le wagon, c'est-à-dire lorsqu'il aura ou rempli le wagon ou annulé la commande—car il arrive que l'expéditeur s'aperçoit qu'il ne peut remplir le wagon au moment où ce wagon est mis à sa disposition. Dès qu'il a rempli le wagon, ou biffé la commande, il peut s'inscrire sur-le-champ pour un autre wagon. C'est une simple question de gestion. Le présent bill a été rédigé par le rédacteur des lois à la suite d'explications complètes obtenues du commissaire d'entrepôts et des intéressés. Je crois qu'il règle la difficulté d'une manière assez complète.

M. HENDERSON : Supposons que je sois un cultivateur de l'Ouest et qu'il me faille trois wagons. Il se peut que je sois dans la nécessité de faire un trajet de cinq milles pour me rendre à la gare. On ne me permet de m'inscrire que pour un seul wagon. Il me faut donc retourner chez moi et revenir à la gare pour m'inscrire de nouveau, et ainsi de suite. Cela n'imposerait-il pas beaucoup d'ennui au cultivateur? D'autre part, il semble exister un abus qu'il importe de corriger, et je ne veux pas dire qu'il est inexpédient d'adopter une mesure dans ce sens.

M. FISHER.

M. FISHER : Il ne me paraît pas probable que la difficulté mentionnée par l'honorable député (M. Henderson) se produise. La seconde inscription pourra être faite dès que le premier wagon sera rempli et les intéressés devront être à la gare pour remplir ce premier wagon. Je crois que c'est l'usage dans l'Ouest que quelqu'un à proximité de la gare, ou à la gare même, se charge pour vous d'inscrire votre nom pour un wagon.

M. HENDERSON : J'allais justement poser cette question. Aux termes de la loi, le charretier qui se rend à la gare pour remplir le wagon est-il autorisé à faire la demande d'un second wagon ?

M. FISHER : Oui. La demande peut être faite par l'intermédiaire d'un agent.

M. STAPLES : Le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) a-t-il discuté cette question avec les représentants de la " Grain Growers Association " du Nord-Ouest qui étaient ici, et ceux-ci se sont-ils déclarés favorables à cette solution?

M. FISHER : Oui, elle est en conformité de leurs vues.

M. SCHAFFNER : Ce bill prescrit que " si à quelque endroit d'expédition la compagnie ne peut remplir toutes les commandes de wagons, ainsi qu'il est dit ci-dessus, les dispositions suivantes s'appliqueront aux commandes et à la distribution des wagons." Cette rédaction ne me paraît pas très claire. La distribution des wagons se fait d'une manière excessivement irrégulière. La compagnie les fournit suivant sa propre discrétion. Là où la concurrence est active, elle en fournit de grandes quantités, et là où il n'y a pas de concurrence elle en fournit très peu.

M. FISHER : Ce n'est là qu'un article de l'acte général. Il n'a son application que dans les cas où le nombre des wagons est insuffisant ; et il se borne à régler le mode d'inscription de demandes des wagons. La question du nombre de wagons qui doivent être fournis à telle ou telle gare, et ainsi de suite est réglée par d'autres articles. Le présent article ne définit aucunement le droit des particuliers de demander des wagons ; ce droit est réglé par l'article de l'acte général.

M. SCHAFFNER : Mais il se borne à régler les cas dans lesquels le nombre des wagons est insuffisant à quelque endroit pour remplir toutes les commandes.

M. FISHER : Je ne suis pas au courant de ces opérations au même point que l'honorable député (M. Schaffner). Mais si je comprends bien, à certaines saisons de l'année, les expéditeurs ne peuvent pas obtenir des wagons aussi rapidement qu'ils le voudraient. C'est pourquoi il est nécessaire d'avoir un registre pour régler la distribution des wagons. A certains endroits, ou

durant certaines saisons, alors que le nombre des wagons est amplement suffisant pour répondre aux besoins, cette disposition ne s'applique pas. Elle s'applique seulement dans les cas où le nombre des wagons est insuffisant ; c'est alors qu'il est nécessaire d'avoir ce registre et de faire la distribution dans l'ordre des inscriptions.

M. SCHAFFNER : A certains endroits on obtient tous les wagons dont on peut avoir besoin, tandis qu'à la gare voisine peut-être il en est tout autrement. Le présent article aura-t-il l'effet de régler la difficulté dans les cas de cette nature?

M. FISHER : L'article ne modifie aucunement l'acte à cet égard.

M. HERRON : Le ministre n'ignore pas que dans l'ancienne loi, ceux qui expédient vers l'Est ont la préférence en matière de wagons.

M. FISHER : Ce cas est réglé par l'article suivant.

Sur l'article 2 :

M. FISHER : En vertu de cet article les règlements s'appliquent de la même manière aux envois vers l'Ouest qu'aux envois vers l'Est.

M. HERRON : On ne donne pas la préférence aux envois vers l'Est ?

M. FISHER : Non. Je désire modifier l'article 1 par l'insertion après le mot "réside", dans la 15e ligne, des mots "ou en désignant l'endroit de son domicile de quelque autre manière suffisamment claire".

(La proposition est adoptée et il est fait rapport du bill.)

M. FISHER propose la 3e lecture du projet de loi.

M. HENDERSON : Le ministre voudra-t-il ajourner à mardi la 3e lecture de ce bill ?

M. FISHER : Notre seul but en le faisant adopter maintenant c'est de pouvoir le transmettre sur-le-champ au Sénat.

M. HENDERSON : J'aimerais à donner au ministre une réponse à la lettre qu'on a lue. Si j'ai fait quelque affirmation inexacte, j'aimerais à me corriger.

(La 3e lecture est ajournée.)

DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre délibère en comité des subsides.

Gouvernement du territoire du Yukon.—Appointements et dépenses relatives à l'administration du territoire, $150,000.

M. FOSTER : C'est là un crédit important, et le ministre devrait en causer quelque peu avec nous. Il m'a été représenté de très bonne source que d'anciennes pratiques se perpétuent en dépit du changement qui s'est produit dans les conditions, et que par suite les dépenses sont extravagantes. Il fut un temps où l'état des choses dans le Yukon légitimait la dépense que l'on y faisait sous forme d'appointements et de suppléments. Mais on prétend que les conditions se sont modifiées dans une telle mesure qu'on pourrait supprimer une bonne partie de ces dépenses sans inconvénient pour le service public. C'est là ce qui se dit généralement. L'honorable ministre s'est rendu là en personne l'été dernier, s'est enquis de l'état des choses, et sans doute s'est assez bien documenté sur la question. Avant que nous abordions l'examen du crédit, j'aimerais à connaître l'opinion du ministre et entendre l'exposé de ce qu'il se propose de faire relativement à l'administration du Yukon. Une telle déclaration de sa part rendrait peut-être inutiles certaines critiques que nous serions autrement portés à faire.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre l'Intérieur) : Les conditions qui existent actuellement dans le Yukon sont très différentes de ce qu'elles étaient il y a quelques années. Il existait alors une sorte d'état de fièvre, mais cet état n'est plus. Durant cette période de développement, les exigences du service public étaient assurément beaucoup plus grandes qu'elles ne le sont aujourd'hui. Nous étant rendu compte de cet état de choses vers la fin de l'année 1904, ou au début de l'année 1905, nous effectuâmes dans le service nombre de changements, sous forme de réductions dans les dépenses. Je ne saurais indiquer les chiffres exacts, mais les réductions formaient un chiffre considérable, s'élevant dans les $10,000 et probablement même dans le voisinage des $50,000 par année. Des fonctionnaires dont les services n'étaient plus requis, par suite de la réduction des besoins administratifs, furent congédiés. On leur accorda, je pense, une indemnité de six mois d'appointements. Lorsque je visitai le territoire, l'été dernier, ces changements étaient déjà effectués, et le nombre des employés de surcroît n'était plus aussi grand. Cependant, on était d'avis que le personnel administratif était plus nombreux qu'il n'était nécessaire, et le commissaire du Yukon, lors de son récent voyage à Ottawa était chargé entre autres choses de proposer de nouvelles réductions de ce personnel, qui sans nuire au service public dégrèveraient dans une certaine mesure le trésor de l'Etat. Ces propositions ont été acceptées ; et, en conséquence, il a été pris des mesures en vue de congédier un certain nombre de fonctionnaires dans le département au Yukon, en leur assurant le même avantage qu'à ceux qui avaient été congédiés auparavant, c'est-à-dire en leur donnant avis au commencement de la saison et en leur accordant une gratification de six mois d'appointements pour leur permettre de vivre pendant qu'ils se chercheraient quelque autre emploi.

Nous avons jugé que c'était là une proposition raisonnable, attendu que ces fonctionnaires n'étaient pas renvoyés en raison de quelque faute qu'ils auraient commises, mais simplement parce que les conditions n'étant plus les mêmes, on n'avait plus besoin de leurs services. Le budget a été préparé avant qu'il fût possible d'effectuer ces changements; il n'y figurent donc pas. Je ne saurais, toutefois, fournir les détails à l'honorable membre et au comité. Par suite de ces changements, les appointements et allocations se trouveront diminués de $24,600 par année. Il est possible, bien entendu, que, les conditions restant les mêmes, le personnel subisse de nouvelles réductions; mais le comité observera que les réductions faites dans l'automne de 1904 et celles faites au printemps de 1906 représentent déjà par elles-mêmes une somme très considérable que nous nous trouvons à économiser sur la liste civile du Yukon.

M. FOSTER : Ce chiffre de $24,600 représente la réduction effectuée en 1906 ?

M. OLIVER : Oui.

M. FOSTER : A combien se sont élevées les réductions en 1905 ?

M. OLIVER : Je n'ai pas le chiffre, mais je crois qu'elles étaient d'à peu près $50,000. Le chiffre en était plus considérable que celui d'aujourd'hui.

M. FOSTER : A-t-il été effectué d'autres réductions ?

M. OLIVER : Je parle des réductions effectuées au département de l'Intérieur. Je m'en vais donner les noms des employés et de leurs appointements respectifs. Les voici :

—	Appointements par année.	Allocation pour frais d'existence.
	$	$
N. A. Watt, aide-secrétaire...	2,000	
G. Petrie, receveur du quartz.	1,000	1,200
A. H. Poval, c. du com. de l'or.	2,000	
T. D. Macfarlane "	1,000	1,200
G. L'Heureux "	2,100	
L. G. Bennett "	900	1,500
J. F. Sugrue, insp. des mines.	1,200	1,200
H. M. Martin, agent des terres et forêts domaniales.. ...	2,400	1,200
P. F. X. Genest, dessinateur..	1,500	1,500
G. Beraud, sous-ingénieur des mines.....	1,200	1,500
	15,300	9,300

M. FOSTER : Ce sont-là les réductions que vous faites dans le personnel ?

M. OLIVER : Oui.

M. FOSTER : Bien entendu, si les appointements sont supprimés, les suppléments le sont aussi ?

M. OLIVER : Oui, à l'expiration de six mois.

M. FOSTER : Je n'y trouve pas à redire, puisque la seule raison pour laquelle on les congédie c'est qu'on n'a plus besoin de leurs service. Le ministre a-t-il examiné la question de l'allocation pour frais d'existence dans les conditions actuelles à ceux qui continuent à faire partie du service ? Quelle décision a-t-il prise à cet égard ?

M. OLIVER : Je n'ai aucunement considéré cette question jusqu'à présent.

M. FOSTER : Le ministre n'est pas sans y avoir songé.

M. OLIVER : Oui, je dois dire qu'il y a un an, avant que je fusse ministre, il a été effectué une réduction dans l'allocation pour frais d'existence. Je me rends bien compte que, par suite du changement dans les conditions il peut être à propos d'inclure cette subvention dans le chiffre des appointements. Je reconnais bien que cette proposition est raisonnable; mais je dois m'avouer coupable de n'avoir pas examiné la question jusqu'ici.

M. FOSTER : Quoi qu'il en soit, il ne sera peut-être pas inutile que je soumette au comité quelques idées qui me sont parvenues de la part de personnes domiciliées là-bas; et je m'en vais lire des extraits d'une communication que j'ai reçue et qui est dans le ton ordinaire des lettres qui me sont adressées de là. On est généralement d'avis que cette région est trop gouvernée, trop administrée, et que vu la faiblesse numérique de sa population, la classe des fonctionnaires y est trop nombreuse. Nous avons eu ici, il y a quelques jours, une discussion intéressante sur la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest et sur les fonctions qu'elle remplit. Il est probable que nous avons imputé de trop fortes sommes sur le compte de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, vu la diversité des services qu'on exige d'elle.

A mon avis, la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest devrait être remboursée d'une certaine somme en considération des services qu'elle rend aux autres départements de l'administration. Notre tenue de livres s'en trouverait plus régulière et nous donnerait une idée plus juste de ce que coûte chaque service. Par exemple, quand la gendarmerie à cheval fait le service des postes et transporte les dépêches, moyennant une forte dépense d'argent, de temps et de santé, les frais de ce service devraient être soldés par l'administration des Postes, pour le bénéfice de la quelle il se fait. Il est plus économique, sans doute, d'utiliser la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest pour l'exécution de ce service que d'accorder une entreprise distincte à des particuliers ; et je ne m'en plains pas. Il y a, d'autre part, au Yukon,

un personnel très nombreux chargé de l'administration de la justice au sein de ce petit groupe de population ; mais le ministre de l'Intérieur n'a rien à voir à cela. Mon correspondant parle des frais d'existence dans les termes suivants :

Le meilleur repas et aussi bon qu'il soit possible de se le procurer dans les restaurants les mieux aménagés de l'extérieur, ne coûte qu'un dollar. La pension au mois dans les meilleurs hôtels ne coûte que $75, y compris la chambre et le service. La vie n'est pas coûteuse à Dawson et dans son voisinage, et l'on peut s'y procurer tous les conforts modernes à des prix presque aussi modérés qu'ailleurs. On peut se procurer les services de greffiers et d'aides-greffiers des tribunaux à volonté et tout aussi capables que les titulaires actuels, moyennant $200 par mois et sans allocation pour frais d'existence.

Nous payons de forts appointements, qui ne sont peut-être pas trop élevés, mais nous accordons, en outre, une somme aussi considérable, ou même plus considérable, pour frais d'existence. Cette pratique est très condamnable quand les conditions sont fixes comme elles le sont actuellement dans le Yukon. Il n'y a pas plus de raison de la maintenir aujourd'hui dans le Yukon, qu'on aurait raison de l'adopter à Toronto, à Montréal ou ailleurs. C'est une observation suggestive que celle de mon correspondant : on peut se procurer n'importe quel nombre de commis prêts à faire l'ouvrage à peu près pour les mêmes appointements que ceux que vous payez aux commis que vous avez actuellement, et l'allocation pour frais d'existence serait en moins. Mon correspondant ajoute :

Le shérif et son aide jouent simplement la comédie et sont la risée du public. Il emploie son fils comme aide et empoche les appointements ; il occupe les meilleurs appartements au palais de justice. Les logements et bâtiments de toutes sortes ne se louent plus ici ; le fait est que la population déserte la ville et qu'on peut s'assurer nombre de maisons bien garnies en s'engageant d'en prendre soin.

Il est à ma connaissance qu'un bâtiment à cet endroit a coûté beaucoup d'argent, mais pour lequel aujourd'hui nous ne pouvons obtenir un loyer convenable. Les affaires ont tellement diminué, la population est tellement moins nombreuse, que le loyer qu'on nous en offre suffirait à peine pour solder les frais d'entretien. Ce correspondant déclare que c'est là un phénomène général pour ainsi dire dans toute la ville ; les maisons se vident, et dans beaucoup de cas on en cède l'usage à ceux qui veulent se charger d'en prendre soin, de les chauffer, et de les tenir en bon ordre ; à tout événement on peut les obtenir à des loyers comparativement peu élevés. Ce correspondant dit encore :

Le juge Craig, ou aucun autre juge, pourrait facilement économiser $8,000 par année et vivre amplement sur les autres $2,000.

C'est là son calcul ; mais il est possible que n'étant pas juge lui-même, il réduise un peu trop les frais d'existence du pays. Quoi qu'il en soit, c'est là ce qu'il dit.

(La séance suspendue à 1 heure est reprise à 3 heures.)

M. FOSTER : Je citais certains passages de la lettre que j'ai à la main quant aux frais d'existence dans le territoire du Yukon. Voici ce qu'écrit mon correspondant :

Je sais ce que je dis, je sais ce qu'il en coûte pour vivre ici et ailleurs et vous pouvez vous fier à ce que je vous dis. Je vis bien ici avec ma famille moyennant une dépense de la moitié de $2,000.

Il observe qu'il s'y trouve un bibliothécaire dont les appointements sont de $3,000, dépense qu'il considère inutile. Il s'y trouve un sténographe pour la police, et mon correspondant n'est pas très enthousiaste des services qu'il rend, quand il en rend, et la plupart du temps à son avis il ne fait rien.

Il tient la gendarmerie en grande estime mais il pense que ses membres sont beaucoup trop nombreux pour l'ouvrage à faire. Voilà un résumé de ce qu'il dit au sujet des frais d'existence. Ensuite, il décoche un trait contre ce qu'il appelle l'édifice de l'administration—l'hôtel du Gouvernement, j'imagine.

M. OLIVER : Non, l'édifice qui renferme les bureaux publics.

M. FOSTER : C'est-à-dire celui où sont rassemblés tous les fonctionnaires. Il trouve qu'il y a un grand nombre d'employés dans cet édifice et dans le voisinage et que leurs appointements sont beaucoup plus élevés qu'il n'est nécessaire. Il croit qu'un petit nombre de fonctionnaires pourraient faire tout le travail. A Fairbanks, dans l'Alaska, dit-il, où la population est de 20,000 habitants, quatre hommes font tout l'ouvrage qu'exécutent les chefs de bureau et les employés dans l'édifice de l'administration à Dawson. Il énumère le commissaire des mines, le sous-commissaire, le premier commis du commissaire et leurs messagers et leurs sténographes, ainsi que vingt-cinq commis, le bureau des bois de la couronne et ses employés, le bureau du contrôleur et ses nombreux attachés, le bureau de l'arpenteur et ses commis, les bureaux des ingénieurs et toute la kyrielle, sans excepter celui du commissaire peuplé de laquais, de secrétaires et d'une multitude de serviteurs aussi nombreux, sinon plus, que ceux qu'on voit dans l'antichambre du roi Edouard VII. En somme, l'administration du Yukon fait grand au détriment du pays en général. Puis, il décide de se taire de crainte que son indignation ne l'entraîne trop loin. Ce citoyen, était sur les lieux et voyant constamment ce qui se passe d'assez près pour ne pas être séduit par le mirage, tire la conclusion que les

dépenses dépassent les exigences de la situation à l'heure qu'il est. . .

M. PATERSON : Est-ce un fonctionnaire de l'Etat ?

M. FOSTER : Le ministre ne parle pas sérieusement lorsqu'il me fait cette question. Quiconque examine le détail des dépenses du Yukon dans le rapport de l'auditeur général, s'aperçoit qu'il y a un grand nombre de fonctionnaires touchant des traitements élevés et des indemnités de subsistance également fortes, sinon plus considérables. Si l'on considère que le revenu baisse, que la population diminue et que les affaires périclitent, il semble que l'administration du Yukon offre un bon champ d'action à un homme porté à l'économie comme le ministre de l'Intérieur. Je crois qu'il trouverait à s'occuper en se livrant à un examen approfondi de la situation et qu'il aurait probablement occasion de prendre des mesures énergiques à l'égard des dépenses.

M. OLIVER : J'apprécie ce que dit l'honorable député mais je crois que son correspondant force la note, et c'est la conclusion qu'il semble tirer lui-même.

M. FOSTER : Peut-être exagère-t-il un peu.

M. OLIVER : Quoi qu'il en soit, il y a lieu d'étudier la question à ce point de vue. Tout ce que je puis dire c'est que la réduction des depenses que nous avons faite prouve que nous nous rendons compte de la situation et que nous nous proposons de limiter autant que possible les déboursés aux besoins véritables. Celui de qui l'honorable député tient ses renseignements me paraît trop optimiste relativement au coût réel de la vie au Yukon. Je me suis rendu sur les lieux à une époque où tout se vendait meilleur marché et se trouvait en abondance, c'est-à-dire l'automne, lorsqu'on reçoit les vivres pour les six ou sept mois d'hiver qui vont suivre. Ce que j'ai vu corrobore à peu près ce qu'il a dit du coût de l'existence. Cependant, tout le monde doit admettre que, dans une contrée renfermant des milliers d'habitants complètement séparés de leurs sources d'approvisionnements pendant six ou sept mois, et exposés à toutes les éventualités qui peuvent surgir pendant ce laps de temps, la vie doit coûter beaucoup plus cher qu'elle coûterait sans cette période d'isolement. Il faut craindre les accaparements, la destruction des vivres par accident et beaucoup d'autres dangers. Si la vie à Dawson à la fin de l'été ne coûte pas excessivement cher, il n'y a pas de doute qu'en hiver et pendant les premiers jours du printemps les vivres renchérissent et celui qui a renseigné l'honorable député n'a pas suffisamment tenu compte de cet état de choses. Le prix de transport le plus bas de Whitehorse à Skagway est de $40 par tonne. C'est peu de chose lorsqu'il s'agit d'aiguilles ou de mousselines, mais c'est très cher pour la farine, le lard et toutes les denrées alimentaires. Même au moment de ma visite au Yukon, le foin destiné aux chevaux se vendait $100 par tonne à Dawson et à un prix proportionné aux points plus élevés, pendant les voyages où l'on se servait de chevaux. Il est raisonnable de tenir compte d'un tel état de choses. On se sert d'un grand nombre de chevaux au Yukon, mais pour son utilité et non pour son agrément. L'indemnité de subsistance a été fixée à une époque où la vie coûtait certainement fort cher. On n'a pas cru qu'il était sage d'accorder des appointements représentant et la valeur des services rendus et le surcroît des frais d'entretien.

Naturellement, l'honorable député prétend à bon droit que, lorsque la situation change et que la vie coûte moins cher, il faut diminuer l'indemnité de subsistance. Mais, je ne pense pas qu'il y ait eu un changement suffisant pour nous permettre de fixer le chiffre des appointements sans faire entrer en ligne de compte le surcroît des dépenses d'entretien.

M. W. F. MACLEAN : Le Gouvernement s'est-il occupé de la question des moyens de transport entre le Yukon et la Colombie-Anglaise ? Au Yukon, tout dépend des prix de transport. S'il sont excessifs, l'avenir de cette contrée est sombre. Le Gouvernement devrait faire une enquête et s'assurer s'il ne pourrait pas améliorer la situation. Il y a huit à dix ans que notre attention se porte sur le Yukon et, cependant, nous ne sommes pas plus avancés qu'au début en ce qui a trait à la solution de cette question des prix de transport. N'est-il pas temps que le Gouvernement cherche à trancher ce problème ?

M. OLIVER : L'observation de l'honorable député est juste et légitime. D'après ce que j'ai vu et les mémoires que j'ai reçus de maisons de commerce du Yukon la question des transports est à la base du succès dans cette contre. Actuellement, les moyens de transport sont accaparés par un monopole qui tire de la situation tout le parti possible et en abuse peut-être J'ignore ce que la la Chambre consentirait à faire pour remédier à cet état de choses.

M. W. F. MACLEAN : Vous pourriez acheter la voie ferrée.

M. OLIVER : Le chemin de fer étant situé, en partie, aux Etats-Unis et, en partie, au Canada, le Gouvernement ne peut pas le soumettre à la juridiction de la commission des chemins de fer. Voilà l'inconvénient et la question est de savoir quel serait le meilleur moyen de le supprimer. Je puis dire que le Gouvernement n'a pas pris de dispositions pour surmonter la difficulté, mais il a conscience qu'elle existe. C'est certainement une question dont dépend la prospérité du Yukon.

M. W. F. MACLEAN : Pourquoi ne se met-on pas à l'œuvre sur l'heure et ne cher-

che-t-on pas le moyen de se rendre là-bas en partant d'Edmonton ou de l'extrémité septentrionale de la Colombie-Anglaise? Il est temps de mettre ce problème à l'étude si nous avons confiance dans les ressources du Yukon. Je crois que ce territoire a de la valeur, car les Américains n'ont jamais eu l'Alaska en aussi haute estime qu'aujourd'hui. On devrait relier quelque endroit de la Colombie-Anglaise à l'Alberta par une voie ferrée. L'entreprise serait lucrative.

M. PATTERSON : Nous avons voulu le faire en 1898, et cette difficulté n'existerait pas si nos desseins n'avaient pas été frustrés.

M. BENNETT : Pourtant, l'année suivante, ayant obtenu la prépondérance au Sénat, vous n'avez pas repris votre projet.

M. PATERSON : Est-ce une preuve que le Sénat avait tort à cette époque? Je l'ignore, mais les membres de la gauche soulevaient toutes sortes d'objections. C'est alors qu'une grave erreur a été commise. Autrement, nous aurions accès au Yukon par notre propre territoire tandis qu'on a laissé échapper l'occasion. Sans cette erreur, le Canada aurait accaparé tout le trafic de ce territoire de ce moment-là sans qu'il en coûtât un seul dollar à la population.

M. W. F. MACLEAN : Ce projet ressemblait beaucoup à celui du Grand-Tronc-Pacifique. S'il inspirait confiance au ministre, celui-ci n'aurait pas dû se laisser décourager par son échec, mais persister dans sa décision. Je me rappelle ce projet ; il n'était pas avantageux pour le pays.

M. PATERSON : L'honorable député trouverait-il quelqu'un pour accepter les mêmes conditions que MM. Mann et Mackenzie ? Il sait qu'il a été du nombre de ceux qui ont le plus contribué au rejet de ce projet.

M. W. F. MACLEAN : Je ne le regrette pas ?

M. PATERSON : La modestie de l'honorable député ne doit pas le porter à nier cela. Il s'aperçoit maintenant de la faute qu'il a commise.

M. W. F. MACLEAN : Non. Ce dont je m'aperçois c'est que le Gouvernement, qui est responsable de l'administration des affaires publiques et de la solution du problème des transports, se propose de ne rien faire, quoique le ministre des Douanes avoue que l'avenir du Yukon en dépend.

M. PATERSON : En a toujours dépendu.

M. W. F. MACLEAN : Vous devez solutionner la question ou laisser cette tâche à d'autres. Les destinées du Yukon dépendent de la construction de chemins de fer se rendant dans ce territoire.

M. FOSTER : J'espère qu'à cette époque tardive de la session le ministre des Douanes ne cherche pas à reviser la discussion de cette vieille question relative au Yukon. Je suppose que le ministre de l'Intérieur voudrait faire voter quelques-uns de ses crédits, mais son collègue l'en empêche par ses vieilles rengaînes.

M. PATERSON : Le ministre n'est pas plus pressé qu'un autre de faire adopter son budget. Les membres de la gauche sont tellement impatients lorsqu'on mentionne ce chemin de fer qu'il est évident qu'ils n'aiment pas qu'on leur rafraîchisse la mémoire. Je n'en aurais pas parlé, si l'occasion n'avait pas été si propice.

M. SPROULE : On m'a communiqué, avec prière d'en faire part à la Chambre, un document qui intéressera peut-être quelques-uns d'entre nous ; il est un peu long, mais comme nous ne sommes pas pressés, je profiterai de cette occasion pour en donner lecture. C'est une requête d'un nommé Graham Campbell qui a été accusé et convaincu de voies de fait pour avoir défendu ce qu'il croyait être, et ce que je crois avoir été, sa propriété.

Après avoir été jugé et condamné, il voulut en appeler, mais il en a été empêché parce qu'il n'a pas pu se procurer une copie des dépositions, copie à laquelle il avait droit. Il a fait de nombreuses démarches pour obtenir le redressement de ses griefs, mais il a toujours échoué. Finalement, il a adressé la lettre suivante à Son Excellence le Gouverneur général et m'en a fait parvenir une copie, avec prière d'en donner lecture à la Chambre, parce que, dit-il, il n'a pas reçu de réponse, et qu'il prétend avoir droit à une réponse. Je vais la lire pour que la Chambre en prenne connaissance et le Gouvernement, après avoir été mis au courant de la situation par quelqu'un qui a habité la région pendant un certain temps, verra ce qu'il a à faire.

M. PATERSON : Où habite-t-il ?

M. SPROULE : Je crois qu'il habite actuellement Victoria, mais il a demeuré à Dawson :

A Son Excellence le Très honorable comte de Grey.

Qu'il plaise à Votre Excellence.

Je prends la liberté de m'adresser à Elle pour avoir une copie certifiée des dépositions qui ont été données dans la cause du Roi contre Graham Campbell et John J. Miller, pour voies de fait sur Frank P. Slavin, ci-devant champion des pugilistes de poids lourds, du monde. Ces dépositions me sont injustement refusées, pour m'empêcher de porter la cause devant la cour suprême du Canada.

En 1898, une cabane fut construite sur la rive droite de la rivière Klondike, et les redevances s'élevant à la somme de $11, ont été payées sur le bois qui a servi à la construction de cette cabane. Ceux qui l'avaient construite l'ont vendue à M. J. E. Stone et je l'ai achetée de ce dernier en 1902. Après la construction de cette cabane, M. Joseph Boyle obtint une concession forestière dans le voisinage, mais dans le bail la description de la concession est vague ; le point de départ est indiqué,

mais les limites latérales ne sont pas définies—la concession n'a jamais été arpentée.

Au mois de mars 1904, ayant constaté que la cabane avait été démolie, je décidai de la convertir en bois de-chauffage. Le 13 mars, pendant que je transportais un voyage de bois, en compagnie de M. Walter Shaw, un des constructeurs de la cabane, et de John Miller, je fis la rencontre de Frank P. Slavin, un pugiliste bien connu, qui demande les redevances sur ce bois, en disant qu'il était le gardien de la concession. Shaw lui expliqua que les redevances avaient été payées au Gouvernement, mais cela ne le satisfit pas. Il nous annonça qu'il nous ferait arrêter le lendemain matin.

Le 23 mars, pendant que John Miller et moi étions occupés à transporter le restant du bois de la cabane, nous fûmes abordés par Slavin qui nous ordonna de décharger la voiture ; il nous expliqua que depuis notre rencontre du 13, il avait vu Boyle, le propriétaire de la concession et que celui-ci lui avait dit de ne pas nous faire arrêter, car cela nécessiterait sa présence à deux ou trois séances du tribunal, et qu'il n'avait pas de temps à perdre ; il avait, en conséquence ordonné à Slavin de recourir à la force pour nous empêcher d'enlever le bois.

Je lui expliquai que le bois m'appartenait et que je n'avais pas l'intention de le descendre de ma voiture. Je lui demandai aussi, s'il était de la police ou s'il était préposé par le Gouvernement à la perception des redevances. Il répondit que non et qu'il agissait pour le compte de Boyle. Je lui fis remarquer que sa conduite constituait une agression ; que si nous volions du bois, il pouvait nous faire arrêter, mais que s'il tentait de suivre les instructions de Boyle et d'avoir recours à la force, je défendrais ma personne et mon bien.

Miller remit les chevaux en marche et Slavin tenta de renverser la voiture. N'ayant pu réussir, il m'attaqua et je me défendis. Comme il pèse 60 livres de plus que moi et que je savais que je n'aurais pas le dessus avec un homme que Boyle avait pris à son service expressément parce que c'était un pugiliste renommé et un fier-à-bras, je n'ai pas entrepris de me défendre avec mes mains. Quand Slavin s'élança sur moi, je le repoussai avec un bâton. Il persista dans son attaque et je continuai à me servir de mon bâton, mais seulement pour le repousser. Quand il s'aperçut qu'il avait le dessous, il sortit un couteau et s'avança sur moi. Mais je l'avertis que s'il se servait de son couteau je prendrais une roche ; il cessa son attaque et partit pour téléphoner à la police, ce qui mit fin à la lutte. Ce même après-midi, Miller et moi fûmes arrêtés pour voies de fait et blessures.

A l'enquête préliminaire, le magistrat me dit que lorsque Slavin m'attaqua, j'aurais dû prendre la fuite. Miller et moi n'avons fait entendre aucun témoin ; la cause fut renvoyée devant la cour territoriale. Milner déposa une plainte contre Slavin, pour voies de fait. Slavin admit qu'il avait commis un assaut sur Miller, mais donna comme excuse qu'il avait agi d'après les instructions de Boyle. Le magistrat débouta Miller de sa plainte sous prétexte que Slavin, croyant que le bois appartenait à son patron, était excusable de s'être livré à des voies de fait sur Miller.

Devant la cour territoriale le juge Dugas nous refusa un procès par jury. Lors de la mise en accusation, le juge Dugas déclara qu'il avait des doutes sur la question de savoir si nous aurions droit ou non à un procès par jury. A l'ouverture du procès, M. Black, notre avocat, demanda un jury ; cette demande fut rejetée ; le juge Dugas déclara qu'il avait consulté le commissaire Congdon et que les doutes qu'il avait pu avoir étaient dissipés. Notre avocat demanda ensuite la remise de la cause aux assises suivantes, pour qu'elle put être jugée par le juge Craig. Cette demande fut aussi rejetée.

Au cours du procès, Slavin déclara sous serment qu'il était garde-forestier à l'emploi de M. Boyle et que ses instructions comportaient de percevoir les redevances sur tout le bois qui passait par la rivière ou par voie carrossable, sans s'occuper de savoir d'où il venait, à moins que ceux qui en avaient la charge n'exhibassent un permis de Boyle ou du Gouvernement ; qu'il ne savait pas d'où venait le bois que nous transportions, et qu'il s'était interposé pour obéir aux instructions de Boyle.

Il déclara de plus qu'après nous avoir rencontré le 13, il avait vu Boyle qui lui avait dit de ne pas nous faire arrêter, parce que cela lui aurait fait perdre du temps, mais de s'opposer au transport du bois par la force, ce qu'il avait vainement tenté de faire le 23. Il admit que, chaque fois que je le frappais, je m'éloignais et qu'il me suivait ; que, lorsqu'il s'est désisté, la lutte cessa ; qu'il ne fut pas blessé ; qu'il alla travailler au moulin broyeur du Gouvernement deux jours après la rencontre. Pendant le contre-interrogatoire du docteur Thompson, de la gendarmerie du Nord-Ouest, au sujet du caractère des blessures de Slavin, M. le juge Dugas ordonna à M. Black " de ne pas s'occuper davantage des voies de fait, attendu que la déposition du témoin prouvait que les blessures de Slavin étaient insignifiantes, et que Slavin lui-même avait dit qu'il n'avait pas eu beaucoup de mal ; que toute la cause roulait sur la propriété du bois ; qu'en tout cas, la peine serait légère. Si vous pouvez établir le droit de propriété, il n'y a pas matière à procès ". Lorsque la preuve de la couronne fut terminée, M. Black demanda le renvoi de la plainte. M. le juge Dugas répondit qu'il renverrait la plainte, s'il était absolument convaincu que l'inculpé était propriétaire du bois ; que, vu que Slavin n'était pas un homme ordinaire, il considérait que, dans les circonstances, les inculpés avaient eu raison de se servir de la force pour lui résister ; qu'il était pleinement persuadé que Slavin avait tout fait pour leur enlever le bois et qu'ils n'avaient rien négligé pour l'en empêcher. S'ils peuvent démontrer qu'ils ont droit à ce bois, il n'y a pas matière à procès (voir les déclarations assermentées).

En résumé ces déclarations portent que les droits de coupe exigés par le Gouvernement avaient été payés et, par conséquent, il ne pouvait pas y avoir matière à procès.

Nous le prîmes au mot et établîmes notre droit de propriété, démontrant aussi que les droits de coupe avaient été payés au Gouvernement. Lorsqu'un commis de la banque "British North America" fut appelé pour reconnaître un chèque, M. le juge Dugas dit à M. Black de ne pas faire entendre ce témoin car le chèque produit avait été reconnu comme celui qui avait servi au paiement de la cabane; qu'on avait fait une preuve suffisante pour établir le droit de propriété qui n'était pas nié. Ces instructions ou décisions nous ont empê-

ché de faire entendre les différents témoins. M. le juge Dugas ajourna l'affaire à huitaine. A la réouverture de la cour, au lieu de renvoyer la plainte comme il l'avait dit, il condamna Miller à trois mois de prison aux travaux forcés et moi à quatre mois aux travaux forcés et nous eûmes tous deux à donner un cautionnement de $4,000 pour garantir que nous garderions la paix ou à passer trois autres mois en prison. On ne nous laissa pas l'alternative de payer une amende et le juge ne nous permit pas de fournir un cautionnement afin d'être élargis provisoirement en attendant la décision de la cour suprême du Canada.

M. Black s'adressa à M. le juge Dugas, en cour, afin d'obtenir une copie des dépositions pour les fins d'un appel. M. le juge Dugas déclara qu'il pouvait obtenir les dépositions de la manière ordinaire en s'adressant au greffier du tribunal. M. Black les demanda au greffier en lui offrant les honoraires d'usage, mais le greffier ne put obtenir les dépositions. M. Black les demanda alors et offrit les honoraires au sténographe officiel, M. Valiquette, qui répondit qu'il n'avait pas transcrit ses notes. Il s'en tint à cette excuse jusqu'au milieu de mai, alors qu'il refusa de donner une copie des dépositions alléguant qu'en refusant, il obéissait aux instructions de M. le juge Dugas. Le sténographe officiel recevait $300 par mois de l'Etat et avait prêté serment de prendre les dépositions et d'en fournir une copie moyennant un honoraire. En ordonnant à M. Valiquette, le sténographe officiel, de ne pas remettre les dépositions, M. le juge Dugas lui commandait de violer son serment d'office et, en obéissant à cette injonction, M. Valiquette a manqué à la foi jurée. M. le juge Dugas, à qui on s'adressa, refusa une copie des dépositions, mais annonça à M. Black qu'il recommanderait d'accorder la grâce de Miller et de Campbell, si celui-ci consentait à quitter le pays.

Lorsque M. le juge Dugas eut refusé de remettre les dépositions, nous avons télégraphié au ministère de la Justice pour le mettre au courant de la situation et le ministère enjoignit à M. le juge Dugas de remettre les dépositions. M. le juge Dugas avait déclaré en pleine cour que nous pouvions obtenir les dépositions de la manière ordinaire. Ou cette requête au ministère de la Justice était la manière ordinaire ou M. le juge Dugas avait menti du haut du tribunal.

En recevant la dépêche du ministère de la Justice, M. le juge Dugas envoya le sténographe officiel, M. Valiquette, qui était aussi son secrétaire particulier, dire à M. Black qu'on lui remettrait une copie des dépositions. M. Black reçut cette copie du greffier du tribunal. Mais la copie remise n'était pas une ampliation des dépositions reçues au procès, le tiers environ en ayant été supprimé et tout ce qui avait été supprimé nous étant favorable. Je m'adressai au ministère de la Justice afin d'obtenir une copie des passages retranchés et il me répondit que je les obtiendrais sans difficulté en les demandant à qui de droit. Je m'adressai alors au greffier du tribunal, lui indiquant les passages des dépositions qui avaient été supprimés et lui offrant l'honoraire prescrit, mais le greffier ne put pas me procurer les dépositions.

N'ayant pas pu obtenir les passages des dépositions que j'avais demandés, le 29 mai 1905, je présentai une requête afin d'obtenir un writ de mandamus pour obliger M. Valiquette, le sténographe officiel, à me remettre les passages qui avaient été éliminés des dépositions qu'il m'avait fournies. M. Noël, le représentant du ministère public, qui comparut pour M. Valiquette, combattit la requête et allégua que le sténographe officiel n'était pas en cour pendant le procès dans le but de prendre les dépositions. M. le juge Craig déclara que M. Valiquette était un officier du tribunal rétribué par l'Etat, et il demanda au représentant du ministère public "quelles étaient les fonctions de M. Valiquette si ce n'était de sténographier les dépositions ?" Celui-ci prétendit, à la manière des avocats, que les décisions et les instructions de M. le juge Dugas au cours du procès (qu'on avait complètement retranchées de la copie des dépositions fournies par M. Valiquette) ne faisaient pas partie des dépositions, sans nier, toutefois, que les dépositions et les décisions mentionnées dans ma requête eussent été rendues.

Le 23 avril, M. Spence, secrétaire du bureau des bois de la couronne, avait déposé en cour le livre des permis du bureau qui renfermait une inscription démontrant que les droits de coupe sur les billes employées à la construction de la cabane avaient été payées ; cette preuve a été retranchée de la copie des dépositions remises par le sténographe officiel, M. Valiquette. M. Noël, le représentant du ministère public déclara dans sa plaidoierie que M. Spence n'avait pas produit le livre des permis le 22 ni à une autre date. Lors de la production du registre du greffier du tribunal indiquant que M. Spence avait déposé en cour un livre des permis, le 22, M. Noël changea de tactique—il soutint que M. Valiquette n'était pas en cour. Lorsque j'apportai des déclarations sous serment attestant que M. Valiquette était présent, M. Noël ne souffla mot. M. Spence avait été le seul témoin interrogé le 22 et, comme nul autre procès ne fut instruit ce jour-là, M. Valiquette ne pouvait pas avoir oublié cette déposition.

Dans sa déposition sous serment, M. Valiquette dit : " Jamais personne ne m'a ordonné de refuser une partie des notes sténographiques des dépositions que j'avais prises lors de ce procès et je n'en ai jamais refusé aucune partie ". Lorsque M. Noël, le représentant du ministère public, voulut invoquer ce témoignage à l'encontre de ma déclaration sous serment qui porte que " J. Almon Valiquette, sténographe officiel, m'a refusé une copie des dépositions alléguant qu'en refusant, il obéissait aux instructions de M. le juge Dugas ", M. le juge Craig fit observer que, lorsque les dépositions avaient été refusées en premier lieu, il avait parlé a M. le juge Dugas du refus de Valiquette de remettre les dépositions et que M. le juge Dugas lui avait déclaré qu'il avait ordonné de ne pas fournir les dépositions, attendu qu'il croyait que nous n'avions pas le droit d'en obtenir une copie. Le représentant du ministère public n'insista pas sur ce point.

Dans sa déclaration sous serment, M. Valiquette dit:"Il n'est pas d'usage qu'un sténographe officiel prenne note des conversations échangées entre le juge et les avocats des parties, excepté sous la direction du juge ". Les conversations en question sont les décisions et les instructions du juge au sujet de l'admissibilité de la preuve. Dans son jugement, M. le juge Craig dit : " Les décisions du juge au sujet des objections soulevées par le défendeur au cours du procès sont des choses dont le sté-

nographe doit prendre note ". J'ai prétendu que le refus de M. le juge Dugas démontrait clairement que sa décision ne reposait pas sur la preuve, car nul honnête homme ne refuserait de fournir les dépositions sur lesquelles il base son jugement, et que, lorsqu'il reçut du ministère de la Justice l'ordre de les fournir, il avait fait supprimer les dépositions et les décisions qui auraient démontré que les considérants de son arrêt n'étaient pas fondés Il est évident que les décisions de M. le juge Dugas ont été éliminées, car il avait décidé que, si nous pouvions établir que nous étions propriétaires du bois, il renverrait la plainte et, subséquemment, il avait refusé d'entendre la déposition d'un commis de la banque " British North America ", déclarant " qu'on avait fait une preuve suffisante pour établir le droit de propriété qui n'était pas nié ". Il ne fallait pas laisser cela dans les dépositions car ces paroles démentaient son jugement.

Lors du procès, Slavin jura qu'il ne fut pas blessé dans la rencontre ; que les voies de fait eurent lieu le 23 mars ; qu'il était présent à la cour de police le 24 mars et prêt à donner sa déposition ; qu'il déposa et se défendit dans deux procès en cour de police le 25 mars et que, le même soir, il alla travailler au moulin broyeur du Gouvernement. Pendant le contre-interrogatoire du docteur Thompson, de la gendarmerie du Nord-Ouest, au sujet du caractère des blessures de Slavin, M. le juge Dugas ordonna à M. Black " de ne pas s'occuper davantage des voies de fait, attendu que la déposition du témoin prouvait que les blessures de Slavin étaient insignifiantes, et que Slavin lui-même avait dit qu'il n'avait pas eu beaucoup de mal ". Cette déposition de Slavin, ainsi que les instructions données à M. Black par le tribunal, est éliminée de la copie des dépositions remise par M. Valiquette, le sténographe officiel. Il le fallait bien, car la décision de M. le juge Dugas renferme le paragraphe suivant : " Les inculpés s'y opposèrent de toute leur force en attaquant Slavin et se servant de bâtons pour le rosser à cœur-joie. Vu que Slavin était un pugiliste renommé, les défendeurs prétendent qu'ils étaient excusables de s'être servis de ces armes. Slavin reçut ainsi six ou sept coups sur la tête dont deux lui fendirent la peau, l'un presque jusqu'au crâne. Il fallut suturer les deux blessures ; il est prouvé qu'elles n'eurent pas de résultat graves, bien que Slavin soit demeuré étourdi pendant plusieurs jours et ait ressenti de grandes douleurs ". Afin de démontrer la fausseté des allégations de ce paragraphe, je produisis cinq déclarations sous serment attestant que, lorsque M. Black demanda le renvoi de la plainte après la preuve à charge, le juge Dugas lui avait répondu: " Vu que Slavin n'était pas un homme ordinaire, je considère que, dans les circonstances, les inculpés ont eu raison de se servir de la force pour lui résister. Je suis pleinement persuadé que Slavin a tout fait pour leur enlever le bois et que les inculpés n'ont rien négligé pour l'en empêcher. Si nous pouvez démontrer qu'ils n'ont pas droit à ce bois, il n'y a pas matière à procès". Ces paroles ont été supprimées, ainsi que les autres décisions instructives.

Slavin, Walter Johnston, Walter Shaw et moi, nous avons tous déclaré que la rencontre avait eu lieu sur la grande route et non sur la concession forestière ; ces déclarations ont été supprimées. Dans son jugement, M. le juge Dugas dit que la rencontre a eu lieu sur la concession forestière, contrairement à toutes les dépositions.

Le registre des permis produit par M. Spence, ainsi que les dépositions, démontrent que les billes ayant servi à la construction de la cabane ont été coupées sur des terres inoccupées appartenant à l'Etat qui avait perçu les droits de coupe sur ces billes. M. Boyle, le propriétaire de la concession forestière jura que le plan de celle-ci n'avait pas été dressé et qu'il ignorait si la cabane était située sur la concession ; cela a été éliminé. Pourtant, M. le juge Dugas dit dans son jugement, que la cabane se trouvait sur la concession forestière et avait été construite avec le bois enlevé sur cette concession.

J'ai reconnu un chèque déposé en cour comme celui que j'avais donné en paiement de la cabane. Un commis de la banque " British North America " a produit le chèque et il était à la cour pour attester que ce chèque était entre les mains de la banque, mais M. le juge Dugas ne voulut pas l'entendre. Cependant, on ne trouve aucune mention du chèque dans la copie des dépositions.

Ce sont là quelques exemples qui tendent à prouver la portée que les dépositions supprimées auraient eu sur le jugement de M. le juge Dugas. Les décisions du juge qui a instruit le procès ; le caractère des voies de fait ; les dépositions relatives au droit de propriété du bois ; le fait que la rencontre eut lieu sur la grande route et non sur la concession forestière ; les dépositions établissant que les blessures de Slavin étaient insignifiantes et son propre témoignage à cet effet ; la production des pièces établissant que les billes avaient été coupées sur un terrain inoccupé appartenant à l'Etat et que celui-ci avait perçu les droits de coupe sur ces billes et le refus du juge d'entendre d'autres témoins ; tout cela a été retranché de la copie des dépositions remises par M. Valiquette, le sténographe officiel.

Cette preuve, qui est pour nous d'une suprême importance en cas d'appel, est éliminée parce que, devant la cour suprême du Canada une ampliation des dépositions établirait que le jugement de M. le juge Dugas n'est qu'un tissu de mensonges.

Lorsque j'ai présenté une requête afin d'obtenir un writ de mandamus, je n'espérais pas réussir. J'étais en mesure de prouver que les dépositions que je demandais avaient été reçues lors du procès et sténographiées par M. Valiquette, et je l'ai fait. Les déclarations sous serment mises au dossier démontrent que ces faits ont été établis et n'ont pas été réfutés. Je ne pouvais pas démontrer que M. Valiquette avait ces dépositions entre les mains lorsque j'ai présenté ma requête ; cela aurait été impossible. Mon but était de produire les déclarations sous serment et d'en provoquer d'autres en réponse, et c'est ce que j'ai fait. J'ai pris ce moyen de prouver au ministre de la Justice que les dépositions remises dans le présent cas d'après l'ordre de son ministère n'étaient pas une ampliation des dépositions reçues lors du procès, mais qu'elles avaient été falsifiées pour les adapter au jugement de M. Dugas.

Conformément aux instructions du ministre de la Justice, je me suis adressé aux officiers de la cour afin d'obtenir une copie des passages supprimés ; n'ayant pas réussi, j'ai eu re-

cours à la plus haute autorité du Yukon—à un juge de la cour territoriale. Lorsque ce juge eut rendu sa décision portant qu'il était prouvé que des dépositions avaient été reçues lors du procès et qu'elles ne se trouvaient pas dans la copie des dépositions remise par le sténographe officiel, M. Valiquette, mais qu'il ne pouvait pas rendre l'ordonnance que je sollicitais parce que j'avais négligé d'établir que le sténographe officiel possédait ces dépositions lorsque j'avais présenté ma requête, je fus d'avis que j'en avais fait assez pour m'adresser de nouveau au ministre de la Justice. Je lui demandai donc de me fournir une ampliation des dépositions ou d'obliger ces conspirateurs à me remettre les passages qu'ils avaient supprimés. Le ministre répondit qu'il n'avait rien négligé pour me venir en aide dans cette affaire et qu'il lui était impossible de rien faire de plus. J'ignore ce qu'il entendait en disant qu'il n'avait rien négligé pour me venir en aide car, en réalité, il n'avait rien fait.

Croyant que le ministre ne saisissait pas la situation et sachant que son devoir l'obligeait à empêcher les tribunaux ou les officiers de susciter des obstacles à ceux qui désirent s'adresser à un tribunal plus élevé afin d'obtenir justice, je lui demandai de nouveau ces dépositions. Voici sa réponse : " Votre lettre du 20 novembre dernier a été reçue ici hier et, aujourd'hui, j'en transmets des copies à M. le juge Dugas, à M. le juge Craig et à M. Congdon qui, je le suppose, sauront comment reconnaître la gravité des accusations que vous portez ".

En recevant cette " menace déguisée ", je mis le ministre au défi d'examiner avec soin ces accusations ainsi que les autres plaintes faites contre M. le juge Dugas par C. M. Woodworth, Fred. Wade, Wm. Saint-Denis et Louise Collinet. Dans une lettre en date de 20 janvier 1906, le sous-ministre de la Justice dit: " Au sujet de l'enquête que vous demandez, je dois vous dire que le ministre ne peut pas faire connaître ce qu'il fera dans cette affaire avant d'avoir reçu les réponses des différentes personnes que vous incriminez ". Après avoir attendu plusieurs mois sans recevoir d'autres nouvelles du ministère de la Justice, je priai le docteur Thompson, député fédéral, de s'occuper de l'affaire. Celui-ci me promit d'en parler au ministre mais refusa de saisir la Chambre de cette question.

La lettre suivante fut reçue par le représentant du Yukon (M. Thompson) et l'auteur de ce mémoire fait le commentaire suivant au sujet de cette lettre :

C'est une étrange lettre du ministre de la Justice relativement à un citoyen qui demande le redressement d'un grief. Ce n'est pas une réponse très digne de la part d'un ministre de la couronne à la requête d'un membre du Parlement demandant les dépositions qu'on supprime afin d'empêcher un appel à un tribunal supérieur.

Voici la lettre :

Ottawa, 6 avril 1906.

A monsieur Alfred Thompson, député,
Chambre des communes.

Cher monsieur,—Le sieur Campbell dont vous parlez dans votre lettre du 5 courant à inondé ce département de ses écrits et, dans la plupart des cas, il a calomnié tous ceux qui sont en relation avec le Gouvernement et l'administration de la justice au Yukon. Quant à moi, je n'ai rien à dire au sujet d'aucun de ses griefs qui sont plus imaginaires que réels.

Votre très sincère,
C. FITZPATRICK.

Puis le mémoire ajoute :

La nomination de M. le juge Dugas à la cour territoriale du Yukon est entourée de mystères. Elle a été faite hors la connaissance de l'honorable M. David Mills, alors ministre de la Justice, et, lors d'un débat qui eut lieu au Sénat, celui-ci refusa d'en assumer la responsabilité. Dans la déposition de M. le juge Dugas dans la cause de l'auditeur général contre Dugas, celui-ci dit que le ministre le traita avec beaucoup de froideur au cours d'un entretien qui eut lieu peu de temps après sa nomination et refusa d'accorder, à lui et à son neveu, leurs frais de voyage au Yukon. Comme il refusait de partir sans recevoir ses frais de route, le ministre, au lieu de céder, montra plus de fermeté. Peu de temps après cet entretien, M. le juge Dugas reçut du ministère de la Justice une lettre lui annonçant que ses dépenses ne lui seraient pas allouées.

Je puis dire qu'il y a plusieurs autres pages où l'auteur expose ce qui, à mes yeux, serait considéré comme une conduite indigne et déplacée de la part de nombreux fonctionnaires publics du Yukon et notamment de M. le juge Dugas. Il cite maints exemples où, s'il faut en croire ces accusations, il y aurait eu des dénis de justice, une conduite inconvenante et de la malhonnêteté non seulement de la part de M. le juge Dugas mais de la part du commissaire des mines, M. Congdon, et de plusieurs employés publics du Yukon. C'est un long récit mais, vu qu'il ne serait pas de mise dans cette circonstance, je n'ai lu que les extraits qui s'imposent à notre attention.

Si les accusations de ce nommé Campbell sont fondées—et rien ne m'engage à croire le contraire—si, sans être d'une exactitude rigoureuse, elles sont vraies dans l'ensemble, le cabinet, ou le ministre de la Justice, me semble adopter une attitude étrange. Ce pauvre diable et son compagnon ont été obligés de passer un certain temps en prison au Yukon pour une contravention qu'ils n'ont pas commise, s'il faut l'en croire et ajouter foi aux preuves qu'il donne. Il a été trouvé coupable d'avoir volé du bois qui lui appartenait d'après la preuve, sur lequel l'Etat avait perçu les droits de coupe ; il a été obligé de demeurer en prison sans pouvoir obtenir justice ni interjeter appel faute d'une copie des dépositions entendues par le tribunal. Je déclare qu'il y a quelque chose de pourri au ministère de la Justice et dans le ministère. Cette affaire ne doit pas être classée avant qu'une enquête ait eu lieu sur la vérité ou la fausseté de ces accusations. Si elles sont vraies, on devra rendre à cet individu la même mesure de justice que peuvent réclamer tous les sujets anglais dans toute l'étendue de l'empire britannique. Il a voulu obtenir justice du cabinet et des fonctionnaires publics, mais toutes ses tentatives ont été frustrées. On

lui reproche d'avoir calomnié tout le monde. Le recueil de nos lois ne renferme-t-il plus une loi sur le libelle? Les intéressés ne peuvent-ils pas le traduire en justice? On renonce à l'accuser de libelle, car on n'ose pas mener le procès à bonne fin, comme ces renseignements nous l'apprennent. Tous les journaux du pays ont publié ces écrits et on ne les a pas accusés de libelle. Lorsque des procédures ont été intentées, elles ont été discontinuées. On cite de nombreux faits qui couvriraient d'ignominie les fonctionnaires publics de n'importe quel pays civilisé.

Je n'ai pas voulu en lire plus long parce qu'il me semblait que les allégations suivantes n'avaient pas trait à l'affaire que je désire signaler au comité, afin de permettre au cabinet de repousser ce qu'il appelle des calomnies ou de faire une enquête pour rendre justice à cet individu auquel on n'a pas rendu justice comme il le méritait. Je saisis la Chambre de cette affaire parce que le Gouvernement, qui a été mis au fait de la situation, n'a rien fait pour ainsi dire. Je signale ce cas au premier ministre lui-même et à ses collègues qui sont responsables de la conduite des fonctionnaires du Yukon et qui doivent supporter le poids de leurs méfaits tant qu'ils refusent d'y mettre un terme.

Je n'entends pas dire qu'ils soient responsables de tout ce qui s'est passé, mais leur attention ayant été appelé sur ces faits, il est de leur devoir de tenir une enquête qui leur permettra de constater si ces accusations sont fondées et, dans ce cas, de remédier à la situation, de punir les coupables, quels qu'ils soient, et de rendre justice à cet infortuné qui, jusqu'ici, a en vain imploré le Gouvernement.

Sir WILFRID LAURIER : Je n'ai pas entendu tout le formidable réquisitoire que l'honorable député a prononcé contre M. le juge Dugas et d'autres citoyens du Yukon. Mais, il m'a adressé un appel si chaleureux que je suis tenté de prêter attention à ses paroles.

Je lui dirai tout d'abord que le cabinet n'est pas responsable de la conduite de M. le juge Dugas. Il n'a pas d'autorité sur lui. M. le juge Dugas n'est pas un fonctionnaire public. L'honorable député a sans doute commis une erreur involontaire lorsqu'il a déclaré que nous étions responsables des actes de M. le juge Dugas. Il sait aussi bien que moi que nous n'avons rien à faire avec M. le juge Dugas.

M. SPROULE : N'est-il pas vrai que le Gouvernement, s'il s'aperçoit que la conduite de M. le juge Dugas au tribunal n'est qu'une parodie de la justice et qu'il se commet des dénis de justice, est tenu de le mettre en accusation devant le Parlement et de le faire révoquer de ses fonctions.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député fait erreur. Je n'ai jamais entendu

porter d'accusation contre M. le juge Dugas; d'ailleurs, tout sujet anglais au Yukon a le privilège de réclamer sa mise en accusation. La procédure est fort simple. Il lui suffit de présenter une requête aux deux Chambres du Parlement qui ouvriront une enquête.

M. SPROULE : Il a présenté sa requête au Gouverneur général.

Sir WILFRID LAURIER : Mais, elle ne constitue pas une mise en accusation de M. le juge Dugas. Je ne me rappelle pas avoir déjà vu ce document ; cependant, je tiens à dire à l'honorable député que nous ne sommes pas responsables de la conduite de M. le juge Dugas. La décision qu'il a rendue peut être juste ou erronée. Il peut être un bon juge ou un mauvais juge.

Toutefois, cet écrit ne prend pas seulement M. le juge Dugas à partie ; il renferme des accusations contre nos fonctionnaires, et nous sommes responsables de la conduite de ces derniers. Mais, j'infère de la lettre du ministre de la Justice qu'après avoir examiné soigneusement l'affaire, il s'est aperçu que les griefs de M. Campbell étaient plus imaginaires que réels, ce qui arrive souvent. Toutefois, vu que l'honorable député (M. Sproule) a appelé mon attention sur ce sujet, je considère qu'il est de mon devoir d'aller aux renseignements et il m'obligera en me communiquant les papiers qu'il a entre les mains.

M. SPROULE : Je vous communiquerai ceux que j'ai lus et quelques autres.

Sir WILFRID LAURIER : Remettez-les tous.

M. R. L. BORDEN : Il est difficile de trouver à redire à la décision d'un juge, parce que nous devons croire toujours que cette décision est conforme à la conception qu'il se fait consciencieusement de la loi. En l'absence de preuves suffisantes, je ne suis pas prêt à croire que M. le juge Dugas a pu se rendre coupable de quelques-unes des offenses qu'on lui reproche. Mais certaines de ces accusations sont plutôt sérieuses et d'autres ne se rapportent pas à l'exercice de sa fonction de magistrat chargé d'entendre et de juger les procès institués contre cet homme. A mon sens, il serait à désirer que le Gouvernement fît lui-même une enquête sur la conduite de M. le juge Dugas à l'égard d'un fonctionnaire public. S'il est un droit qu'il faut absolument maintenir relativement aux procédures suivies devant les tribunaux, c'est bien celui qu'a un citoyen contre qui une preuve a été prise en cour par un fonctionnaire recevant des appointements de l'Etat, qu'il s'agisse d'un greffier ou d'un sténographe, de réclamer la permission de consulter et d'examiner ces témoignages écrits. Un des faits les plus sérieux qui se rapportent à cette plainte, c'est qu'après que cet homme eut été condamné à quatre mois

d'emprisonnement aux travaux forcés, pour avoir assailli un professionnel de la boxe qui pesait 60 livres de plus que lui, on lui a refusé une copie de la preuve faite contre lui en cour, bien qu'il en eût fait la demande et qu'on l'a forcé à avoir recours à un bref de mandamus contre le greffier de ce tribunal pour obtenir enfin une copie de ces témoignages qui lui permit d'en appeler à la cour suprême du Canada. Si je ne me trompe, le greffier avait refusé de fournir cette copie d'après les ordres ou les conseils de M. le juge Dugas. Je comprends que dans la copie fournie, on a éliminé—c'est l'accusation portée—les parties les plus essentielles à un appel, notamment les décisions de M. le juge Dugas relativement à l'acceptation ou au rejet de certains témoignages. On peut difficilement imaginer qu'un juge ayant la moindre conception des devoirs qu'il doit remplir envers les citoyens du Canada qui comparaissent devant lui pour faire juger des questions qui intéressent leur liberté, puisse se rendre coupable d'actes semblables. Quoi qu'il en soit, c'est là l'accusation. On a déclaré que ce fonctionnaire de l'Etat, payé par ce dernier pour rapporter cette preuve par écrit a, d'après son propre aveu refusé une copie de cette preuve, obéissant en cela aux instructions que le juge avait données.

Sous ce rapport, la conduite de M. le juge Dugas se trouve directement liée à l'acte de ce fonctionnaire du Gouvernement. Si le juge est intervenu indûment pour empêcher un employé de l'Etat de remplir son devoir, j'estime que le Gouvernement devrait trouver le moyen de faire comprendre suffisamment à M. le juge Dugas que sa fonction et que son autorité comme juge ne peuvent lui permettre d'empêcher un fonctionnaire de fournir à un citoyen de ce pays une copie de la preuve faite devant un tribunal contre ce citoyen, preuve qui a servi de base à une condamnation aux travaux forcés. Voilà, à mon sens, la partie de l'accusation qui se rapporte à l'administration de la justice et qui intéresse le Gouvernement.

Ce que le premier ministre a dit au sujet de la mise en accusation des juges est exact; n'importe quel citoyen peut faire connaître ses griefs au Parlement et ce dernier doit entendre cette plainte. Dans le cas qui nous occupe, l'intéressé pouvait se servir de ce moyen. Mais le Gouvernement devrait faire une enquête sur la conduite de M. le juge Dugas quant à l'autre accusation qu'on a portée.

Sir WILFRID LAURIER : S'il est vrai que le greffier qui a pris ces témoignages par écrit a refusé à cet homme une copie de la preuve, il s'agit d'une accusation très grave, en vérité, et qui devra faire l'objet d'un examen plus complet.

M. W. F. MACLEAN : Les communes anglaises, à l'heure qu'il est, ont trouvé le moyen de discuter la décision d'un juge dans un procès relatif à une élection. J'ignore quelle règle de procédure elles suivent, mais elles débattront ce cas cette semaine même. Il peut se faire que l'heure soit venue pour ce Parlement de discuter, dans l'intérêt public, la conduite de certains de nos juges.

Sir WILFRID LAURIER : Je serais grandement surpris si la conduite des juges faisait l'objet d'un débat au parlement anglais. N'importe quel député peut exprimer ce qu'il désire, quand motion est faite pour que la Chambre se forme en comité des subsides; mais je ne sache pas que le parlement anglais ait déjà discuté la décision d'un juge, à moins qu'il n'y eût une requête demandant la mise en accusation de ce magistrat.

M. R. L. BORDEN : J'ignore quelle est la pratique suivie par le parlement anglais lorsqu'il s'agit de discuter si une décision rendue par un magistrat est conforme ou non aux faits et à la raison, mais les journaux en Angleterre se gênent moins que les nôtres pour commenter ces décisions.

Il y a des personnes qui s'imaginent que la décision d'un magistrat ne peut absolument être critiquée. Rien n'est plus contraire à la vérité. En Angleterre, non seulement dans les journaux ordinaires, mais encore dans les revues qui s'occupent surtout des questions se rapportant à la loi, ces décisions sont commentées et critiquées, quelquefois même en termes très sévères ; il va sans dire qu'on n'impute pas de motifs malhonnêtes aux magistrats. Il y a une dizaine d'années environ, la Chambre des lords fut l'objet de critiques suivies dans les gazettes de la Grande-Bretagne, à propos d'un jugement qu'elle avait rendu et qui semblait tout à fait contraire à nombre de précédents établis par les tribunaux anglais. Il n'y a pas de mal à critiquer les décision des juges, mais on ne doit pas imputer à ces derniers des motifs inavouables. Il faut supposer que les juges se prononcent d'après ce qu'ils croient être juste. Une décision d'un tribunal peut être discutée, non seulement dans la presse, mais encore ici. Je me demande si de telles discussions seraient avantageuses, à moins qu'elles ne démontrent la nécessité de modifier la loi.

Sir WILFRID LAURIER : Il est certain que les juges sont sujets à critique tout comme les autres habitants du pays. Très souvent les décisions des magistrats sont blâmées de la façon indiquée par mon honorable ami. Ainsi, par exemple, quand un juge nouvellement nommé énonce une doctrine contraire à celle qui est en vigueur depuis bien longtemps, il est facile de comprendre que ses raisons peuvent être discutées et cela avec avantage, je crois. Mais je me demande si on pourrait retirer un bénéfice quelconque de la discussion d'une décision d'un magistrat dans un cas se rapportant à une élection.

M. R. L. BORDEN : Ce n'est pas ce que je veux laisser entendre. Nous devons tou-

jours présumer que les juges agissent d'après un principe qu'ils croient être juste. Ainsi, par exemple, en Grande-Bretagne les quotidiens ainsi que les revues qui s'occupent exclusivement de questions de loi discutent encore plus librement que nous ne le faisons au Canada le choix qu'on ne devrait pas faire de certaines personnes pour agir en qualité de juges.

Ces polémiques n'ont pas été trop condamnées; elles n'ont pas causé beaucoup de mal ; elles pourraient, cependant, aller trop loin. Je voudrais demander à l'honorable ministre de l'Intérieur un renseignement sur une affaire qui a appelé mon attention et qui, je crois, demande une explication. Le 25 avril 1906, le ministre de l'Intérieur donnait à la Chambre les renseignements suivants, en réponse à une question posée par mon honorable ami de Peel (M. Blain) :

Quelle a été la valeur total de la production de l'or au Yukon au cours de chacune des années qui se sont écoulées depuis 1897 à 1905 ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Les statistiques compilées par le service géologique indiquent que cette valeur s'est répartie comme suit :

1897	$ 2,500,000
1898	10,000,000
1899	16,000,000
1900	22,275,000
1901	18,000,000
1902	14,500,000
1903	12,250,000
1904	10,500,000
1905	8,327,200

Cela représente un total de $114,352,200. Le 11 juin 1906, le ministre de l'Intérieur donna le renseignement suivant à propos des droits de mine qu'a rapportés cette production : du 11 septembre 1897 au 5 mars 1898, 10 pour 100 sur une production de plus de $500 par semaine ; on a exigé ensuite 20 pour 100 ; du 5 mars 1898 au 17 avril 1901, 10 pour 100, moins certaines exemptions représentant environ $2,500, accordées à certains mineurs possédant individuellement des placers de $2,500 ; du 17 avril 1901 au 1er mai 1902, 5 pour 100, moins une exemption de $5,000, montant recueilli par des mineurs particuliers ; du 1er mai 1903, 2½ pour 100 sans exemption, cette fois-ci. Si on applique ces droits aux chiffres que j'ai cités, sans exemption aucune, parce que je n'ai pas le détail de ces exemptions pour chaque année, on obtient l'état suivant : au cours de cette période qui date de 1897 pour se terminer à 1900, ces deux années comprises, le total de la production a représenté une valeur de $50,775,000. Si l'on applique à ce montant le droit de 10 pour 100, bien qu'on ait chargé au cours d'une partie de cette période, un droit de 20 pour 100 sur le minéral extrait quand la valeur dépassait $500 par semaine, et si l'on ne tient plus compte des exemptions, le montant des droits régaliens s'élèvera à $5,077,500. En 1898 ces droits représentaient 10 pour 100 de la production, moins une exemption de $2,500. En 1898, on a extrait pour $18,000,000 d'or ; le droit de mine était de 5 pour 100, ce qui représentait $900,000. Pour le reste de cette période, c'est-à-dire de 1902 à 1905, ces deux années comprises, la production a été de $45,577,200, ce qui représente $1,139,430 de droits régaliens à 2½ pour 100. Nous ne connaissons pas le montant que représentent les exemptions au cours de la période qui se termine le 31 décembre 1901, mais nous possédons des chiffres certains pour les années écoulées depuis. D'après les chiffres que j'ai déjà cités, le montant total des droits de mine représenterait $7,116,930 ; mais, suivant la réponse donnée par l'honorable ministre le 11 juin 1906, le montant actuel de ces droits se répartit comme suit pour les différentes années :

1897-1898	$273,292 82
1898-1899	588,262 37
1899-1900	730,771 99
1900-1901	592,660 98
1901-1902	331,436 79
1902-1903	302,893 48
1903-1904	272,217 96
1904-1905	206,760 87

Il peut se faire qu'il faille tenir compte d'un certain montant pour l'exercice 1905-1906, mais je ne connais pas ce détail. Le montant total des droits de mine actuellement perçus au cours de ces années est de $3,298,297. Si l'on n'eût pas accordé d'exemptions, ces droits auraient représenté une somme de $7,116,930 ; il faut donc tenir compte d'un écart d'environ $3,818,633. Il est certain qu'on doit soustraire du montant total une somme quelconque représentant les exemptions dont j'ai parlé ; mais quelqu'un qui ne gagnerait pas $2,500 par année ne demeurerait pas longtemps au Yukon, si l'on tient compte du coût de la vie, raison invoquée par le ministre aujourd'hui, en discutant ses prévisions budgétaires ; mais, les années passées, la vie coûtait encore plus cher dans ce district. On doit donc conclure que de 1897 à 1901, il n'y avait pas un grand nombre de personnes au Yukon qui ne réalisaient pas $5,000 par année ; à plus forte raison, devaient-ils être bien rares les mineurs qui ne pouvaient retirer de leur travail $2,500 par année. Je ne veux pas prétendre, cependant, qu'il faille soustraire un montant considérable pour ces exemptions, bien que je puisse me tromper du tout au tout. Mais quand je constate un écart de $3,818,633 entre le montant perçu réellement et celui qu'on aurait dû retirer en apparence, n'eussent été ces exemptions, je me sens porté à m'enquérir des causes de cette différence énorme. Ces chiffres semblent démontrer que le ministère n'a reçu que la moitié des droits de mine qu'il aurait dû percevoir. Il peut s'être produit certaines irrégularités dans la perception de cet impôt au cours des premières années qui marquèrent l'ouverture de cette région, mais je puis difficilement comprendre, je dois l'avouer, qu'il existe un écart d'environ $4,

000,000 entre le montant qu'on aurait dû percevoir et celui qu'on a reçu réellement. Si l'honorable ministre ne peut fournir immédiatement une explication raisonnable, je lui demanderai d'étudier de nouveau ces états et de nous renseigner parfaitement sur cette anomalie, avant la fin de la session.

M. OLIVER : Mon honorable ami peut-il établir une comparaison entre les droits régaliens perçus et le total de la production de l'or depuis 1901, c'est-à-dire au cours de la période où il n'existait pas d'exemptions ?

M. R. L. BORDEN : Non, mais je puis préparer cette comparaison.

M. OLIVER : La principale raison de cet écart de 63 pour 100 est facile à comprendre. Tant qu'il y eut une exemption, elle s'appliquait à tous les mineurs individuellement. Si cette exemption représentait $5,000, il fallait que chacun de ces mineurs retirât pour plus de $10,000 valant d'or, pour que le droit régalien qu'il devait acquitter fut de 50 pour 100 de la valeur totale de l'or qu'il retirait de son placer. Sans doute, on a compté dans le passé et l'on compte encore un grand nombre de mineurs qui retirent de leur exploitation plus que $10,000 par année ; mais il y avait alors au Yukon de 20,000 à 30,000 personnes dont la plupart gagnaient leur vie en extrayant l'or du sol. Si chacune d'elles retirait de son exploitation plus qu'un montant déterminé, elle devait acquitter un certain droit de mine. Le fait que le chiffre de la population a diminué aussi rapidement démontre jusqu'à l'évidence qu'un grand nombre de ces mineurs n'ont pas réalisé les bénéfices qui les auraient engagés à demeurer dans cette région. Nombre de ces mineurs ne payaient pas de droits de mine, parce qu'ils ne retiraient pas de leur travail un montant dépassant celui de l'exemption. D'autre part, parmi ceux qui payaient ces droits, beaucoup ne pouvaient que doubler le montant de cette exemption. Quand nous considérons le montant exorbitant de cette taxe—et je n'ai pas honte de parler ainsi—et tout ce qui pouvait porter ces gens-là à ne pas payer cet impôt ; quand nous tenons compte des difficultés qu'offrait la perception de ce droit à cause de ces exemptions, il me semble qu'on devrait admettre que le montant perçu représente une très forte proportion de la somme due.

M. BLAIN : J'ai cru comprendre que le préposé à l'enregistrement des concessions minières à Duncan-Creek était un faussaire. Il se serait rendu coupable de concussion il y a un an et demi à peu près. L'honorable ministre peut-il nous fournir quelques renseignements sur ce point ?

M. OLIVER : Il y a quelques années, on accusa ce fonctionnaire de s'être rendu coupable de concussion ; le ministre le suspendit de ses fonctions. Il fut traduit devant les tribunaux, mais l'accusation ne put être prouvée à la satisfaction de la cour ; le montant représentant l'écart dans ses livres fut acquitté en faveur de l'accusé.

M. R. L. BORDEN : Le montant mentionné dans les états qui nous ont été fournis pour cette période de 1902 à 1905, ces deux années comprises, est de $791,872.31. La somme représentant les droits perçus au cours de la période où il n'y a plus eu d'exemptions, s'élèverait actuellement à un montant plus considérable que celui perçu antérieurement puisque cette période commencerait au mois de mai 1902 pour se terminer à la fin de 1905. Ce montant s'élevait à $1,139,430. En chiffres ronds, l'écart serait de $350,000. Il faut ajouter une certaine somme pour le temps écoulé depuis le 1er juillet 1905 jusqu'à la fin de cette année, et du mois de mai jusqu'au 1er juillet 1902, ce qui diminuerait cet écart. Il est impossible d'après les états déposés de connaître exactement quel est le montant en jeu.

M. OLIVER : Cet écart n'est pas tout à fait aussi considérable que celui qui existait quand ces exemptions étaient en vigueur. Cela confirme ce que j'ai avancé en disant que cette différence était due au trop grand nombre d'exemptions.

M. FOSTER : Mais le ministre a des documents qui doivent indiquer le nombre de ces différents mineurs privilégiés ainsi que le montant total de ces exemptions ?

M. OLIVER : Je crois qu'il y a un état indiquant ces détails au ministère de l'Intérieur.

M. FOSTER : On a dû surveiller ces comptes chaque année afin de permettre au département de connaître si ce droit régalien était perçu ; pour cela, il fallait tenir un registre indiquant le nombre de mineurs et la quantité d'or extraite. En soustrayant le montant représentant les exemptions, on aurait pu percevoir ce droit de mine. Il serait intéressant de consulter les statistiques, parce que l'écart semble énorme à première vue.

M. OLIVER : Quand on examine les circonstances on ne peut dire à première vue si cet écart est considérable ou non.

M. FOSTER : Il y a $7,000,000 qu'on aurait dû percevoir, n'eussent été ces exemptions ; vous n'avez perçu que $3,298,000. Je suppose que l'honorable ministre a des statistiques indiquant le nombre des mineurs privilégiés et le chiffre de ces exemptions. Quel est le système suivi au Yukon pour la fourniture du bois ?

M. OLIVER : Mon honorable ami parle-t-il de la fourniture du bois nécessaire aux mineurs pour leur exploitation ou du bois dont ils ont besoin pour leur chauffage ?

M. FOSTER : Comment les propriétaires et les locataires ainsi que les autres habi-

tants du Yukon se procurent-ils du bois ? Je vois ici qu'on retire des revenus des droits sur le bois. S'agit-il du bois coupé au Yukon ? L'honorable ministre peut-il nous dire quel est le système suivi sous ce rapport ?

M. OLIVER : Le système ressemble beaucoup à celui qui prévaut au Nord-Ouest où les terres à bois sont aussi la propriété de l'Etat. Il y a des réserves forestières qui sont louées et qui doivent, suppose-t-on, contenir du bois marchand. Comme au Nord-Ouest, il faut acquitter certains droits, mais ces derniers sont plus élevés.

M. FOSTER : Des droits de coupe ?

M. OLIVER : Oui. Il faut règle général, un permis à l'usage domestique. Si quelqu'un veut se livrer au commerce de ce bois, il doit obtenir un permis de vente, tandis que celui qui ne veut couper du bois que pour son propre usage obtient un permis qu'on désigne sous le nom de "permis libre".

M. FOSTER : Des droits de coupe ? sous la haute main du ministre ?

M. OLIVER : Oui, mais il faut tenir compte des droits de ceux qui ont obtenu des permis.

M. FOSTER : Du ministère ?

M. OLIVER : Oui.

M. FOSTER : Ce qui revient à dire que tout ce bois se trouve sous la haute main complète du Gouvernement et que celui qui désire couper du bois doit s'adresser au ministère et acquitter un droit proportionné à la quantité de bois qu'il coupe.

M. OLIVER : Oui, s'il veut faire un commerce de ce bois. Ainsi, quelqu'un demeurant sur les bords d'un des criques qu'on rencontre dans cette région, veut vendre du bois à Dawson pour réaliser un certain bénéfice ; il lui faut obtenir un permis de vente et payer un certain droit sur la quantité de bois qu'il vend. Mais on n'est pas obligé de payer un sou pour le bois qu'on coupe pour son propre usage, du moment qu'on a obtenu le permis nécessaire.

M. FOSTER : Un propriétaire ou un locataire demeurant à Dawson, s'il a besoin de 20 ou de 30 cordes de bois pour son propre usage, pourrait s'adresser au ministère et obtenir de ce dernier, sans dépenser un sou, le droit de couper ce bois ?

M. OLIVER : Oui, s'il coupe ce bois lui-même, car autrement il devra acheter ce combustible d'une autre personne qui fait la coupe de bois d'après un permis de vente.

M. FOSTER : Quand il s'agit d'accorder ce permis, y a-t-il concurrence ?

M. OLIVER : Je ne saurais l'affirmer ; je crois qu'il y a concurrence quand il s'agit de l'octroi, non pas des permis de coupe de bois de corde, mais des concessions forestières. Je puis dire que, au cours de l'hiver dernier, on a aboli le système d'octroi de concessions forestières, et que, à l'heure qu'il est, on n'accorde des permis que pour la coupe du bois marchand et du bois de corde.

M. FOSTER : La personne qui a obtenu un permis peut-elle couper autant de bois qu'elle le désire ?

M. OLIVER : Je le crois, mais elle doit acquitter le droit régalien de tant par 1,000 pieds de bois ou par corde de bois.

M. FOSTER : Ces permis sont accordés après qu'on a demandé la concurrence, ou sur requête ?

M. OLIVER : Sur requête.

M. FOSTER : Comment pouvez-vous limiter la quantité de bois coupé ?

M. OLIVER : Il n'y a pas de limite, je crois. Chacun coupe la quantité de bois pour laquelle il acquitte les droits.

M. FOSTER : Que représente ces derniers par corde ?

M. OLIVER : On a diminué les prix, et je ne saurais dire quelle est la moyenne actuelle des droits. Autrefois, celui qui obtenait un permis devait payer $5, plus un droit régalien de $1 par corde. Je crois qu'on a diminué ce droit à 50 cents.

M. FOSTER : Le permis acquitté autorisait son propriétaire à couper du bois en n'importe quel endroit de la concession mentionnée dans ce permis ?

M. OLIVER : C'est là ce que nous appelons un impôt de bureau. Celui qui réclame un permis semblable doit acquitter ce droit, tout aussi bien que la personne qui sollicite un permis de vente. Je crois que cette taxe de bureau a été aussi réduite.

M. FOSTER : L'honorable ministre devra s'enquérir de ces faits pour nous. Veut-il nous dire si MM. H. M. Martin, Sylvestre et Sugrue sont fonctionnaires de son département au Yukon ?

M. OLIVER : Le ministre s'est dispensé des services de MM. Martin et Sugrue, tel qu'indiqué dans la liste que j'ai communiquée à mon honorable ami. M. Sylvestre est encore à l'emploi du département. Il devait être congédié, mais il s'entendit avec M. Sugrue, et c'est ce dernier qui abandonna sa fonction.

M. FOSTER : Ces gens-là ont-ils été suspendus de leurs fonctions au cours de l'an dernier ?

M. OLIVER : Oui.

M. FOSTER : Pourquoi ?

M. OLIVER : Ils étaient employés dans la division des concessions forestières au Yukon. On avait accordé l'entreprise de

la fourniture d'une certaine quantité de bois de corde destiné aux différents édifices du Gouvernement. Le bois fut livré et l'on chargea ces fonctionnaires de mesurer la quantité de bois fourni. Ils firent leur rapport et le ministère acquitta la facture envoyée; plus tard, on apprit que ce bois-là n'avait pas la longueur voulue. On le mesura de nouveau et l'on constata qu'en effet, il était trop court. Le ministère suspendit ces employés de leurs fonctions en attendant une enquête plus complète.

M. FOSTER : Devant qui cette enquête s'est-elle faite ?

M. OLIVER : Devant le commissaire :

M. FOSTER : Quel en a été le résultat ?

M. OLIVER : On fournit certaines explications sur la façon dont s'était produite cette erreur; on ne trouva rien pour condamner directement ces fonctionnaires; il fut démontré que ces derniers s'étaient montrés inhabiles ou peu soucieux de remplir leur devoir mais qu'ils n'avaient pas agi dans un but vénal. On les réinstalla dans leurs fonctions, mais ils se trouvèrent à perdre les appointements qu'ils auraient reçus tant que dura cette enquête.

M. FOSTER : C'est le ministre lui-même qui ordonna cette enquête ?

M. OLIVER : Oui.

M. FOSTER : Et c'est lui, si je ne me trompe, qui a suspendu ces employés de leurs fonctions ?

M. OLIVER : Qui a recommandé cette suspension—oui.

M. FOSTER : Ils ont été suspendus de leurs fonctions avant l'enquête ?

M. OLIVER : Oui.

M. FOSTER : Et le résultat de cette dernière démontra que ces fonctionnaires étaient honnêtes mais inhabiles à remplir la besogne qui leur était assignée ?

M. OLIVER : Réellement inhabiles ou peu soucieux de remplir leurs devoirs.

M. FOSTER : Est-ce M. Davidson qui avait obtenu cette entreprise?

M. OLIVER : Non. On a dit, cependant, que M. Davidson était intéressé dans cette entreprise.

M. FOSTER : L'honorable ministre se rappelle-t-il le nom de celui à qui cette entreprise fut adjugée?

M. OLIVER : Non, mais je me rappellerais le nom de cette personne, si on me le mentionnait.

M. FOSTER : D'après les renseignements qui m'ont été fournis, je suis porté à croire que c'est M. Davidson qui a obtenu ce contrat en se cachant sous un nom d'emprunt ; que ces trois fonctionnaires étaient employés au bureau des terres de la couronne et qu'ils devaient mesurer le bois en question, tel que l'a dit mon honorable ami.

M. OLIVER : L'enquête a démontré que ces fonctionnaires ne devaient pas être responsables du mesurage de ce bois, puisque ce n'était pas eux qui recevaient ce bois-là, cette tâche incombant à d'autres employés. Ces derniers mesurèrent ce bois pour l'autre partie en cause.

M. FOSTER : L'entrepreneur en question ne s'appelait-il pas Bittencourt ?

M. OLIVER : Je le crois.

M. FOSTER : On a connu dans la suite, grâce peut-être à l'indiscrétion d'une tierce partie qui n'avait pas obtenu cette entreprise, faveur à laquelle elle prétendait avoir droit, tous les détails de cette affaire qui prit des proportions assez développées. On fit alors une enquête qui démontra qu'il manquait 70 cordes de bois. Ces fonctionnaires furent remerciés de leurs services, mais on les réinstalla dans leur emploi trois mois environ plus tard. Je demanderais à l'honorable ministre de déposer sur le bureau de la Chambre une copie du rapport de cette enquête ; cela permettrait à la députation de se renseigner parfaitement sur cette affaire.

A propos de cet item même, l'honorable ministre a dit que ce crédit accusait une diminution, ce qui ne me semble pas apparent du tout. La Chambre a voté pour tout l'exercice de 1905-1906 environ $200,000 sous l'item relatif aux appointements, aux dépenses, à l'entretien et aux transport des aliénés, tandis qu'on vote pour neuf mois $150,000 aux mêmes fins. Il ne semble pas que le ministre diminue les dépenses.

M. OLIVER : J'ai déclaré que les diminutions projetées sous le rapport des appointements n'ont pas été faites avant la préparation de ce budget, de sorte que les prévisions budgétaires n'en font pas mention.

M. FOSTER : Dans ce cas-là ces $150,000 ne sont pas requis par le département ?

M. OLIVER : Oui, pour acquitter les appointements de ces fonctionnaires, tant qu'on ne les aura pas remerciés de leurs services. Nous les avons avertis de leur destitution, mais nous devons leur payer leurs appointements et, en outre, une rémunération pour les prochains six mois à courir du 1er juillet.

Allocation au conseil local pour l'entretien et la réparation des chemins, $75,000.

M. FOSTER : L'honorable ministre de l'Intérieur et le premier ministre apprendront peut-être avec plaisir que le dernier courrier reçu du Yukon annonce l'arrivée de M. Hatfield et que ce dernier s'est rendu peu de temps après au dôme. Qu'est-ce que c'est que cela ?

M. OLIVER : On désigne sous ce nom la colline d'où partent tous les ruisseaux transportant l'or.

M. FOSTER : C'est à cet endroit qu'il va installer son appareil. L'honorable ministre va-t-il organiser, au cours des quatre mois à venir, un système de communications nous permettant de savoir par bulletin, ce qui se passe au dôme en question ?

M. OLIVER : Le dernier rapport que j'ai reçu de Dawson indique qu'aussitôt après l'arrivée de M. Hatfield, la ville fut menacée d'inondation.

M. FOSTER : Il avait épouvanté le ciel avant de partir.

Appointements du surintendant des mines, $2,250.

M. FOSTER : Comment s'appelle ce fonctionnaire ?

M. OLIVER : M. Eugène Haanel.

M. FOSTER : Le ministère considère-t-il que le rapport que ce fonctionnaire a fait sur la nouvelle méthode de la fonte du minerai est tout aussi conclusif et aussi favorable ?

M. OLIVER : Il est certainement favorable. On ne saurait faire d'expérience absolument concluante.

M. FOSTER : Je voulais savoir si ces expériences se font sur une assez grande échelle pour nous prouver qu'elles pourront réussir dans une exploitation plus considérable. Est-ce que le ministère a fait faire une expérience sur laquelle on peut réellement se fier ?

M. OLIVER : Pour le moment, oui. Les rapports de M. Haanel sont certainement optimistes. Cet essai s'est fait sur une échelle qui dépasse de beaucoup ce qu'on pourrait appeler une expérience de laboratoire. Depuis que cet essai a été tenté, on a vendu un appareil semblable à une compagnie du Sault-Sainte-Marie, qui a l'intention de s'en servir pour la fonte du minerai, à ses propres risques.

Nous nous trouverons donc à bénéficier de cette nouvelle invention, de même que ceux qui s'en serviront plus tard profiteront des dépenses et des expériences que nous avons faites. Nous espérons que cette méthode de la réduction du minerai pourra être appliquée, sans qu'il en coûte un sou au Gouvernement.

M. FOSTER : Ce rapport a-t-il été déposé ?

M. OLIVER : Je le crois.

M. R. L. BORDEN : Dans quelle mesure ces expériences ont-elles été faites ? Je crois avoir lu dans un journal anglais un certain article qui semble démontrer que M. Haanel n'avait pas accompli de merveilles, puisque les expériences tentées n'indiquaient pas des perfectionnements sensibles aux différents systèmes que nous connaissions déjà. Si l'honorable ministre ne se trompe pas, c'est-à-dire si ces expériences ont été faites sur une base suffisamment large pour démontrer qu'on peut appliquer cette méthode à des fins commerciales, cela suffit.

M. OLIVER : Je n'ai pas les chiffres sous la main, mais on a fondu un nombre considérable de tonnes de minerai d'acier dans cet appareil. J'ai déjà dit qu'il ne s'agissait pas d'une expérience faite dans un laboratoire de chimiste, mais d'un essai tenté au point de vue de l'industrie ordinaire. Quand il s'agit de la production du fer, il est admis en principe, si je ne me trompe, que plus les opérations se font sur une grande échelle, moins elles coûtent cher. On prétend que l'essai tenté par M. Haanel a démontré qu'il était possible d'économiser sur cette production plus qu'on ne l'a jamais fait jusqu'à présent par d'autres procédés.

M. W. F. MACLEAN : On peut avoir démontré que cela était possible, mais on a dit devant moi qu'on n'avait pas prouvé que ce procédé était économique et que plus on mettait de minerai dans cet appareil, moins la fusion était facile.

M. OLIVER : Cela est possible.

M. W. F. MACLEAN : On devrait s'enquérir de tout cela afin de renseigner le pays.

M. OLIVER : S'il m'est permis d'exprimer mon opinion personnelle, je dirai qu'à mon avis, si la compagnie du lac Supérieur a acheté ce petit appareil pour l'exploiter elle-même à ses risques et périls, il vaudrait mieux attendre au moins un an ou plus pour constater, d'après les résultats obtenus, ce qu'il nous faudrait faire. Il n'y a pas de doute que ce nouveau procédé est très important ; d'un autre côté, il est certain que toutes les expériences possibles faites par des savants qui peuvent compter sur l'appui financier du Gouvernement, ne pourront régler la valeur d'une invention quelconque au point de vue économique. Cette tâche incombe aux industriels et aux commerçants. Il me semble qu'on devrait attendre que ces derniers fissent l'expérience de ce nouveau procédé ; nous pourrons juger ensuite des mérites de cette invention par les résultats obtenus.

M. FOSTER : Le ministère a pris, je suppose, les mesures nécessaires pour être au courant des résultats consécutifs de la mise en opération de cette invention.

M. OLIVER : Oui, nous surveillerons avec soin ces résultats.

Terres fédérales, appointements des fonctionnaires du service extérieur, $165,350.

M. OLIVER : L'augmentation est due au nombre plus considérable d'employés que

nous avons et à ce que nous avons augmenté les appointements de certains fonctionnaires.

M. FOSTER : A quoi se résume cette augmentation dans le nombre de ces fonctionnaires ?

M. OLIVER : Il nous a fallu nommer surtout d'autres inspecteurs de homesteads et augmenter le personnel des diverses agences des terres, vu l'essor énorme qu'a pris l'immigration vers l'Ouest. Nous avons dû établir des sous-agences, créer de nouveaux bureaux des terres. L'augmentation dans le nombre de permis a nécessité la nomination d'autres employés au bureau général à Ottawa.

M. FOSTER : L'honorable ministre veut-il nous faire connaître et les noms et les appointements des nouveaux fonctionnaires?

M. OLIVER : Voici pour le bureau général (j'indique aussi la date de la nomination) :

S. Maher, commis Ottawa, le 1er juillet 1905.... .. ..$1,200
F. C. McGee, commis, Ottawa 2 mars 1906 1,200
J. S. Morrison, commis Ottawa, le 10 août 1905.. 900
H. Buckham, commis, Ottawa, le 1er octobre 1905.. 720
J. E. Featherstone, commis, Ottawa, le 1er juin 1905.. 600
Mlle M. Tremblay, sténographe, le 21 juin 1905.. 600
Mlle E. Hayes, sténographe, Ottawa, le 5 février 1906.. 500
Mlle Clara Ross, sténographe, Ottawa, le 19 février 1906.. 500
Mlle F. B. Beatty, sténographe, Ottawa, le 29 janvier 1906.. 500
H. Fitzsimmons, assistant surintendant des terres réservées aux chemins de fer ou marécageuses, le 6 février 1906.. .. 1,500
D. F. Blyth, papeterie, Ottawa, le 19 janvier 1906.. 800
Geo. E. Landerkin, commis, Ottawa, le 2 mai 1906 1,000
Ed. McCabe, commis, Ottawa, le 23 avril 1906.. 900
Anthony Ryan, commis, Ottawa, le 14 mai 1906 720
C. F. Bell, commis, Ottawa, le 11 mars 1906.. 600
Mlle Annie C. Nolan, commis, Ottawa, le 5 février 1906.. 500
Mlle A. Traveller, commis, Ottawa, le 13 mars 1906.. 500
Mlle A. R. Montgomery, commis, Ottawa, le 13 mars 1906.. 500
H. L. Fulford, messager, Ottawa, le 11 avril 1906.. 500

M. FOSTER : Tous ces fonctionnaires font partie du personnel du bureau principal ?

M. OLIVER : Oui.

M. FOSTER : Ce sont tous de nouveaux commis ?

M. OLIVER : Non, certains d'entre eux viennent d'autres bureaux.

M. FOSTER : Du même service ?

M. OLIVER : Du service extérieur. Bien qu'ils se trouvent au bureau principal, ils sont fonctionnaires du service extérieur.

M. FOSTER : Mais de quels bureaux relevaient-ils auparavant ?

M. OLIVER : M. Fitzsimmons faisait partie du personnel du bureau de l'arpenteur général.

M .FOSTER : Avez-vous rempli les vides créés par ces différents changements ?

M. OLIVER : Oui, nous avons dû augmenter considérablement le personnel du bureau de l'arpenteur général.

M. FOSTER : S'il vous fallait un personnel plus nombreux dans cette division, pourquoi avez-vous appelé ailleurs ce fonctionnaire pour le remplacer par un autre ?

M. OLIVER : Ce fonctionnaire possède des connaissances spéciales pour le travail qu'il faut exécuter à ce département.

M. FOSTER : Vous avez opéré ce changement pour le plus grand bien du service ?

M. OLIVER : Oui. M. Featherstone faisait aussi partie du personnel du bureau de l'arpenteur général.

M. FOSTER : L'a-t-on remplacé ?

M. OLIVER : Oui, je suppose. Il nous a fallu augmenter le personnel de toutes les divisions du service, celle de l'arpenteur général surtout. Nous avons cru que certains fonctionnaires de ce dernier bureau pourraient rendre des services plus appéciables si on les appelait au département des terres fédérales.

M. FOSTER : Quels sont les nouveaux fonctionnaires du service extérieur ?

M. OLIVER (lisant) :

John Rutherford, garde forestier, Carlyle, le 3 avril 1905.. .. ..$ 720 00
D. McLeod, inspecteur de homestead, Yorkton, le 1er janvier 1906.. .. .... 1,200 00
R. P. Penland, inspecteur de homestead, Hanley, 15 août 1905.. .. .. .. 1,200 00
J. B. Holden, inspecteur de homestead, Vegreville, le 1er juillet 1905 1,200 00
A. Link, inspecteur de homestead, Lethbridge, le 26 juin 1905.. .. .. .. 1,200 00
L. Duggan, inspecteur de homestead, Winnipeg, le 15 mai 1906.. .. .. .. 1,200 00
W. D. Magee, inspecteur de homestead, Lamerton, le 26 juin 1905.. .... 1,200 00
A. G. L. Guy, commis, Brandon, le 4 octobre 1905.. .. .. 900 00
C. E. Carbert, commis, Dauphin, le 22 janvier 1905.. .. .. 720 00
Thos. Spanner, commis, Battleford, le 22 septembre 1905.. .. .. 720 00
J. Bolduc, commis, Battleford, le 30 avril 1906.. .. .. 720 00
G. Philippe, commis, Battleford, le 10 avril 1906.. .. .. 720 00
J. L. Bryant, commis, Regina, le 10 août 1905.. .. .. 900 00

Leslie Francis, commis, Regina, le 3 avril 1906..	720 00
F. W. Jackson, commis, Regina, le 2 janvier 1906	720 00
F. J. Vollmer, commis, Regina, le 6 avril 1906..	720 00
Geo. Carmichael, commis, Regina, le 19 septembre 1905..	600 00
S. D. Carey, commis, Regina, le 10 avril 1906..	720 00
A. S. McLean, commis, Regina, le 19 octobre 1905..	720 00
Mlle A. B. Meharey, commis, Regina, le 17 avril 1906....	600 00
Mlle F. C. Harding, commis, Regina, le 6 avril 1906..	600 00
Mlle P. McCannel, commis, Regina, le 2 janvier 1906..	480 00
L. V. McBean, commis, Regina, le 1er avril 1906..	720 00
John Puhaty, commis, Yorkton, 1er octobre 1905..	900 00
H. G. Jackson, commis, Yorkton, 1er mai 1906..	600 00
S. G. McKee, commis, Yorkton, 1er juillet 1905..	720 00
Mlle Susan Christie, commis, Yorkton 4 avril 1906..	480 00
M. McLeod, commis de la classe cadette, Edmonton, 29 mars 1906..	720 00
J. C. Gariey, commis, Edmonton, 29 mars 1906..	720 00
Gordon Haskell, commis, Edmonton, 6 mars 1906..	600 00
Mlle E. R. Matheson, commis, Edmonton, 6 mars 1906..	540 00
Mlle Rose Dunlop, commis, Edmonton, 10 avril 1906..	600 00
Mlle Florence Sutter, commis Edmonton, 2 mai 1906..	600 00
J. B. Paterson, commis, Calgary, 1er juillet 1905..	720 00
S. M. Robertson, commis, Calgary, 9 février 1906..	720 00
Mlle M. E. Kerr, commis, Calgary, 1er novembre 1905..	480 00
Mlle Eileen Harriss, commis, Calgary, 9 mars 1906..	480 00
Mlle J. A. Stewart, commis, Red-Deer, 10 juillet 1905..	600 00
D. W. Hanna, commis, Red-Deer, 27 avril 1906..	720 00
Mlle L. Putman, commis, Kamloops, 1er mai 1906..	650 00
Mlle Ida Waddell, commis, Prince-Albert, 1er avril 1906..	480 00
D. R. Wilson, sous-agent, Macleod, 20 juillet 1905..	600 00
A. K. Thom, sous-agent, Quill-Lake, 1er septembre 1905..	300 00
J. Barschel, sous-agent, Kenora, 15 août 1905..	300 00
J. W. Carroll, sous-agent, Saddle-Lake, 1er juin 1905..	180 00
Robert Stewart, sous-agent, Whitford, 15 mai 1905..	300 00
H. E. Shenfield, sous-agent, Bowden, 1er juilet 1905..	180 00
A. H. Goodwin, sous-agent, Vegreville, 15 mai 1905..	300 00
Totalité des nouveaux appointements	$48,039

M. FOSTER : Ce crédit est affecté aux appointements des nouveaux employés ?

M. COCHRANE : Où installez-vous donc tout ce monde ?

M. OLIVER.

M. OLIVER : La totalité du crédit ouvert au budget de l'exercice 1905-1906, affecté au paiment d'employés auxiliaires, au besoin, est de $10,730, soit une augmentation de $37,300 dans les appointements des nouveaux employés, pour les douze mois.

Dépenses casuelles, annonces, etc., et appointements de commis auxiliaires au bureau principal, y compris $5,000 pour services extraordinaires se rattachant aux terres fédérales, nonobstant les dispositions de l'acte du service civil, $112,500.

M. FOSTER : Quel est le chiffre des dépenses imprévues dans ce crédit ?

M. OLIVER : Voici, par le menu, ces dépenses casuelles ; inspecteurs de biens de familles, $22,250; gardes forestiers et inspection du bois, $5,250 ; agences des terres domaniales et des bois de la couronne, $20,000; frais de route, $2,000 ; impressions et articles de bureau, $13,500 ; divers, transports, frais de messagerie, dépêches, $4,750 ; annonces relatives aux homesteads, aux règlements miniers et aux concessions forestières, etc., $14,500 ; appointements des commis surnuméraires au bureau principal, $30,000.

M. FOSTER : Les frais de route figurent-ils dans l'item des $22,000 affecté aux inspecteurs de homesteads ?

M. OLIVER : Oui.

M. FOSTER : Qu'accordez-vous en outre, aux inspecteurs de homesteads ?

M. OLIVER : Nous leur fournissons un attelage et il nous faut pourvoir à leur entretien et à celui de l'attelage.

M. FOSTER : Louez-vous ou achetez-vous l'attelage ?

M. OLIVER : D'ordinaire, nous l'achetons.

Protection des terres boisées au Manitoba, dans les provinces de la Saskatchewan, de l'Alberta, dans les territoires du Nord-Ouest et la zone forestière de la Colombie-Britannique ; la sylviculture au Manitoba, dans les provinces de la Saskatchewan, de l'Alberta, et inspection et surveillance des réserves forestières, $62,500.

M. FOSTER : Le ministre voudrait-il bien nous expliquer chacun de ces item par le menu ? Si ces articles figuraient au budget, sous leurs différentes rubriques, comme cela devraient être, le ministre s'épargnerait beaucoup de peine.

M. OLIVER : Pour appointements des gardes forestiers, le service de protection des forêts contre l'incendie, et l'inspection des réserves forestières, $39,625.

M. FOSTER : Cela comprend-il tout le personnel ?

M. OLIVER : Oui. Nous ne dépensons aucune partie de ce crédit dans les territoires du Nord-Ouest, sauf que le surintendant de la sylviculture fait actuellement un voyage

en ces territoires, dans le but d'obtenir des renseignements généraux sur les réserves forestières.

M. FOSTER : Comment ce crédit se dépense-t-il ?

M. OLIVER : Les nouveaux devoirs qui nous incombent, par suite de l'établissement de la loi sur les réserves forestières, expliquent dans une large mesure le gonflement de ce crédit. Nous entendons protéger plus soigneusement certaines étendues spéciales dans ces réserves et veiller de plus près à l'application du système de coupe ou d'abatage des bois, tant par les propriétaires de scieries mécaniques qui ont obtenu des concessions forestières que par les individus à qui il a été accordé des permis de coupe. C'est l'avenir seul qui nous apprendra la science des détails. Pour la plantation des essences, les pépinières, et l'inspection des plantations sur les domaines des cultivateurs, $11,025 ; impressions et articles de bureau, $2,250 ; frais de route, $3,375 ; traitement de E. Stewart, surintendant de la sylviculture, $3,250.

M. FOSTER : Relativement à la culture des arbres, consacrez-vous une partie de ce crédit à l'encouragement de l'initiative individuelle, sous forme de primes, ou en coopération avec le cultivateur ou quelque chose de ce genre ?

M. OLIVER : Nous coopérons avec le cultivateur. Il existe une station pépinière à Indian-Head, sous la direction de M. N. M. Ross, sous-directeur, aux appointements de $1,125. Nous y cultivons les jeunes arbres et nous annonçons que la distribution s'en fait, à titre gratuit, aux cultivateurs, en même temps que nous distribuons des renseignements sur la culture des arbres. En outre, deux inspecteurs, chargés de se tenir au courant des endroits où nous expédions ces arbres, exercent quelques surveillance de ces arbres.

M. FOSTER : Supposons que je sois cultivateur au Nord-Ouest et que je m'adresse au ministère pour obtenir des arbres: quelle marche faudrait-il suivre ?

M. OLIVER : L'œuvre des plantations d'arbres dans les plaines de l'Ouest se développe rapidement. Des lettres reçues établissent que 85 pour 100 des arbres distribués aux cultivateurs, au cours des quatre années dernières, ont prospéré et qu'ils réussissaient parfaitement, l'automne dernier. Outre les graines, il sera distribué ce printemps plus de 7,000,000 d'arbres. En temps utile, nous prenons le nom des solliciteurs, à tour de rôle; et quand nous avons des arbres disponibles, nous les distribuons à ceux qui en demandent, avec les instructions voulues sur la plantation et nos inspecteurs se tiennent au courant du progrès et du développement de ces arbres.

M. FOSTER : Payez-vous les frais de transport ?

M. OLIVER : Oui nous avons obtenu une réduction de prix des compagnies de messagerie.

M. FOSTER : Vos inspecteurs visitent autant que possible les plantations sur les domaines privés ?

M. OLIVER : Oui, l'inspection a une double valeur: le cultivateur bénéficie de nos renseignements et nous utilisons les données recueillies chez eux.

M. ARMSTRONG : Quels sont les travaux que l'on a exécutés dans ce service des mines, l'année dernière ?

M. OLIVER : La principale œuvre accomplie l'année dernière, a été le parachèvement des expérimentations relatives à la fonte du fer par l'électricité, au Sault-Sainte-Marie, et l'examen de gisements de zinc de la Colombie-Anglaise, en vue de leur utilisation. On a fait l'examen des affleurements de zinc en Colombie-Anglaise et on a effectué certaines expérimentations relativement au traitement du zinc, en vue de démontrer qu'il est utilisable comme produit commercial.

M. FOSTER : Je remarque que, l'année dernière, la dépense afférente au service des mines s'est élevé à $18,000 et que sur cette somme il a été consacré $12,000 aux impressions et à la lithographie. Il ne semble pas qu'il y ait plus de 200 journées de travail consacrées aux travaux du dehors. Pour donner à ce service des mines une certaine valeur, il faut que le personnel travaille davantage.

M. OLIVER : Le rapport du ministère de l'Intérieur renferme un état fort détaillé des travaux exécutés par le personnel de ce service, au cours de l'année finissant le 30 juin.

M. FOSTER : D'après le relevé qui figure au rapport de l'auditeur-général, tous les travaux du dehors semblent s'être bornés au travail exécuté par M. Barlow à Sudbury et à l'œuvre de M. Wells qui a consacré 53 jours à l'examen des matériaux de construction, au Manitoba. Quant au reste de la dépense, la plus grande partie est consacrée au paiement des impressions et à divers autres frais. Je n'affirme pas que ces impressions soient inutiles; mais, au moins, on devrait nous éclairer sur les avantages découlant de cette dépense.

M. ARMSTRONG : Le ministre doit être convaincu qu'il serait préférable de confier la direction de ce service à la commission des études géologiques. Rien n'autorise cette création d'un service distinct et d'un bureau séparé. On a voulu simplement créer une sinécure, au bénéfice d'un favori politique de l'ancien ministre.

M. OLIVER : Je ne saurais me prononcer sur la nature du travail accompli, au cours de l'année qui fait l'objet des critiques de l'honorable député ; mais quant à l'année dernière, je le répète, le bureau a fait une œuvre pratique, en terminant les expérimentations entreprises relativement au smeltage du fer par l'électricité. Personne ne révoquera en doute l'importance de cette œuvre ni l'utilité de révéler au monde les ressources de la Colombie-Britannique relativement au zinc, non seulement au moyen d'examen faits sur le terrain, mais aussi par le smeltage et le traitement du minerai produit. Quant aux publications en question, il est possible que l'honorable député pense que nous ne cherchons pas assez à cacher notre lumière sous le boisseau ; mais à mon avis, notre attitude inspire de l'intérêt public bien entendu, et il importe de publier *in extenso* tout ce qui peut faire l'objet de nos rapports.

M. FOSTER : L'embarras, c'est qu'au cours de cette année, toute la besogne du bureau semble s'être bornée à écrire et publier des rapports. Qu'avons-nous obtenu de cette dépense de $11,677 versés au département des impressions publiques ?

M. OLIVER : Il existe trois rapports dont j'assume la responsabilité : le premier est relatif à l'asbeste, le deuxième est consacré à l'argile entrant dans les matériaux de construction, et finalement, le rapport sur le ciment.

M. FOSTER : Ces rapports sont-ils un résumé analytique de renseignements déjà recueillis par le bureau des études géologiques, renseignements que le personnel du service des mines a condensés sous forme de rapport, bien que ce travail eût pu tout aussi bien s'effectuer au bureau des études géologiques ?

M. TAYLOR : C'est tout simplement la répétition ou la réédition des travaux de la commission des études géologiques.

M. FOSTER : S'il s'agissait du résultat des recherches faites sur le terrain et non encore recueillies, ces publications auraient leur raison d'être ; mais, comme l'a fait observer à bon droit le député de Lambton (M. Armstrong), il s'agit ici d'une petite sinécure ou d'un service de fantaisie, organisé au bénéfice d'un seul individu.

M. OLIVER : Ces trois rapports contiennent le résultat de travaux ou d'examens réels exécutés par le personnel du service des mines.

M. FOSTER : Ces rapports sont-ils imprimés séparément ?

M. OLIVER : Oui.

M. FOSTER : Le ministre voudrait-il bien dire à son secrétaire de prendre la chose en note et de m'adresser quelques exemplaires de ces rapports ?

M. ARMSTRONG.

M. OLIVER : La conclusion à laquelle s'est arrêté l'honorable député sur la nécessité du service des mines n'est certainement pas légitime. Ce bureau des mines est le complément ou le développement naturel du service géologique. L'œuvre du service géologique est de découvrir les minéraux cachés dans le sein de la terre et l'œuvre du service des mines est de trouver les moyens les plus économiques et les plus efficaces pour l'utilisation de ces minéraux. On me dira peut-être que cette double mission pourrait être confiée au bureau des études géologiques ; seulement je ferai observer que les connaissances scientifiques et le savoir-faire pratique ne se rencontrent pas toujours chez la même personne. Souvent les hommes les plus savants ont fort peu d'habileté pratique. Rien donc ne s'oppose à attribuer à la commission des études géologiques la partie scientifique de l'œuvre dans sa plénitude, tout en confiant au bureau des mines la partie pratique de l'œuvre qui consiste à démontrer la valeur des découvertes effectuées.

Entretien, construction de chemins de fer, ponts et travaux nécessaires à la réserve des sources thermales, près de la station de Banff, (Alberta), $21,285.

M. FOSTER : A quels travaux ce crédit doit-il s'appliquer ?

M. OLIVER : A un certain nombre d'articles, y compris les frais d'entretien et les appointements, $3,390 ; soins des animaux et gages des gardiens, $1,875 ; éclairage électrique, $1,125 ; réparations des chemins et des ponts, $3,000 ; frais imprévus, $1,000 ; en outre, nouveaux chemins carrossables du côté nord de la rivière, $500, et frais relatifs au service de l'eau, $2,000.

M. FOSTER : Tient-on un registre du nombre des visiteurs au parc de Banff ? L'entretien de ce parc nous coûte énormément cher. Est-ce que le public l'apprécie ?

M. OLIVER : On m'informe que le mouvement des touristes s'accentue de plus en plus. Je puis affirmer, de science certaine, que, l'année dernière, le chemin de fer n'a pas réussi à répondre aux besoins du trafic; c'est la première année que cela arrive.

M. FOSTER : Ce parc de Banff produit-il quelque revenu ?

M. OLIVER : Le public ne paye que pour l'usage du bain, 25 centins. L'année dernière, nous avons installé un système de conduits d'eau et d'égoûts, et les hôtelleries devront payer une taxe pour l'usage de ces travaux d'amélioration. Les propriétaires d'hôtels auront aussi à acquitter une petite taxe pour l'eau chaude venant des sources qu'ils utilisent.

M. FOSTER : Est-ce que le chemin de fer ne produit pas de recette ?

M. OLIVER : Non.

M. FOSTER : L'année dernière, vous avez publié nombre de brochures pour faire connaître au public les beautés et les attractions de Banff. Est-ce que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ne s'occupe pas de cette œuvre et ne fait pas tout ce qu'il faut, en fait de publicité et d'annonces ? Il me semble que la compagnie devrait se charger de cette publicité, vu qu'elle bénéficie des recettes perçues des voyageurs ?

M. OLIVER : C'est là une question qui prête à discussion. On pourrait peut-être affirmer, en invoquant le même principe, que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique devrait se charger des frais voulus pour l'embellissement et l'ornement de la localité ?

M. FOSTER : Mais non, la compagnie n'est pas propriétaire du parc.

M. OLIVER : Sans doute, mais c'est elle qui perçoit toutes les recettes qui en proviennent.

M. FOSTER : Voilà pourquoi j'ai demandé si le ministre n'a pas fait d'arrangement pour que l'Etat participe à ces recettes.

M. OLIVER : Non, il n'existe pas d'arrangement à cet égard.

M. FOSTER : Au moins, la compagnie du chemin de fer devrait-elle se charger des frais de publicité.

M. OLIVER : Je me rangerais volontiers à cet avis. Toutefois, je n'ai pas jugé utile de modifier le système existant, à mon entrée au ministère. Nous avions embelli et amélioré ce parc, à grands frais, et si nous n'eûssions pas fait ces frais de publicité, toute cette dépense aurait été en pure perte. Ajoutons que, dans le rapport de l'année dernière, il est mentionné un fait qui prouve bien la popularité de Banff : c'est que l'année dernière, faute d'installations suffisantes à Banff, on a dû refuser l'admission à 5,000 personnes.

M. FOSTER : On est peu hospitalier, à Banff.

M. OLIVER : L'Etat ne peut pas s'occuper de l'installation des voyageurs.

M. FOSTER : Non sans doute, mais puisqu'il y a eu une telle affluence de voyageurs, on serait porté à croire que ce serait une exploitation profitable de pourvoir à leur installation.

M. OLIVER : La compagnie du chemin de fer réalise tous les bénéfices de l'hôtellerie, et cependant elle néglige de maintenir ses installations à la hauteur des besoins du public voyageur. Ce n'est pas à dire que la compagnie du Pacifique-Canadien n'ait pas l'esprit de progrès ; cela tient simplement à ce que la popularité de cette localité a pris de si rapides développements au cours de l'année dernière, qu'il est devenu impossible de pourvoir à la commodité du public.

M. FOSTER : Le public a devancé la compagnie. Eh bien, avouons-le ce n'est pourtant pas chose facile que de devancer la compagnie du Pacifique-Canadien.

Construction de chemins, routes cavalières et autres travaux nécessaires relativement à la réserve de la vallée de Yoho, et son voisinage immédiat, $9,000.

M. FOSTER: Où est situé le parc de Yoho?

M. OLIVER : Immédiatement de l'autre côté du plateau d'épanchement, du parc national de Banff, du côté de la Colombie-Anglaise. Field est la station à laquelle arrêtent les touristes qui visitent le parc Yoho.

M. FOSTER : Existe-t-il d'autres parcs publics ou bien les établit-on à l'occasion ?

M. OLIVER : Je ne saurais dire le système qui a présidé à l'établissement de ces parcs. Ils étaient établis, à mon entrée au ministère. Banff est situé du côté est, le parc de Yoho y est contigu du côté ouest et au sommet se trouve le parc Glacier. On a établi ces parcs pour y attirer des touristes et je me contente d'appliquer le système déjà établi.

Divers frais de litige, $8,250.

M. FOSTER : Ce crédit est-il affecté au paiement de travaux dont l'avocat général s'occuperait, si vous pourvoyiez à la vacance survenue dans cette charge?

M. OLIVER : Ce crédit est destiné à faire face aux frais de litiges se rattachant aux terres domaniales, aux forêts et aux terres à pâturage, dans les provinces du Manitoba, de l'Alberta et de la Saskatchewan, ainsi qu'aux frais de litiges relatifs aux mines du Yukon et autres différends qui peuvent surgir.

M. FOSTER : Cette besogne ne se fait pas par voie d'adjudication ?

M. OLIVER : Non.

Frais d'entretien de l'essayerie à Vancouver, $9,000.

M. FOSTER : Ce bureau se trouve-t-il dans l'édifice de l'Etat ?

M. OLIVER : Non, il est situé dans un bâtiment loué où nous avons installé l'outillage.

M. FOSTER : Quel est le coût de l'établissement?

M. OLIVER : Je ne saurais donner ce renseignement, pour le moment. Il y a sept ans que ce bureau a été créé.

M. FOSTER : Quel est le coût du fonctionnement de ce bureau?

M. OLIVER : Pour les neuf mois d'exercice, la dépense afférente aux appointements du personnel, s'élève à $5,340.

M. FOSTER : Le directeur est-il un essayeur, ou est-il l'homme d'affaires?

M. OLIVER : C'est un banquier. On emploie un essayeur habile. Le loyer du bâtiment est de $900 et diverses dépenses comme transports, frais de messagerie, impressions et articles de bureau, se montent à $2,750, soit, y compris les appointements, un total de $8,990.

M. FOSTER : Quelles sont les recettes du bureau?

M. OLIVER : L'année dernière, les recettes ont atteint le chiffre de $2,000.

M. FOSTER : Quelles sont les sources de recettes?

M. OLIVER : Les balayures et rognures, un droit de coupellation de $1 par opération et un minime pourcentage sur la valeur de l'or.

M. FOSTER : Ce bureau pourrait-il se suffire à lui-même et n'est-ce pas là le but visé?

M. OLIVER : Je ne saurais dire quel est le système visé à cet égard. En créant ce bureau, on espérait que la production d'or du Yukon se dirigerait vers Vancouver, c'est-à-dire au Canada, au lieu de dévier vers les Etats-Unis. Il y a une essayerie à Seattle, et l'on pensa qu'en établissant un bureau à Vancouver, on y ferait affluer l'or et les affaires.

M. FOSTER : Comment la chose a-t-elle abouti?

M. OLIVER : En pratique, nous avons constaté que l'établissement de ce bureau n'a pas abouti au succès. L'or a pris directement la route de Seattle. Les droits exigés à notre bureau de Vancouver étaient en sus de ceux du bureau de Seattle ; de sorte que l'or transmis à notre bureau de Vancouver acquittait les droits de Vancouver, puis se dirigeant aux Etats-Unis pour y subir le traitement et le monnayage définitifs, devait acquitter les mêmes droits que s'il sortait directement du Yukon. La conséquence, c'est qu'au bureau de Vancouver il ne venait uniquement que l'or que les besoins du commerce y amenaient. En réalité, avec cette dépense annuelle de $9,000 à $10,000, les pertes résultant de l'opération s'élevaient à $8,000 et à $9,000 et le bureau n'avait que fort peu de besogne. Récemment, nous avons effectué un changement, dans la pensée qu'il vaut mieux travailler sans rémunération et obtenir de la besogne et des affaires, plutôt que de ne rien obtenir, tout en exigeant des droits, sans compter les dépenses effectuées.

M. FOSTER : Quand bien même le bureau de Vancouver fonctionnerait sans profits, cela ne ferait pas disparaître le droit supplémentaire exigé à Seattle.

M. OLIVER : Sans doute, mais étant donné que le bureau de Vancouver fonctionne sans bénéfices, l'or ne coûtera au producteur que le prix payé, quand il est envoyé directement à Seattle.

M. FOSTER : Tout se résumerait, alors, à une question d'inconvénients.

M. OLIVER : Il n'y aurait aucun inconvénient. Mettons l'essayerie de Vancouver sur le même pied que le bureau de Seattle, et alors celui qui aurait intérêt, au sens commercial, à expédier son or à Vancouver, l'y enverrait ; tandis que, eu égard à la situation, à moins d'avoir de puissantes raisons d'apporter cet or à Vancouver, le producteur l'enverrait certainement à Seattle.

M. FOSTER : Ainsi ce sont les affaires qui dominent la situation, et non pas l'essayerie.

M. OLIVER : Sans doute ; car, tant que le Canada n'aura pas son hôtel des monnaies, il faudra bien vendre notre or sur le marché du pays où il est monnayé. Il nous est impossible de trouver un marché pour notre or tant que nous ne ferons pas la frappe de notre monnaie au Canada. Quand nous aurons un hôtel des monnaies, notre essayerie de Vancouver se trouvera sur un pied d'égalité avec le bureau de Seattle. Jusque-là, l'or ne sera qu'une marchandise à vendre sur le marché. L'hôtel des monnaies est le marché définitif.

M. FOSTER : J'appréhende fort que cet hôtel des monnaies n'aboutisse au même résultat que l'essayerie.

Gravure, lithographie et impression de cartes du Canada et des territoires du Nord-Ouest, $24,975.

M. FOSTER : Où se fait ce travail ?

M. OLIVER : Ce travail de cartographie se fait dans notre édifice de la rue Metcalfe, où se trouvent installés le service topographique ainsi que le bureau et le personnel du géographe fédéral. L'impression de ces cartes ainsi dressées est généralement confiée à la compagnie de lithographie de Toronto.

M. FOSTER : Jusqu'ici vous avez fait dresser un grand nombre de ces cartes aux Etats-Unis.

M. OLIVER : Ces cartes étaient destinées aux usages du service de l'immigration et on les utilisait surtout aux Etats-Unis. Quant à celles-ci, elles sont utilisées au Canada.

M. FOSTER : Quelle différence avez-vous constatée entre le prix de Chicago et le coût à Toronto ?

M. OLIVER : Ce sont des cartes de catégories différentes. Les cartes que nous imprimons au Canada sont d'un usage plus permanent que celles imprimées aux Etats-Unis. Les premières ne sont que d'un usage provisoire, à titre de documents destinés aux besoins de l'immigration et par consé-

quent elles coûtent moins cher. Nous publions des cartes générales du Canada, ainsi que des cartes indiquant les homesteads déjà occupés. Ces cartes s'impriment à Toronto et les frais s'y rattachant sont compris dans le crédit en discussion.

M. FOSTER : Est-ce que vous publiez une nouvelle série de grandes cartes du Canada?

M. OLIVER : Nous sommes en train d'en faire une nouvelle édition. Le dernier tirage a été de 8,000 ou 10,000 exemplaires, et nous les avons distribués dans tout le pays. Il n'existe pas de système de distribution bien établi ; cependant, nous constatons que ces cartes sont bien recherchées du public.

M. FOSTER : C'est une excellente carte générale. Toutefois, la question est de savoir si l'Etat doit se charger de l'impression et de la distribution de ces cartes, vu qu'aujourd'hui la chose se résume, dans une large mesure, à une affaire de favoritisme politique. Un député, de passage aux bureaux du ministère de l'Intérieur, aperçoit une belle carte et manifeste le désir de s'en procurer quelques exemplaires ; or, sur le champ, le ministre—si le député est un fidèle du parti, ou même s'il se réclame de la gauche dans cette Chambre—s'empresse d'acquiescer à la demande du visiteur et de lui expédier ces cartes. Le député les distribue, à son gré, et elles vont orner la demeure de quelques zélés partisans dans ce collège électoral. C'est réellement un bel ornement que cette carte qui couvre presque tout un pan du mur d'une vaste chambre. Est-ce bien là une dépense qu'il faille effectuer ? Il me semble qu'il existe des cartographes qui répondent suffisamment aux demandes du public à cet égard, et nous devrions nous borner à distribuer des cartes représentant le Canada et ses différentes provinces aux gens de l'extérieur, afin de les attirer au pays. On a distribué de ces cartes aux écoles, si je ne me trompe. Eh bien ! il y a, dans nos différentes villes, des cartographes qui s'occupent des besoins des écoles. Ils dressent des cartes à l'usage de la population scolaire et sont bien aises d'obtenir cette clientèle. Bref, il semble que dans notre distribution de cartes, nous visions à jouer le rôle de fournisseurs d'établissements qui sont, d'ailleurs, fort bien pourvus. Celui qui a besoin d'une carte, va volontiers l'acheter dans un magasin.

M. SAM. HUGHES : Je me figurais que la carte en discussion est une carte de grandeur moyenne représentant, d'un côté, l'empire et de l'autre, le Canada. Voilà une carte que je serais bien aise de distribuer dans mon comté. Il n'y a pas une seule école de mon comté qui en soit dotée.

M. OLIVER : La carte destinée aux besoins de l'immigration a été imprimée à Chicago, tandis que celle dont parle l'honorable député a été imprimée au pays. La question qu'il vient de soulever prête à discussion. Je ne sache pas que le parlement canadien soit chargé de faire l'éducation du public en matière de géographie du pays; mais en même temps, il faut l'avouer, s'il est une branche sur laquelle notre population manque de notions exactes et complètes, c'est bien la géographie de notre propre pays.

M. FOSTER : Le Parlement n'a pas mission de se faire maître d'école.

M. OLIVER : Non, sans doute, mais il est de souveraine importance que tout citoyen du Canada se renseigne exactement sur son propre pays et sache en apprécier les ressources. L'année dernière, j'ai promis de mettre à l'étude cette question de distribution des cartes géographiques ou de prendre les mesures voulues pour qu'elle se fasse d'après une règle qui aboutirait aux meilleurs résultats et empêcherait qu'elles ne tombent entre des mains qui ne sauraient les utiliser. Je renouvelle cette promesse, cette année, m'engageant à ne rien négliger pour atteindre ce but.

M. SPROULE : Quelles cartes le ministère fait-il dresser, cette année ?

M. OLIVER : Cette année, la principale carte que nous avons fait dresser est celle des homesteads, indiquant les établissements de ce nom au Manitoba et dans les deux provinces, de création récente. La dernière édition de cette carte indique les biens de famille inscrits jusqu'au 1er janvier ; mais dans quelques jours, il paraîtra une nouvelle édition où figurent les établissements pris par les colons jusqu'au 1er mai.

M. FOSTER : C'est là une excellente carte, et cependant elle nous induit souvent à erreur. Au premier coup d'œil jeté sur cette carte, on voit toute une vaste section de territoire entièrement couverte de homesteads. Si le ministre tient à perfectionner son œuvre, voici ce qu'il devrait faire : qu'il indique par un petit point, placé sur chacun de ces homesteads, s'il est réellement occupé par le colon, de façon à ce que l'on puisse distinguer le homestead vraiment occupé et exploité par le colon de celui qui ne l'est qu'en apparence ; et ainsi cette carte serait bien moderne et d'un grand prix. J'ai souvent constaté que sous l'étiquette trompeuse de homestead se dissimule une simple demande d'inscription de bien de famille qui traîne dans les bureaux du ministère, depuis deux, trois ou quatre ans.

M. OLIVER : Nous faisons de sérieux efforts pour faire de notre carte une fidèle représentation de la situation actuelle. Nos inspecteurs sont actuellement occupés à éliminer de cette liste tous les homesteads dont l'inscription remonte à plus d'un an et sur lesquels il n'existe ni maison d'habitation ni améliorations. Les inspecteurs, au

cours de nombreuses visites, ont rayé de la liste une foule de biens de famille que nous avons frappés de déchéance ; nous poursuivons actuellement cette œuvre et nous entendons bien qu'elle soit aussi parfaite et moderne que possible.

L'inspection d'une telle multitude d'inscriptions couvrant un si vaste territoire est une œuvre véritablement prodigieuse. J'ai remarqué l'étonnement de l'honorable député et comme il a écarquillé les yeux quand j'ai donné lecture de la liste des inspecteurs de biens de famille, que nous avons nommés; et cependant, ce nombre ne répond guère aux besoins actuels de l'œuvre que nous avons entreprise.

M. FOSTER : Que le ministre veille seulement à ce que ces inspecteurs s'en tiennent à leur besogne, au lieu de s'ingérer dans les élections, et il aura gagné quelque chose.

M. SPROULE : Le ministre n'a pas indiqué le nombre de cartes que le ministère fait dresser. Vous allez, paraît-il publier une carte des homesteads bien complète. Quelle est l'autre carte mentionnée par le ministre ?

M. OLIVER : La carte indiquant les inscriptions de homesteads est au bénéfice de ceux qui s'intéressent au Nord-Ouest ou qui ont l'intention de s'y établir. Ce n'est plus une carte de luxe; elle ne vise qu'à donner des renseignements de nature générale et elle se publie en trois feuilles. Nous sommes en train de préparer une nouvelle édition de la grande carte du Canada.

M. SPROULE : Est-ce la carte qui a été distribuée il y a deux ans?

M. OLIVER : Oui.

M. SPROULE : Publiez-vous d'autres cartes, de ce temps-ci ?

M. OLIVER : Oui, il y a la carte des sections des terres fédérales qui est venue en discussion l'année dernière. Nous la complétons.

M. SPROULE : Quelles sections publiez-vous cette année ?

M. OLIVER : Je ne saurais donner ce renseignement sur-le-champ, mais je fournirai les détails du crédit dont nous demandons l'ouverture. D'abord, il y a la grande carte du Canada, nouvelle édition, $5,000.

M. FOSTER : Combien d'exemplaires obtiendrez-vous pour cette somme ?

M. OLIVER : Je ne saurais dire, mais c'est au moins 5,000 exemplaires. L'impression de la carte ne coûtera pas plus de $1 pièce. En outre, nous demandons $2,675 pour le montage de 900 cartes du Canada. Vient ensuite la carte des sections de nombres impairs—c'est-à-dire celle indiquant les dispositions des sections de nombres impairs dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta—nombre additionnel, $1,800 ; il y a aussi une édition de la carte du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, $2,000 ; la carte de l'Alberta, $600 ; la carte de la Saskatchewan, $700 ; la carte partielle du district de Muskoka, $1,200 ; la carte économique, $3,000 ; une feuille topographique indiquant les districts au sud-ouest d'Ottawa, $2,000.

M. SPROULE : Quel territoire cette carte couvre-t-elle ?

M. OLIVER : Carleton et Lanark.

M. SPROULE : Un particulier m'a écrit me demandant si je pourrais lui obtenir une carte de Woodstock et d'Ottawa. Il m'a été impossible de trouver ces cartes ici.

M. OLIVER : La carte du district de Woodstock a été imprimée, l'année dernière, si je ne me trompe.

M. SPROULE : La ville de Woodstock est comprise dans cette carte ?

M. OLIVER : Je ne saurais l'affirmer positivement.

Subvention à l'institut minier canadien, $2,000.

M. FOSTER : Quel usage fait-on de ce crédit ?

M. OLIVER : Cette subvention accordée à l'Institut est censée être consacrée à la publication de ses rapports.

M. ARMSTRONG : Est-ce que les rapports de la commission des études géologiques se distribuent gratuitement, depuis quelque temps ? L'année dernière, j'ai formulé une plainte au sujet des recettes provenant de cette source et dont le montant était insuffisant à faire face à la rémunération du fonctionnaire chargé de les percevoir. Est-ce qu'on distribue, aujourd'hui, gratuitement ces rapports, au public ?

M. OLIVER : Il paraît que ces rapports se distribuent gratuitement.

(A six heures, la séance est suspendue.)

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend ses travaux à huit heures.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF AUX EMBRANCHEMENTS DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion, en comité général, sur le projet de loi (n° 75), déposé par M. Crawford, tendant à autoriser la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique.

M. J. D. REID : Je désirerais, si la Chambre y consent, que le comité délibère plusieurs bills non litigieux. Ce sera l'affaire de quelques minutes.

M. CRAWFORD : Je m'y oppose. Il y a longtemps que ce bill est réservé, bien qu'il ait été débattu à fond au sein du comité.

(La Chambre passe à la discussion du bill en comité.)

Sur l'article 11, paragraphe 9 :

D'un point de la division occidentale du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, dans le voisinage du township 22, rang 6, à l'ouest du 2e méridien, jusqu'à Yorkton, et de là aux bords de la baie d'Hudson, dans le voisinage de Fort-Churchill.

M. W. F. MACLEAN : Le Gouvernement devrait jeter quelque lumière sur la question. Le ministre des Chemins de fer pourrait-il me dire quels sont les travaux des chemins de fer qui s'effectuent actuellement en vertu d'une charte, accordée il y a quelques années, pour la construction d'un chemin de fer traversant la vallée de la Saskatchewan et se rendant à Fort-Churchill ? Si je ne me trompe, il a été accordé une subvention en terres.

M. EMMERSON : Il a été accordé des chartes à deux compagnies, et l'une d'elles, je crois, a obtenu une subvention en terres. Il existe peut-être quelque doute, au point de vue du droit, sur la question de savoir si cette subvention est encore en vigueur, ou si elle est frappée de déchéance. Je ne saurais me prononcer catégoriquement à cet égard.

M. W. F. MACLEAN : Le ministre pourrait-il nous dire s'il se poursuit encore des négociations entre la compagnie et le Gouvernement à l'égard de cette subvention en terres ?

M. EMMERSON : Le ministère des Chemins de fer et des Canaux n'a reçu aucun avis de ce genre.

M. SPROULE : Il a été déclaré distinctement devant le comité que cet embranchement allait être abandonné. Ceux qui s'opposent à cette ligne ont adjugé ou sont à la veille d'adjuger l'entreprise, après avoir complété leurs arrangements financiers, la construction de 100 à 200 milles de voie ferrée sur le même parcours. Si nous autorisons la construction de cet embranchement, la partie financière de cette entreprise en souffrira sérieusement. L'on nous a dit, au cours de la discussion en comité que cet embranchement, de même que celui du Yukon, je crois, allaient être abandonnés.

M. CRAWFORD : Je puis assurer que celui-ci n'a pas été abandonné. Loin de leur nuire, les promoteurs de l'entreprise dont parle l'honorable député, m'ont autorisé à annoncer qu'ils retirent toute opposition au projet de cette compagnie. C'est la déclaration que j'ai faite au comité. Aucune compagnie n'a d'opposition à cet embranchement.

M. SPROULE : Je sais qu'une personne qui se trouvait à mes côtés dans la salle de comité et qui représentait la compagnie m'a remis entre les mains une motion à l'effet de faire discuter à nouveau cet article. Mais un vote ayant déjà été enregistré refusant une nouvelle discussion sur l'article 1, je lui donnai à entendre qu'il était impossible de reprendre la discussion qu'il désirait. Il était inutile de redemander le vote sur la même question. Avant cela, il avait été annoncé que cet embranchement allait être abandonné. Je croyais qu'il l'avait été, mais je le retrouve encore dans le projet de loi. Il a été également déclaré devant le comité que la dispositon relative à l'embranchemnt du Yukon allait être supprimée, mais elle ne paraît pas l'avoir été. Le ministre dit que personne n'a soulevé d'objection à cet embranchement, mais je sais le contraire, car un représentant de la compagnie, qui se tenait près de moi m'a demandé de faire la proposition que l'on sait, avec le résultat que je viens de dire.

M. CRAWFORD : Les promoteurs dont je parle sont les intéressés dans l'entreprise du Canadian-Northern et je donne l'assurance qu'ils m'ont autorisé à faire la déclaration que j'ai faite devant le comité et qui n'a pas soulevé d'objections.

M. SPROULE : Je ne savais pas quels étaient les parties, si ce n'est que mon voisin prétendait être l'avocat de la compagnie et il m'a montré sur la carte que cet embranchement longe la ligne pour laquelle ils se sont engagés financièrement et qu'ils sont en train de construire. Il m'a dit que si les embranchements projetés étaient autorisés, la partie financière de leur entreprise en souffrirait.

M. CRAWFORD : La seule compagnie qui est engagée dans la construction dans cette direction est le Canadian-Northern.

M. W. F. MACLEAN : Le Canadian-Northern fait-il construire présentement cette ligne et dans l'affirmative, combien y a-t-il de milles de construits ?

M. CRAWFORD : La compagnie est en pourparlers pour commencer immédiatement la construction à partir de Merwin, l'angle nord-ouest de la province du Manitoba jusqu'à la rivière Saskatchewan, en gagnant vers Churchill.

M. SPROULE : La compagnie n'a-t-elle pas signé des contrats pour la construction d'une couple de cents milles ?

M. CRAWFORD : Non, environ 92 milles.

M. SPROULE : Les contrats sont-ils signés ?

M. CRAWFORD : Je n'en suis pas certain, mais c'est possible.

M. SPROULE : J'ai appris que l'entreprise était adjugée, mais, si je ne me trompe, mon voisin, au comité, m'a dit que la cons-

truction allait commencer, mais que les arrangements financiers n'étaient pas tout à fait complétés. Ils s'étaient cependant entendus avec les constructeurs à l'entière satisfaction de ces derniers.

M. EMMERSON : Je ne suis pas aussi renseigné que je le voudrais sur ces questions, car je n'ai pas pu assister aux réunions du comité pendant la semaine que cette discussion se poursuivait. Je ne saurais dire par conséquent si l'embranchement du Yukon, aussi bien que celui-ci ont été abandonnés, ou si même il en a été fait mention. Je me laisse guider par le projet de loi tel qu'il m'est soumis dans le moment.

M. SPROULE : Je vois qu'en effet l'embranchement de la baie d'Hudson figure encore dans le projet de loi, mais je dis qu'il a été convenu au comité qu'il devait être supprimé. Je n'étais pas présent pendant la discussion, mais lorsque j'arrivai, l'on m'annonça que cet article avait été abandonné.

M. CASH : Je venais de m'entretenir avec les promoteurs du Canadian-Northern, qui m'avaient dit qu'ils avaient cessé toute opposition à cet embranchement.

M. CAMPBELL : Je crois que mon honorable collègue d'en face était absent lorsque cette disposition fut adoptée.

M. SPROULE : Oui.

M. CAMPBELL : Cette disposition fut adoptée par le comité après discussion.

M. SPROULE : J'ai dit que je supposais qu'elle avait dû être adoptée, car autrement elle n'aurait pas figuré au projet de loi. Mais avant de la discuter, il fut annoncé qu'elle serait supprimée, et je crois que c'est l'honorable député lui-même (M. Campbell) qui a annoncé cela. J'ai demandé ce qui avait été fait au sujet de certaines dispositions du bill et l'on me fit réponse que cette disposition et celle concernant l'embranchement du Yukon seraient abandonnées. Je m'aperçus plus tard que cette disposition avait été adoptée, mais je n'ai pas appris, depuis, si l'autre disposition avait été supprimée. Après cela, un mes voisins dans la salle de comité me pria de demander un nouvel examen de cette disposition, mais comme un vote venait de décider dans la négative, j'ai refusé de faire valoir sa demande. J'ai cru comprendre qu'il représentait une compagnie affiliée au Canadian-Northern, mais loin de faire mine de cesser son opposition au projet il a insisté pour redemander la discussion de cette disposition.

M. CAMPBELL : Je ne me rappelle pas que cette disposition ait été supprimée et d'ailleurs, je n'avais pas l'autorisation voulue pour annoncer qu'elle allait l'être. J'ai peut-être fait part de mon opinion personnelle que les dispositions relatives à l'embranchement de la baie d'Hudson et à l'embranchement du Yukon allaient être réservées jusqu'à la prochaine session, vu qu'il n'est pas probable qu'ils soient construits, et que je ne voyais pas la nécessité de demander le pouvoir de les construire, mais je n'était pas autorisé à annoncer au comité que ces dispositions allaient être supprimées.

M. SPROULE : Aucune d'elles ?

M. CAMPBELL : J'ai dit que personnellement je croyais que la compagnie ferait bien d'abandonner les embranchements car elle ne pouvait pas entreprendre de les construire dans deux ou trois ans, et j'ai fait part de mon opinion à quelques membres du comité. Mais je n'étais pas autorisé à dire au comité que ces dispositions seraient supprimées.

M. SPROULE : Alors l'honorable député à fait cette déclaration sans autorité, car je me tenais devant lui lorsque je lui demandai ce qui avait été fait de cette disposition et il me répondit qu'elle avait été supprimée.

M. CAMPBELL : Vous avez dû ne pas me comprendre.

M. SPROULE : Je ne crois pas que j'aie si mal compris la langue anglaise.

M. FOSTER : Quelle est la longueur de cet embranchement ?

M. CAMPBELL : Environ 600 milles.

M. FOSTER : Quelle est la longueur de l'embranchement n° 3 ?

M. CRAWFORD : Environ 250 milles.

M. FOSTER : Et les autres ?

M. CRAWFORD : L'embranchement n° 4 à 300 milles de longueur ; le n° 5 mesure 20 milles ; le n° 6, 60 milles ; le n° 7, 20 milles ; le n° 8, 261 milles.

M. FOSTER : Est-ce vrai qu'il y a déjà une compagnie autorisée à construire l'embranchement n° 9, partant d'à peu près le même point et se dirigeant vers le nord à la baie d'Hudson et dont 90 milles ou 100 milles sont déjà construits ?

M. CRAWFORD : Sur un parcours d'environ 200 milles de cet embranchement projeté, il n'y a aucune ligne autorisée.

M. FOSTER : Il y a une étendue de 200 milles de territoire sur la division occidentale du Grand-Tronc-Pacifique qui ne sera pas desservie par une autre ligne que cet embranchement projeté ?

M. CRAWFORD : Il y a plusieurs compagnies autorisées à construire des lignes sur le même territoire entre le Manitoba et la baie d'Hudson.

M. FOSTER : Demandez-vous à autoriser un embranchement de 60 milles de longueur qui, quand il sera construit, s'il l'est jamais,

traversera pratiquement le même territoire que d'autres lignes déjà autorisées, et dont l'une d'elles est à la veille d'être construite sur une distance de 100 milles et que le Gouvernement a généreusement subventionné en terres ? Est-ce vrai ou n'est-ce pas vrai? Les auteurs du projet de loi devraient nous renseigner sur ce point ?

M. CRAWFORD : Le territoire est vaste, et bien que cette ligne suive la même direction que les autres, elle ne traverse pas nécessairement le même terrain.

M. FOSTER : Mais vous dites que en réalité les deux lignes partent du même point et aboutissent au même point, et traversent le même territoire. Quelle sera la distance entre cet embranchement et la ligne projetée du Canadian Northern ?

M. CRAWFORD : La distance entre les points terminaux ?

M. FOSTER : Oui.

M. CRAWFORD : Environ 200 milles.

M. FOSTER : A l'est, ou à l'ouest ?

M. CRAWFORD : A peu près sud-ouest.

M. SPROULE : Mais sur la deuxième section, vous empiétez sur le territoire de l'autre compagnie, comme le montre la carte.

M. CRAWFORD : Pas nécessairement.

M. SPROULE : J'ai consulté la carte et j'y ai vu que les deux lignes traverseront le même terrain sur un parcours de 100 et 200 milles.

M. CRAWFORD : Le comité a été unanime sur cette question, qui fut discutée et adoptée.

M. SPROULE : Mais je sais qu'il y avait une tendance à remettre la question sur le tapis. J'arrivai au cours de la discussion et la plupart de ces embranchements avaient été autorisés. Tout s'était fait avec beaucoup de célérité. Plusieurs députés croyaient que ces dispositions allaient être discutées à nouveau, mais elles étaient adoptées lorsqu'ils arrivèrent au comité.

Sur le paragraphe 10 :

D'un point sur la division ouest du Grand-Tronc-Pacifique, dans les environs du township 22, rang 7, à l'ouest du 2e méridien, jusqu'à Regina, et de là à un point sur la frontière ouest de la province de la Saskatchewan jusqu'à Portal-nord ou dans les environs.

M. FOSTER : Quelle est la longueur de cet embranchement ?

M. CRAWFORD : La première section mesure 90 milles, et l'autre 130 milles.

M. HENDERSON : Ce paragraphe est le plus inacceptable de tout le projet de loi, et j'y attire tout spécialement l'attention du ministre. Je crois que le comité l'a adopté sans trop savoir ce dont il s'agissait. Je veux parler surtout de cette partie du paragraphe qui dit : " Depuis Regina jusqu'à un point sur la frontière sud de la province de Saskatchewan à ou près de North-Portal." L'on sait qu'il y a déjà la branche d'Arcole du Pacifique-Canadien qui s'étend de Regina vers le sud-est et un point à ou près de la frontière sud de la province. Il y a encore la ligne du Sault à l'ouest de celle-ci et qui relie Moosejaw à la frontière sud. Ces deux lignes courent parallèlement dans une même direction à vingt milles de distance l'une de l'autre. Aux termes du projet de loi, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a le droit de construire une ligne entre ces deux, réduisant ainsi la distance entre les chemins de fer à 12 milles et donnant à chacun d'eux un territoire de six milles de chaque côté seulement pour alimenter leur trafic. Notre grand désir est d'accomoder tous les cultivateurs et de leur donner des chemins de fer, mais tout en nous intéressant à cela, il ne faut pas compromettre l'avenir des lignes existantes en les privant du trafic nécessaire à leur maintien. L'auteur du bill a dit que le territoire est vaste à cet endroit. Très bien, mais il ne faut pas pour cela grouper tous les chemins de fer sur un même point, laissant les autres portions du territoire dépourvues de communications avec le marché. Le Grand-Tronc-Pacifique pourrait facilement construire une ligne entre Regina et la frontière sud sans traverser le territoire desservi par les autres lignes autorisées, en adoptant une direction sud-ouest, traversant la ligne du Sault et atteignant la frontière des Etats-Unis à North-Portal, mais les auteurs de ce projet de loi paraissent vouloir pénétrer en territoire déjà desservi par des chemins de fer.

Le ministre voudra bien me dire s'il croit que cela est de sage politique. Je ne parle pas exclusivement pour cette ligne ; je parle en termes généraux, car un principe dont l'application est défavorable aujourd'hui à une certaine compagnie peut l'être demain à une autre. Je suis certain que l'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Crawford) dira comme moi, que cette disposition a été adoptée en comité sans que cette partie du paragraphe ait été spécialement discutée. Nous savons que les auteurs du projet de loi ont annoncé que l'embranchement de Calgary à Regina serait abandonné. Le comité resta sous l'impression naturellement que cela faisait disparaître toute objection à cette disposition du bill, de sorte que celle-ci fut adoptée d'emblée, personne ne s'apercevant que c'était autoriser une autre ligne à longer parallèlement les deux qui existent déjà. Mon intention était de demander de modifier cette disposition, lors de la discussion de l'article 11, mais le comité ayant décidé que la discussion ne serait pas reprise, il ne me resta aucun recours et je n'en ai pas davantage devant la Chambre car je

n'ai pas donné d'avis. J'appelle tout simplement l'attention du ministre sur ce sujet et j'espère que s'il voit un moyen d'enrayer la marche de ce projet de loi vers son adoption, il le fera afin de remédier à ce grief et de protéger les intérêts de la construction des chemins de fer dans ces régions.

M. DUNCAN ROSS : Je crois que l'honorable député de Halton (M. Henderson) fait erreur en disant que ce paragraphe n'a pas été discuté par le comité. Je me rappelle très bien que M. Drinkwater a presque versé des larmes en voyant que nous avions autorisé la construction de cet embranchement entre les lignes du Pacifique-Canadien. Je me rappelle aussi que le ministre de l'Intérieur a déclaré que c'est exactement parce que le Pacifique-Canadien a deux lignes parallèles à 18 milles de distance à cet endroit que la population demandait une ligne rivale. Je crois que l'honorable député se rappellera aussi que cet embranchement a été discuté longuement non seulement par les membres du comité mais par les représentants du Pacifique-Canadien.

M. HENDERSON : Je pense que l'honorable député s'est un peu trop avancé. Je maintiens l'exactitude de ce que j'ai dit tendant à établir que le paragraphe ayant été lu au comité, la discussion fut hâtée et, dès qu'il fut annoncé que l'embranchement de Regina à Calgary serait abandonné, le comité crut que toute objection avait cessé et adopta le paragraphe. Ce n'est qu'après l'adoption que le comité s'aperçut de cette anomalie dans le projet de loi. Je le répète, je n'ai pas l'intention de proposer un amendement à cette disposition, car n'en ayant pas donné avis, je ne puis le faire et d'ailleurs je ne tiens pas à modifier le parcours de la ligne. Je demande cependant à l'honorable ministre des Chemins de fer s'il ne devrait pas avoir une politique arrêtée sur cette question et s'il ne devrait pas nous dire son opinion sur ce genre de législation. Nul doute que la même question se présentera encore pour d'autres chemins de fer et qui sait si ce ne sera pas au tour du Grand-Tronc-Pacifique de voir son territoire envahi de la sorte. Je crois que nous sanctionnons un mauvais principe, dans un pays qui a tant besoin de voies ferrées. Nous devrions conserver nos énergies et ne pas les affaiblir en lançant trois ou quatre chemins de fer a travers le même territoire, là où ils n'auront que six milles de chaque côté à desservir, tandis qu'en d'autres endroits du pays, la population restera à 50, 75 et même 100 milles de tout chemin de fer.

M. EMMERSON : L'honorable député d'Halton (M. Henderson) s'est adressé à moi directement, et je ne veux pas lui faire l'impolitesse de le laisser sans réponse. Si ses maximes en exploitation de chemin de fer sont orthodoxes, je crains fort que les miennes soient hétérodoxes, car c'est mon opinion que chaque lisière de terrain de 12 milles de largeur, particulièrement de la qualité des terres de l'ouest, suffit au maintien d'un chemin de fer qui les traverse au centre. La valeur de la terre sur six milles à chaque côté d'un chemin de fer dans les prairies de l'ouest est à peu près la même, mais en dehors de cette lisière de six milles, elle diminue en proportion de la distance de la terre au chemin de fer. Il faut considérer les circonstances avant d'adopter une politique sur ces questions. A ma connaissance, le Parlement a déjà autorisé le Pacifique-Canadien à construire parallèlement au Grand-Tronc, entre Peterborough et Midland ; il a autorisé le Pacifique-Canadien à construire parallèlement à l'Atlantique entre Ottawa et Montréal. Il y a encore d'autres exemples où le Parlement a consenti à la construction de lignes parallèles. Je ne doute pas de la sagesse du Parlement en accordant ces privilèges, car les circonstances changent dans chaque cas. Il me semble que la population qui habite ces riches et fertiles vallées de l'ouest ne peut jamais avoir trop de chemins de fer. Il faut se rappeler que nous n'autorisons que la construction de cet embranchement, et que cela ne nous coûte rien. C'est une autorisation que nous donnons aux gens de là-bas de dépenser leur propre argent, et je crois que cet embranchement sera dans l'intérêt de la population.

M. HENDERSON : L'exemple qu'a cité l'honorable ministre ne répond pas du tout à l'objection que j'ai soulevée au sujet de ce paragraphe. Il nous a parlé de lignes qui sont parties intégrales d'un même réseau. Dans ces cas, il est difficile de ne pas construire de lignes parallèles. Je ne vois pas qu'il y ait d'objection à autoriser des lignes parallèles à travers un territoire où le chemin de fer fait partie d'un réseau complet. Mais celle-ci, qui relie Regina et North-Portal est pratiquement une ligne par elle-même, qui est destinée à recueillir le trafic sur son parcours, à l'amener, je suppose, à Regina pour de là le livrer au Grand-Tronc-Pacifique, qui le transportera au port de mer. Telle est la différence entre le chemin de fer auquel j'ai fait allusion et celui que le ministre nous a donné comme exemple. L'un est d'intérêt local, l'autre d'intérêt général.

Sur le paragraphe 12 :

D'un point de la division ouest du Grand-Tronc-Pacifique entre les 111e et 113e degrés de longitude jusqu'à Battleford.

M. FOSTER : Quelle est la longueur de cet embranchement ?

M. CRAWFORD : Quarante-cinq milles.

Sur le paragraphe 13 :

D'un point sur la division ouest du Grand-Tronc-Pacifique entre les 11e et 113e degrés de longitude jusqu'à Calgary et de là jusqu'à la frontière de la province d'Alberta à Coutts ou dans les environs.

M. M. S. McCARTHY : J'ai fait remarquer devant le comité et je tiens à faire remarquer à l'honorable ministre des Chemins de fer que cet embranchement s'achemine vers le sud-est à partir du Grand-Tronc-Pacique jusqu'à Calgary, distance de 150 milles environ et vers le sud-ouest entre Calgary et Coutts, distance de 180 milles environ, décrivant ainsi deux côtés d'un triangle. L'article 35 stipule que la compagnie restera en pleine possession de ses droits si elle commence la construction d'un de ses embranchements dans deux ans et le termine dans 5 ans. A ces conditions, la compagnie peut construire une couple de milles sur l'embranchement qui s'étend de la ligne-mère du Grand-Tronc-Pacifique à Calgary et conserver tous ses droits sur l'embranchement qui s'étend de Calgary à la frontière internationale. Tout ce que je demande au ministre, c'est d'insérer une disposition qui forcera la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique à commencer la construction de ces deux lignes dans deux ans et à les terminer dans 5 ans. Elle ne pourrait pas très bien les appeler un seul embranchement, car ils décrivent deux côtés d'un triangle aboutissant à la ligne-mère. Ils traversent le même territoire à certains endroits au nord-est et au sud-est de Calgary, deux sections qui ont grandement besoin de communications par chemins de fer, et je crains que si nous accordons cette autorisation et que la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique ne juge pas à propos de construire l'un ou l'autre de ces embranchements dans cinq ans, elle s'adressera au Parlement pour faire revivre ses droits afin d'empêcher une autre compagnie de construire.

M. EMMERSON : La compagnie est forcée de commencer la construction dans deux ans.

M. M. S. McCARTHY : C'est vrai, mais le ministre ne voit-il pas que si elle construit quelques milles seulement sur l'embranchement du sud-ouest dans l'intention de conserver ses droits, elle conservera en même temps ses droits sur l'embranchement de Calgary-Coutts ?

M. EMMERSON : Je saisis le point.

M. M. S. McCARTHY: Je ne présente aucune objection à la construction de ces embranchements, mais je désire tout simplement que nous imposions les mêmes conditions pour la construction de celui-ci que nous exigeons pour la construction des autres. La compagnie a le droit de construire cet embranchement jusqu'à 2 milles de la ligne-mère du Grand-Tronc-Pacifique et elle conserve ainsi ses droits, aux termes de la loi, à l'embranchement de Calgary à Coutts. Ce territoire a bien besoin d'un chemin de fer et développerait un fort trafic. Je crois que ma proposition est raisonnable et que le ministre en voit l'opportunité.

M. EMMERSON : Je ne crois pas que cette proposition soit raisonnable. L'honorable député (M. McCarthy) base son argumentation sur des hypothèses qui ne sont pas vraisemblables. Si la compagnie commençait à construire une partie de cet embranchement dans deux ans et ne faisait pas mine de vouloir commencer l'autre, celle de Calgary-Coutts, par exemple, je ne vois pas qu'elle pourrait avoir la possibilité d'empêcher le Parlement d'accorder l'autorisation à une autre compagnie.

M. M. S. McCARTHY : Je crois que des compagnies comme le Grand-Tronc-Pacifique et celle-ci ont assez d'influence pour faire rejeter par la commission des chemins de fer toute demande d'autorisation émanant d'une compagnie d'intérêt local.

M. CRAWFORD : Le Grand-Tronc ne s'oppose pas à l'autorisation de n'importe quelle compagnie de chemin de fer et il n'a soulevé aucune telle objection depuis plusieurs années. Le Grand-Tronc n'est pas antipathique aux embranchemnts quels qu'ils soient.

Sur le paragraphe 14.

De Vancouver jusqu'à un point d'intersection avec le Grand-Tronc-Pacifique, le chemin de fer Northern et Omineca sur les deux, entre les 122e et 124e degrés de longitude.

M. FOSTER : Quelle est la longueur de cet embranchement ?

M. CRAWFORD : 370 milles.

Sur l'article 15.

D'un point sur la rive nord de l'île Vancouver dans la direction du sud ou du sud-est, le long de la partie ouest de l'île de Victoria.

M. FOSTER : Quelle est la longueur de cet embranchemnt?

M. CRAWFORD : 280 milles.

Sur le paragraphe 16.

D'un point de la division ouest du Grand-Tronc-Pacifique entre les 127e et 128e degrés de longitude jusqu'à Dawson.

M. FOSTER : Appelez-vous cela un embranchement? Quelle est sa logueur?

M. CRAWFORD : 900 milles.

M. FOSTER : Les études topographiques sont-elles faites ?

M. CRAWFORD : Non.

M. le PRESIDENT : Ce paragraphe est-il adopté ?

M. CARVELL: Monsieur le Président, avant que le comité adopte ce paragraphe, je désire soumettre la proposition d'amendement dont j'ai donné avis lundi dernier, et qui a trait à un embranchement que le projet de loi original plaçait dans les Provinces maritimes. Cet avis se rapporte à deux embran-

chements, l'un entre Moncton et Halifax et l'autre entre la ligne-mère du Grand-Tronc-Pacifique et Saint-Jean ou un autre point sur la baie de Fundy. Le premier ne m'intéresse pas personnellement et je ne me soucie pas d'imposer cette question au comité. J'ai donné avis de cette proposition à la demande d'un député de la Nouvelle-Ecosse, et je n'ai pas l'intention de proposer d'amendement à l'embranchement Moncton-Halifax, mais si quelque honorable député le désire, je me ferai un devoir de lui apporter mon concours. Il est de mon devoir d'expliquer pourquoi je soumets cet amendement après que le projet de loi a déjà été adopté par le comité des chemins de fer. Je n'étais pas au comité lors de la première discussion du projet de loi, mais j'ai appris que l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson) avait soulevé des objections contre la construction de deux lignes dans les Provinces maritimes, de crainte de faire concurrence à l'Intercolonial. Pour cette raison, les deux paragraphes furent supprimés du bill, du consentement de son auteur et sans l'opinion du comité. Lors de la deuxième discussion en comité, je proposai de faire réinsérer ces dispositions dans le projet de loi. Le ministre des Chemins de fer était absent à ce moment, et à la demande du ministre de la Justice, je consentis à attendre son retour pour faire ma proposition en amendement au paragraphe 11 ; j'eus en même temps la promesse que même si je n'étais pas présent, car à ce moment j'étais occupé dans un autre comité, j'aurais toujours le privilège de remettre la question en discussion et d'obtenir l'opinion du comité. A la première occasion, au retour du ministre, et au moment où le comité allait adopter le bill, je réclamai mon droit de recommencer la discussion sur l'article 11 et de le modifier si possible, mais on me répondit qu'il était trop tard, que l'article 11 avait été adopté ; pour être franc, je dois dire que le comité a voté pour refuser une nouvelle discussion.

M. SPROULE : Et vous avez voté en faveur de cette proposition.

M. CARVELL : Si cela peut être de quelque satisfaction à l'honorable député (M. Sproule), je vais lui dire d'emblée qu'en effet j'ai voté pour refuser une nouvelle discussion de l'article 11. Je n'ai pas d'excuses à présenter. L'objet de cette proposition était de tâcher de faire révoquer la résolution adoptée la veille concernant l'embranchement de Montréal. Mais je ne crus pas que je devais voter en faveur d'une nouvelle discussion de l'article 11 pour étudier la question des embranchements entre le Grand-Tronc-Pacifique et Saint-Jean et entre Moncton et Halifax, surtout lorsque j'avais l'assurance que j'aurais le droit de discussion en comité. Cependant le président décida contre moi. Je ne lui en tiens pas compte, mais c'est la raison pour laquelle je saisis la Chambre de cette question. Telle est ma justification pour abuser ainsi du bon vouloir de la Chambre à cette date avancée de la session, afin de discuter ma proposition d'amendement au projet de loi qui a déjà été adopté par le comité. Je vais donner brièvement les raisons pour lesquelles je considère que cet amendement doit être inséré dans le bill. La charte du Grand-Tronc-Pacifique l'autorise à construire un chemin de fer de Moncton à la côte du Pacifique. . .

M. FOSTER : Je crains que l'honorable député n'ait le temps de finir avant l'heure, et il pourrait faire quelque grave oubli en continuant.

M. CARVELL : Je remercie l'honorable député et je vais m'efforcer de finir a temps. D'ailleurs le comité doit siéger encore et j'aurai peut-être l'occasion de finir à cette séance.

M. FOSTER : Je suppose que nous ne perdrons rien si le discours est fait en deux parties ?

M. CARVELL : Le Transcontinental national a reçu le pouvoir de construire une ligne entre Moncton et Winnipeg et lors de l'érection du Grand-Tronc-Pacifique en corporation, la première fois, la compagnie reçut le pouvoir de construire une ligne de Chipman à Saint-Jean, N.-B., aussi huit ou neuf embranchements chacun desquels est inclu dans le projet de loi à l'étude.

M. EMMERSON : C'était six embranchements en tout.

M. CARVELL : Alors j'ai raison de dire que les 5 autres sont inclus dans le projet de loi, et je ne comprends pas pourquoi on a jugé à propos de supprimer l'embranchement de Chipman à Saint-Jean. Je n'ai jamais eu d'explications satisfaisantes à ce sujet. Supposons que ma proposition ne soit pas insérée dans le bill, on nous dira : Oh ! mais le Grand-Tronc-Pacifique a le droit de construire cet embranchement s'il le désire. Oui, c'est vrai, mais le Grand-Tronc-Pacifique a aussi le droit de construire les 5 ou 6 autres embranchements s'il le désire. Le Grand-Tronc-Pacifique ne construira pas dans cette province un embranchement unique de 40 à 45 milles de longueur, pour l'exploiter comme chemin de fer indépendant et dont il devra faire toute la finance comme entreprise indépendante, tandis qu'il exploitera et organisera la partie financière de tous ses autres embranchements en vertu d'une même charte générale. Je ne vois pas quel mal il peut y avoir à inclure cet embranchement avec les autres. Examinons les raisons que le ministre a données, en concluant que cet embranchement serait un rival pour l'Intercolonial.

M. EMMERSON : Quand ai-je fait cette assertion ?

M. CARVELL : Je n'étais pas au comité, mais on m'a assuré que c'est là où le ministre a fait cette déclaration.

M. EMMERSON : J'ai soulevé cette objection contre l'embranchement d'Halifax, mais pas contre celui de Chipman à Saint-Jean.

M. CARVELL : Y avez-vous objection aujourd'hui ?

M. EMMERSON : J'ai objection à l'inclure dans le projet de loi des embranchements pour des raisons autres que celles que l'honorable député m'attribue.

M. CARVELL : Je n'assistais pas à cette séance du comité, mais j'ai appris d'une personne digne de foi que le ministre s'était opposé aux deux embranchements parce qu'ils seraient rivaux du chemin de fer Intercolonial.

M. EMMERSON : C'est l'objection que j'ai à l'embranchement de la Nouvelle-Ecosse.

M. CARVELL : Quelle est la position dans cette partie du Canada ? Lorsque le Grand-Tronc-Pacifique aura commencé à fonctionner, il est admis, je suppose, que Saint-Jean recevra, à cause de sa situation géographique, une part du trafic. Je ne pense pas que personne s'attende à ce que les marchandises soient transportées de Chipman ou Cross-Creek ou un endroit quelconque à l'ouest de Saint-Jean à Moncton pour être ramenées ensuite à Saint-Jean, s'il existe un parcours plus direct, mieux adapté au trafic et plus économique. Personne qui connaît tant soit peu la géographie du Nouveau-Brunswick ne niera qu'il faut trouver une ligne plus directe que celle qui conduira les marchandises à Moncton pour les ramener à Saint-Jean. Je vais donner des chiffres à l'appui de mon dire....

M. EMMERSON : Je suis depuis longtemps convaincu.

M. CARVELL : ... Il y a 150 milles de Chipman à Saint-Jean, par voie de Moncton et 75 milles en ligne droite entre ces deux villes. L'embranchement de Chipman à Saint-Jean serait de 75 milles plus court et couvrirait le chemin de fer Intercolonial sur un parcours de 35 à 40 milles. Supposons que la ligne soit tracée à l'intérieur; alors le point le plus proche dans la direction de Saint-Jean serait Cross-Creek. De cet endroit à Saint-Jean, par voie de Moncton, la distance est de 190 milles, et à Saint-Jean, en ligne directe, de 100 milles, soit 90 milles plus court que par voie de Moncton. Laissez-moi dire dès à présent que personne dans le Nouveau-Brunswick ne s'opposera à ce que vous construisiez des lignes parallèles à celles qui existent. Plus il y aura de rivalité et de concurrence, plus le public sera content.

Supposons, maintenant que le Transcontinental soit construit le long du fleuve, à travers la vallée de Saint-Jean, le point de bifurcation sera Fredericton et de cette ville à Saint-Jean via Moncton, la distance est 195 milles, tandis que la distance entre Fredericton et Saint-Jean par la ligne droite est 65 milles, soit encore une économie de 135 milles sur le tracé de Moncton. Que le Transcontinental passe à l'intérieur ou le long du fleuve, la question reste la même. S'il suit le tracé intérieur il devra traverser, à ou près de Cross-Creek, le Canada-Eastern, qui est exploité par le chemin de fer Intercolonial, et dans sa première charte le Grand-Tronc-Pacifique a le droit de circulation sur le chemin de fer Intercolonial. Il aura donc le droit d'utiliser ce chemin de fer jusqu'à Fredericton et, naturellement, il faudra acheter ou construire une ligne entre Fredericton et Saint-Jean. Pour ces raisons, il me semble que cet embranchement devrait être inséré dans le projet de loi. Que nous reste-il à faire si ma proposition est repoussée ? Eh bien, nous resterons dans l'état où nous sommes. Au cas où le tracé intérieur serait adopté de préférence, nous avons le chemin de fer Intercolonial que nous pouvons utiliser de Cross-Creek à Fredericton et nous avons le Pacifique-Canadien. Mais le Grand-Tronc-Pacifique serait forcé de s'adresser à la commission des chemins de fer pour obtenir l'autorisation d'utiliser le Pacifique-Canadien, ou bien il serait obligé de s'adresser de nouveau au Parlement pour se faire autoriser à construire une ligne spéciale.

A Chipman, il y a déjà le chemin de fer Central, et bien que je n'aie pas l'intention de discuter maintenant l'état de cette ligne, personne ne doutera qu'elle n'est pas du type du Grand-Tronc-Pacifique quand il sera construit. Si ce dernier veut utiliser cette ligne, elle devra être réparée, améliorée, corrigée et aussi, je crois, prolongée. Par conséquent nous sommes forcés de nous rabattre sur la charte originale du Grand-Tronc-Pacifique, et je puis dire que cette compagnie n'a pas l'intention d'exploiter une petite ligne dans le Nouveau-Brunswick comme ligne indépendante, quand tous ses autres embranchements sont compris dans une même charte, que la partie financière sera organisée par la même compagnie, qu'ils seront administrés par la même compagnie et seront la propriété de la même compagnie. Il n'y a donc pas de raison pour que cet embranchement soit exclu du projet de loi. Au contraire, il y a toutes les raisons du monde pour qu'il y soit compris. Si le temps me le permettait, je discuterais la question plus à fond. J'ai exprimé mes opinions d'une manière aussi concise que possible et je propose donc, appuyé par M. Martin, qu'une nouvelle disposition, n° 18 soit ajoutée, dans ces termes :

Depuis un point sur la division est du chemin de fer Transcontinental jusqu'à Saint-Jean ou tel autre port de la Baie-de-Fundy que la compagnie pourra juger plus accessible ou plus propre aux fins de la compagnie.

Ce sont exactement les mêmes mots qui figuraient dans le premier projet de loi du Grand-Tronc-Pacifique. Je crois savoir que la compagnie est non seulement consentante mais désireuse de faire intercaler ce paragraphe dans le projet de loi.

M. SPROULE : L'honorable député peut-il me dire si avis a été donné ?

M. CARVELL : Oui, lundi.

M. SPROULE : Je veux parler de ce premier projet de loi. A-t-il été soumis au comité des ordres permanents ?

M. CARVELL : Certainement. Cet embranchement était mentionné dans le premier bill relatif aux embranchements du Grand-Tronc-Pacifique qui a été déposé. Avis en a été donné comme pour tous les autres embranchements, et il était compris dans le premier bill qui a été déposé pendant la présente session.

M. FOSTER : Comment se fait-il qu'il ait été supprimé ?

M. CARVELL : On me dit que c'est à la demande de l'honorable ministre des Chemins de fer.

M. FOSTER : Alors, vous ne pouvez pas lui demander de le remettre dans le bill.

M. CARVELL : J'espère que le comité le remettra.

M. EMMERSON : L'honorable député et moi avons le même objet en vue, qui est de relier la voie du Grand-Tronc-Pacifique avec la ville de Saint-Jean au moyen d'un embranchement, indépendamment du raccordement de cette ligne avec l'Intercolonial à Moncton. J'envisage la question au point de vue pratique. J'admets que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, en 1903 et 1904, a demandé au Parlement l'autorisation de construire certains embranchements et d'affermer la ligne au Gouvernement. Elle demanda à être autorisée à affermer et à exploiter la ligne mère de Winnipeg à Moncton, dès que le Gouvernement l'aurait construite. Une des conditions de l'arrangement conclu avec le Grand-Tronc-Pacifique c'est que cette compagnie construira certains embranchements et le Gouvernement entend obliger la compagnie à remplir cette condition.

Voici maintenant une autre compagnie qui se présente. Elle demande l'autorisation de construire un embranchement entre un point du Grand-Tronc-Pacifique et la ville de Saint-Jean ; mais elle ne sera pas tenue de le construire, et si l'on autorise cette nouvelle compagnie à construire cet embranchement on affaiblit d'autant la réclamation du pays contre le Grand-Tronc-Pacifique.

Pourquoi me suis-je opposé à la construction d'une ligne allant de Moncton à Halifax ou à un autre port de l'Atlantique ? Parce que je considérais que cela ruinerait l'Intercolonial. Je ne répéterai pas tous les arguments qui ont été apportés à l'appui de cette prétention en 1903 et 1904. On alléguait que le Grand-Tronc-Pacifique entre Chaudière et Moncton suivrait un tracé parallèle à celui de l'Intercolonial. A cela on opposait que la construction de cette ligne profiterait considérablement à la partie centrale du Nouveau-Brunswick ; qu'elle ne nuirait pas à l'Intercolonial ; que ce dernier chemin conserverait son trafic actuel et ne pouvait pas espérer s'approprier la moindre partie du trafic que le Grand-Tronc-Pacifique développerait entre Chaudière et l'Ouest; on ajoutait que si l'Intercolonial était exposé à subir quelques pertes, elles seraient plus que compensées par le surcroit de trafic qui serait livré à l'Intercolonial à Moncton pour être transporté à Saint-Jean, à Halifax ou à un port de la Nouvelle-Ecosse.

Le réseau de l'Etat embrasse presque toute la province de la Nouvelle-Ecosse, y compris le Cap-Breton. L'Etat a engagé des sommes considérables dans cette entreprise et je considère que le Gouvernement et le Parlement doivent s'abstenir de tout ce qui pourrait diminuer la valeur de cette propriété nationale. C'est pour cette raison que je me suis opposé à ce que cette compagnie, une nouvelle compagnie, fût autorisée à construire un embranchement entre le Grand-Tronc-Pacifique et Saint-Jean. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est tenue de le construire.

M. DANIEL : En vertu de quelle charte ?

M. EMMERSON : Cette obligation ressort des débats de 1903 et 1904. La compagnie est moralement tenue de construire cet embranchement, comme faisant partie de l'ensemble de l'entreprise. Elle s'est fait autoriser à construire certains embranchements.

M. CARVELL : L'honorable ministre peut-il nous indiquer l'article de la loi qui impose cette obligation à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ?

M. EMMERSON : Je n'ai pas prétendu cela. La condition n'a pas été stipulée dans la loi, mais elle fait partie de l'arrangement, de la convention et la compagnie est tenue de s'y conformer. Je l'ai déclaré moi-même dans cette enceinte, au nom du Gouvernement ; bien plus, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, reconnaissant son obligation de construire ces embranchements, et prévoyant qu'à l'expiration du bail après cinquante ans, ou advenant sa résiliation pour contravention au contrat, le Gouvernement pourrait reprendre sa ligne, a jugé à propos de se protéger.

Elle a fait insérer dans la convention une clause par laquelle le Gouvernement, s'il reprenait le chemin, serait obligé de racheter tous les embranchements dont le Grand-Tronc-Pacifique désirerait se défaire, et il n'est pas difficile de comprendre que tous les embranchements qui seront construits

par cette compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique seront loués et exploités par le Grand-Tronc-Pacifique comme faisant partie de son réseau.

Si le Grand-Tronc-Pacifique cessait d'exploiter la ligne principale, et si elle y voyait un avantage, elle voudrait pouvoir se défaire de ces embranchements à des conditions avantageuses. C'est pourquoi je disais et je dis encore qu'il est de l'intérêt de Saint-Jean et du Nouveau-Brunswick, que cet embranchement soit construit par le Grand-Tronc-Pacifique et non par une autre compagnie. Je dis que si une ligne est construite entre Chipman et Saint-Jean, comme le Grand-Tronc-Pacifique y est moralement tenu, elle doit être construite par lui et non par une autre compagnie, car s'il arrivait que le Grand-Tronc-Pacifique fût privé de la ligne principale, il ne pourrait plus obliger le Gouvernement à le débarrasser de cet embranchement. Il est évident que le Grand-Tronc-Pacifique n'aurait pas d'intérêt à exploiter cet embranchement s'il n'avait pas la ligne principale. Je répète donc qu'il est de l'intérêt de la ville de Saint-Jean et de la province du Nouveau-Brunswick, de faire construire l'embranchement par le Grand-Tronc-Pacifique et que c'est pour protéger ces intérêts que j'ai demandé à faire supprimer cet embranchement du premier projet de loi qui a été déposé. Je puis me tromper, mais Je ne le crois pas ; d'ailleurs je ne me suis pas fié à mes propres lumières pour prendre cette décision. Je n'ai agi qu'après mure délibération et je ne crois pas pouvoir consentir à ce que cet embranchement soit construit par cette compagnie.

M. SPROULE : Voilà un raisonnement très intéressant, venant après celui que nous avons entendu l'autre jour.

(L'heure consacrée à l'examen des projets de loi d'intérêt local étant expiré, la Chambre passe à la suite de la discussion des subsides.)

DISCUSSION DES SUBSIDES.

Immigration—Appointements des agents et employés au Canada, dans la Grande-Bretagne et à l'étranger, $150,000.

M. FOSTER : Comment ce crédit est-il réparti entre le Canada, la Grande-Bretagne et l'étranger ?

M. OLIVER : Comme suit : Canada, 135 employés, $99,180 ; Etats-Unis, 31 employés, $29,370 ; Grande-Bretagne et Irlande, 20 employés, $17,186.50 ; le continent européen, 3 employés, $3,525. Total 189 employés, $149,262.

M. FOSTER : A-t-on fait de nouvelles nominations ?

M. OLIVER : Voici la liste des nouvelles nominations : Thomas Yeoman, gardien, Halifax, salaire annuel, $547.50 ; John Marga, gardien, Halifax, salaire annuel $547.50 ; docteur G. W. Elliott, inspecteur médical, New-York, salaire annuel, $2,400 ; J. S. Fraser, commis, Ottawa, $550; Miss Jeanie Long, $550 ; Miss M. Martin, $550 ; Miss Bédard, $550 ; Miss Kavanagh, $550, toutes à Ottawa ; D. McGillicuddy, rédacteur de la publicité, pour le département de l'immigration, $1,200.

M. FOSTER : Cette dernière est une nomination nouvelle ?

M. OLIVER : Oui.

M. BARR : A quoi était-il employé auparavant ?

M. OLIVER : A préparer la table des matières des "Débats".

M. FOSTER : A-t-il renoncé à tout autre emploi ?

M. OLIVER : Je le crois.

M. FOSTER : Consacre-t-il tout son temps à ce travail, ou peut-il faire autre chose.

M. OLIVER : Tout son temps doit être consacré à écrire en faveur de l'immigration.

M. FOSTER : Que deviendront tous ses autres emplois ?

M. OLIVER : Je n'en sais rien.

M. FOSTER : A-t-il renoncé au dragage?

M. OLIVER : Cela a été la cause de ses malheurs.

M. W. J. ROCHE : A-t-il été employé par le Gouvernement dans les provinces de l'Ouest, l'été dernier?

M. OLIVER : Il a visité la région qui produit le blé d'automne, pour en faire une description.

M. FOSTER : Il a eu de nombreuses aventures.

M. BARR : A-t-il aussi bien réussi avec le blé d'automne qu'avec le dragage ?

M. OLIVER : Le révérend M. Woodcutter, interprète à Winnipeg, $1,000 ; il interprète le hongrois et le bas-hollandais. M. P. Wagner, sous-agent à Edmonton, $300.

M. FOSTER : Qui est-il ?

M. OLIVER : Je ne prévoyais pas que l'honorable député me demanderait d'établir son identité. Mademoiselle B. Hastings, commis à Détroit, $540 ; J. C. Duncan, agent à Indianapolis, $200 ; G. A. Hall, $1,200 ; M. l'abbé O. Corbeil, agent de rapatriement, $600 ; A. Ayotte, agent, Great-Falls, $900 ; R. Laurier, agent, Roxbury, $1,000 ; Dr E. McKechnie, directeur de l'hôpital de Vancouver, $1,000 ; J. Webb, aide sur le wagon-automobile, en Angleterre, $442.80.

M. W. J. ROCHE : Depuis combien de temps M. Ayotte occupe-t-il cet emploi ?

M. OLIVER : Il a été nommé l'an dernier.

M. FOSTER : Que fait le docteur Elliott à New-York ?

M. OLIVER : Il fait l'inspection à Ellis-Island des immigrants à destination du Canada.

M. FOSTER : Ces immigrants ne sont-ils pas examinés par les inspecteurs américains ?

M. OLIVER : Oui, mais ils n'ont aucun intérêt à examiner ceux qui sont à destination du Canada.

M. FOSTER : Ne soumettent-ils pas tous les immigrants au même examen, sous prétexte qu'ils pourraient rester aux Etats-Unis ?

M. OLIVER : Ils sont censés le faire.

M. FOSTER : Alors, quelle est la nécessité de cet inspecteur ?

M. OLIVER : Les Etats-Unis, dans le cas d'un immigrant à destination du Canada, n'ont pas d'intérêt sérieux dans le résultat de l'examen, et nous avons cru qu'il était préférable que les intérêts du Canada fussent représentés dans cet examen. Cette décision a donné d'excellents résultats.

M. FOSTER : Si l'inspecteur américain constatait qu'un immigrant est atteint d'une maladie qui ne lui permet pas d'entrer aux Etats-Unis, il serait déporté, même s'il avait son billet pour le Canada.

M. OLIVER : Oui. Cet immigrant serait renvoyé de New-York par le paquebot qui l'aurait amené.

M. FOSTER : Alors, comment un immigrant peut-il franchir le cordon établi par les inspecteurs américains ?

M. OLIVER : L'inspecteur du gouvernement américain n'a pas d'intérêt à empêcher un immigrant malade de venir au Canada. Par conséquent, il peut être moins sévère dans son examen et se montrer plus accomodant envers la compagnie qui a amené cet immigrant. L'examen de notre propre inspecteur est une garantie de plus.

M. FOSTER : Je crois plutôt que les autorités américaines, dans leur désir de ne pas avoir d'immigrants malades, ne leur permettraient même pas de passer sur leur territoire.

M. OLIVER : On m'informe que la présence d'un inspecteur canadien à New-York pour examiner les immigrants à destination du Canada, a déjà eu d'excellents résultats. Cette décision est en conformité avec des vœux exprimés par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) et par un des représentants de la ville de Montréal.

M. URIAH WILSON : Nous faisons absolument ce que font les Américains : ils ont des inspecteurs dans nos ports et nous en mettons dans les leurs. J'approuve cette action du Gouvernement, car il est très important que les immigrants qui viennent ici soient capables de se suffire à eux-mêmes et ne deviennent pas à charge à notre population. Les Etats-Unis, toute proportion gardée, refusent plus d'immigrants que nous, et surtout, ils sont plus sévères à l'égard des ouvriers engagés à l'étranger. Je crois que nous ne sommes pas assez sévères sur ce chapitre de l'importation de la main-d'œuvre étrangère.

Il a été entendu hier que nous pourrions discuter la question générale de l'immigration, et si nous en avons fini avec cet item j'aimerais avoir certains renseignements concernant la North Atlantic Trading Company. Le ministre a donné avis à la compagnie qu'il mettrait fin au contrat l'automne prochain. On dit que la compagnie refuse d'accepter cette résiliation. L'honorable ministre pourrait nous dire pour quelles raisons il annule le contrat. Il a dit, en termes généraux que la compagnie ne remplissait pas ses obligations ; mais il me semble qu'il devrait être plus explicite. Pendant qu'il sera sur ce sujet il pourra, peut-être nous dire aussi ce qu'il a payé en primes à cette compagnie, pendant l'exercice en cours, c'est-à-dire depuis le 1er juillet 1905.

M. OLIVER : Nous ne lui avons encore rien payé, à titre de primes, sur l'exercice en cours. Les comptes ne sont pas encore établis et ne le seront pas avant la fin de l'exercice.

M. URIAH WILSON : Alors, l'honorable ministre pourra peut-être nous dire quelle somme la compagnie réclame et quelle somme nous aurons probablement à lui payer. L'an dernier, nous lui avons payé environ $86,000.

M. OLIVER : Je suis informé que pour l'exercice courant nous aurons à lui payer en primes environ $30,000.

M. URIAH WILSON : Pourquoi si peu ?

M. OLIVER : Si la somme a été aussi élevée l'an dernier, c'est que certains comptes contestés étaient restés non réglés. Cette fois nous n'aurons à nous occuper que des comptes de l'exercice courant.

M. FOSTER : Et quant à la correspondance échangée avec la compagnie?

M. OLIVER : Le haut commissaire nous informe que la compagnie a protesté contre l'avis de dénonciation que nous lui avons donné. Nous n'avons reçu aucune autre communication.

M. URIAH WILSON : Si la compagnie proteste, le ministre persistera-t-il à annuler le traité ? Il ne nous a pas donné les raisons qu'il a eu d'annuler ce traité, et il doit en avoir de bien définies.

Si nous n'avons que $30,000 à payer à la compagnie cette année, ce sera moins qu'en aucune autre année. En 1900-1901 nous avons payé $23,817 ; en 1901-1902, $35,916 ; en 1902-1903, $34,553 ; en 1903-1904, $38,966 et en 1904-1905, $86,977. Ces chiffres sont ceux du rapport de l'auditeur général et je suppose qu'ils sont exacts. Le ministre ne devrait pas avoir de secret pour la Chambre et il devrait nous dire pourquoi il a annulé ce traité.

M. OLIVER : J'ai donné ces raisons quand j'ai annoncé que le contrat était annulé.

M. URIAH WILSON : Pouvez-vous les répéter?

M. OLIVER : Elles sont mentionnées dans la lettre qui avertit la compagnie.

M. URIAH WILSON : Nous n'avons jamais vu cette lettre.

M. OLIVER : Je crois en avoir donné lecture à la Chambre quand j'ai annoncé que le contrat était annulé.

En passant ce traité avec cette compagnie le Gouvernement avait un double but: encourager plus spécialement l'immigration dans les pays de l'Europe septentrionale et la restreindre dans les pays du sud de l'Europe. Après deux ou trois ans nous avons constaté que les résultats, dans les pays du nord n'étaient pas en proportion des sacrifices que nous faisions dans ce but, tandis que l'immigration des pays du sud se maintenait toujours au même chiffre. Nous en avons conclu que la compagnie profitait du mouvement naturel d'immigration qui existe dans certains pays, et ne faisait pas d'effort spécial pour attirer les immigrants que nous désirons surtout avoir.

L'opposition a beaucoup critiqué parce que les membres de la compagnie n'étaient pas connus et parce que nous prenions, comme base de notre arrangement, les résultats généraux de l'entreprise et non les détails. C'est parce que nous ne connaissions pas les membres de la compagnie et que nous ne tenions pas à le savoir, que nous payions d'après les résultats acquis, et du moment que nous n'avons plus été satisfaits de ces résultats nous n'avons pas averti la compagnie de changer son mode d'opération, nous lui avons simplement donné avis de la révocation du traité.

M. URIAH WILSON : A qui avez-vous donné cet avis ?

M. OLIVER : Nous l'avons adressé à lord Strathcona qui, je suppose, l'a fait parvenir au secrétaire de la compagnie.

M. BARR : Lord Strathcona connait-il les membres de cette compagnie ?

M. OLIVER : Il sait à qui il a transmis cet avis. Il nous a informé qu'il avait averti la compagnie et je suppose que cela veut dire son représentant légal.

M. U. WILSON : Monsieur l'Orateur, la compagnie ne s'est jamais engagée à envoyer un nombre quelconque d'immigrants dans ce pays. Elle s'est simplement engagée à dépenser $15,000 par année, en publicité, pour faire connaître le Canada ; elle devait aussi faire une propagande plus active dans certains pays et y dépenser £1,000 de plus et le Gouvernement, de son côté, s'engageait à lui payer £750 pour ce service spécial. Or, en quoi la compagnie a-t-elle failli à ses obligations ? Le Gouvernement a-t-il la preuve qu'elle n'a pas fait de publicité et qu'elle n'a pas dépensé la somme convenue ? M. Preston a cherché à faire croire et je crois qu'il a même juré devant le comité qu'elle a dépensé beaucoup plus qu'elle n'y était tenue. Alors, n'a-t-elle pas exécuté sa part d'obligations ? Elle n'avait promis aucun résultat.

M. Preston jure aussi que grâce à la propagande de la compagnie dans les pays d'Europe qui faisaient l'objet du traité, l'immigration provenant de ces pays a été beaucoup plus considérable qu'elle ne l'aurait été sans cette propagande. Je ne suis pas en état de dire si cela est vrai ou faux. Je suis porté à croire qu'elle n'a pas fait autant qu'elle le prétend, car les compagnies de paquebots ont des agents dans toutes les parties de l'Europe. La ligne " Red Star ", par exemple, possède 1,500 agents réguliers, sans compter des milliers d'agents à commission, dans les localités de moindre importance. J'ai eu sous les yeux une lettre dans laquelle une autre compagnie déclare avoir amené 100,000 passagers de ces pays depuis deux ans. Je crois que toutes les lignes de paquebots ont des agents dans toute l'Europe, à l'affut de tout le trafic qui peut se présenter.

La faute qu'on a commise dans cette affaire a été de s'engager à payer £1 par tête pour tous les immigrants de la classe agricole et une somme déterminée pour chaque femme agée de plus 18 ans, sans s'inquiéter de savoir par qui ces immigrants étaient envoyés. C'est un fait reconnu que cette compagnie ne vendait pas de billets ; elle n'avait pas la prétention d'en vendre, elle ne s'était pas engagé à en vendre, et au lieu d'avoir à fournir un état de ses travaux, c'est le Gouvernement qui était obligé de faire un rapport à la compagnie du nombre d'immigrants qu'il recevait. Peu importait le pays d'où venaient ces immigrants, pourvu qu'il déclarassent venir d'un des pays mentionnés dans le contrat.

Je n'ai pas le moindre doute qu'il en est venu beaucoup des Etats-Unis et d'ailleurs. Nous avons entendu plus d'un membre du Gouvernement déclarer que c'était un excellent marché pour le pays, mais je ne vois pas sur quoi on peut s'appuyer pour émettre cette prétention.

Tout le monde sait que les Etats-Unis ne font rien pour attirer les immigrants, ils

n'ont pas d'agents, mais les lignes de paquebots en ont. Or, j'ai ici un relevé du nombre d'immigrants venus d'Allemagne depuis quelques années, et on sait que l'Allemagne est censée être un de ces pays dans lesquels un agent d'immigration ne peut pas se montrer sans être jeté en prison. M. Preston nous a raconté que lord Strathcona, lui-même, à failli être arrêté et qu'il a fallu l'intervention du gouvernement anglais pour convaincre l'Allemagne qu'il ne violait pas les lois du pays.

En 1898, 17,111 immigrants sont venus d'Allemagne aux Etats-Unis ; en 1899, 17,476 ; en 1900, 18,507 ; en 1901, 25,651 ; en 1902 ; 28,304 ; en 1903, 40,086 ; en 1904, 46,380 ; en 1905, 40,057. Cela prouve d'une manière assez concluante que nous aurions reçu tout autant d'imigrants du continent européen, sans la North Atlantic Trading Company et que nous aurions économisé $225,000.

L'honorable ministre de l'Intérieur devrait préciser davantage, quand nous lui demandons les raisons pour lesquelles il a révoqué le traité. A mon sens, il n'en a pas donné du tout, car il ressort de ses propres explications que la compagnie a exécuté sa part d'obligations. Les différentes sommes d'argent que le Gouvernement lui a payées, sont autant de preuves que le Gouvernement en était satisfait, jusqu'au jour où cette question a été amenée sur le tapis, cette année ou l'an dernier. Le Gouvernement considérait que la compagnie avait gagné ses primes, pusqu'il les lui payait.

Le ministre n'a encore rien dit de nature à me convaincre que la compagnie n'a pas tenu ses engagements, et le Gouvernement a admis qu'elle n'était pas en faute, en payant ses réclamations.

Je crois que l'honorable ministre vient justement d'énoncer ce qui semble avoir été une méprise générale des honorables membres de la droite quant à l'objet de ce contrat. Le contrat ne déclare pas uniquement que cette compagnie dépensera une somme déterminée en publicité. N'est-ce pas cependant ce que dit le contrat ?

M. OLIVER : Peu m'importe ce qu'il dit. L'objet du traité était d'obtenir des résultats et nous étions prêts à payer pour ces résultats, mais lorsque nous n'avons plus été satisfaits des résultats obtenus, nous avons rompu nos relations avec cette compagnie. Qu'elle se soit ou non conformée à la lettre du contrat, nous refusons de continuer à payer. Si, légalement, nous n'avions pas le droit de dénoncer le contrat, nous en supporterons les conséquences.

M. URIAH WILSON : Pourquoi avez-vous payé la prime durant toutes ces années passées ?

M. OLIVER : Nous l'avons payée parce que nous avons considéré que nous recevions l'équivalent, en retour. Mais les conditions ne sont plus les mêmes. Parce qu'une politique peut être avantageuse dans certaines conditions, il ne s'ensuit pas qu'elle doive être également avantageuse, si les conditions sont changées.

M. URIAH WILSON : J'ai ici le texte, et je crois que les obligations de la compagnie sont exactement celles que j'ai expliquées.

M. OLIVER : Les rapports officiels des Etats-Unis nous font voir le courant nouveau que suit l'immigration : en 1903, les pays scandinaves ont envoyé 203,689 immigrants aux Etats-Unis, 293,922 en 1904, soit une augmentation de près de 100,000 ; les immigrants d'origine slave, du sud de l'Europe ont atteint le chiffre de 610,813 en 1903, et de 459,003, en 1904—une diminution d'environ 150,000. Si l'immigration scandinave aux Etats-Unis augmente si rapidement et si l'immigration slave y diminue dans une proportion à peu près égale, je crois que nous sommes bien fondés à dire que la North Atlantic Trading Company n'observait pas l'esprit de son contrat et que nous ne retirions pas de ce traité les résultats que nous étions en droit d'en attendre.

M. URIAH WILSON : La compagnie ne s'est pas engagée à donner des résultats.

M. OLIVER : Je ne sais pas à quoi elle s'est engagée, mais nous avons conclu ce marché dans l'intention d'en retirer des avantages. Quand nous avons constaté que nous n'en retirions pas, nous avons cessé de payer.

M. URIAH WILSON : Cela prouve simplement que vous avez conclu un mauvais marché. Ordinairement, quand un homme s'aperçoit qu'il a fait un mauvais marché, il en fait courageusement son sacrifice et s'exécute. La compagnie s'était engagée à dépenser une certaine somme en publicité :

a) par voie d'annonces dans les feuilles publiques ;

b) au moyen de brochures publiées par la compagnie dans les diverses idiomes des pays mentionnés ;

c) au moyen de propagande personnelle par les représentants de la compagnie ;

d) par l'emploi de toute autre méthode que pourra suggérer l'expérience acquise au cours de la poursuite de l'œuvre.

La compagnie soumettra le texte de ces annonces et publications à un représentant du ministère de l'Intérieur du Canada.

Sans doute pour qu'il soit approuvé par ce fonctionnaire. La compagnie a-t-elle jamais soumis le texte de ses brochures ou de ses réclames au Gouvernement et ce dernier l'a-t-il approuvé ?

M. OLIVER : Je ne puis pas l'affirmer, mais je suppose qu'il a été soumis au commissaire de l'immigration.

M. U. WILSON : En payant la prime, vous admettiez que la compagnie avait fait le travail.

M. OLIVER : Oui.

M. U. WILSON : Vous n'avez donc aucune raison de renvoyer le contrat. J'admets que c'était un mauvais marché, qu'il n'aurait jamais dû être fait, mais je crois aussi qu'il aurait été plus courageux et plus honorable de l'exécuter. Le Gouvernement a modifié trois fois le texte de ce contrat. Le premier pouvait être révoqué après trois mois d'avis. Le deuxième exigeait un avis de deux ans, et les conditions en étaient beaucoup plus rigoureuses que dans le premier. Pour une raison ou pour une autre, ce deuxième contrat avait à peine deux ans et demi d'existence, quand le Gouvernement jugea à propos d'en faire un troisième pour une période de dix ans et qui ne pouvait être révoqué qu'après un avis préalable de quatre.

A-t-on jamais entendu parler d'un pareil contrat ? D'abord, c'était commettre une grande injustice envers les compagnies de paquebots et envers leurs agents qui avaient fait connaître notre pays et avaient réussi à provoquer ce mouvement d'immigration. Le Gouvernement leur enleva le fruit de tout leur travail pour le donner à la North Atlantic Trading Company, qui, au dire du ministre, se donna très peu de mal pour gagner le quart de million de dollars que nous lui avons payé.

M. FOSTER: Le ministre a-t-il mentionné les appointements des nouveaux employés ?

M. OLIVER : Oui.

M. U. WILSON : Vous n'avez pas donné les noms de ceux qui sont payés à commission ?

M. OLIVER : Non; seulement, ceux qui reçoivent un salaire.

M. FOSTER : Quels sont vos trois employés sur le continent européen ?

M. OLIVER : Paul Wiallard, à Paris, $2,500; P. Foursin, dans le midi de la France, $1,000; D. Treau de Cœli, en Belgique, $1,200.

M. FOSTER : Il n'y en a pas de nouveau?

M. OLIVER : Non.

M. FOSTER : Et les salaires sont les mêmes ?

M. OLIVER : Oui. Nous demandons une somme de $3,525, qui est l'exacte proportion pour neuf mois.

Ministère de l'Intérieur—Pour augmenter les appointements de M. C. H. Beddoe, chef de bureau, comptable, à $2,500 par année, depuis le 1er juillet 1906, nonobstant toutes dispositions contraires dans l'acte du service civil, $75.

M. FOSTER : Pourquoi cette augmentation ?

M. OLIVER : M. Beddoe est comptable depuis 1899, et avant cette date, il avait été sous-comptable pendant six ans. Le travail du département a tellement augmenté que les fonctions de comptable sont devenues très onéreuses et nous avons décidé de porter ses appointements à $2,500, à partir du 1er juillet 1906. Les augmentations de traitement accordées à M. Beddoe depuis 1895, n'atteignent pas tout à fait l'augmentation statutaire de $50 par année.

Pour élever le traitement de M. W. S. Gliddon, à $1,850 par année, $150.

M. FOSTER : Pourquoi cela ?

M. OLIVER : M. Gliddon recevait $1,650; à la mort de M. Goodeve, chef du bureau des titres, M. Côté a été promu et M. Gliddon a remplacé M. Côté, avec une augmentation de traitement.

M. U. WILSON : Son traitement a-t-il été augmenté du jour de sa nomination ?

M. OLIVER : Oui, mais nous avons considéré qu'il était juste de reconnaître sa plus grande responsabilité par une augmentation.

M. U. WILSON : C'est sans doute un excellent employé ?

M. OLIVER : Je le crois.

M. U. WILSON : C'est très bien.

Pour pourvoir à un traitement de commis en chef pour M. H. H. Rowat, à $1,500 par année, depuis le 1er juillet 1906, $1,425.

M. FOSTER : Depuis combien de temps M. Rowat est-il commis de 1re classe ?

M. OLIVER : Depuis environ cinq ans.

M. FOSTER : Il n'a pas encore atteint le maximum de sa classe. Pourquoi passez-vous par-dessus cette lacune ?

M. OLIVER : Nous avons pensé que le service serait mieux fait si le département des forêts et des mines était divisé de manière à former deux départements distincts. M. Campbell gardera la direction du département des forêts, et M. Rowat prendra la direction de celui des mines.

M. FOSTER : Ces divisions semblent être faites uniquement pour créer des places de chef de bureau. Combien y a-t-il d'employés dans le département des mines et forêts ?

M. OLIVER : Trente.

M. FOSTER : Combien y a-t-il de chefs ?

M. OLIVER : Un, M. Campbell; M. Rowat deviendra chef du département des mines.

M. FOSTER : Ainsi, chaque chef aura quinze employés sous ses ordres, ce qui est très peu.

M. OLIVER : M. Campbell aura l'administration des forêts et pâturages, et M. Rowat, celle des mines, qui comprendra aussi

le Yukon, de sorte que les responsabilités ne sont pas du tout les mêmes.

Pour un traitement de premier commis, à M. D. B. Symes, à $1,900 par année, à compter du 1er juillet 1906, $1,425.

M. FOSTER : Pourquoi ?

M. OLIVER : M. Symes est dans le bureau de l'inspecteur général et il est fonctionnaire depuis 33 ans. Il occupe la situation de sous-inspecteur général et nous avons cru que ses longs états de service lui méritaient une augmentation.

Terres fédérales—Imputable sur le capital—Crédit supplémentaire pour arpentage, $75,000.

OLIVER : Nous n'avons pas de carte indiquant les arpentages qui seront faits à même ce crédit.

M. FOSTER : Jusqu'où avez-vous l'intention de pousser les arpentages, vers le nord?

M. OLIVER : Ils varient considérablement. Tout est arpenté au sud de la Saskatchewan et jusqu'à 50 ou 60 milles, je crois, au nord de Vermillon, sur la ligne du Canadian-Northern ; au nord de la Saskatchewan et de Battleford, tout le terrain est arpenté jusqu'à 20 milles, à peu près ; au nord-ouest d'Edmonton, sur une distance de 60 à 70 milles, le long de la ligne projetée du Grand-Tronc-Pacifique. Nous arpentons aussi 20 ou 30 townships au sud de Moosejaw, mais depuis quelque temps, ils s'y dirigent en foule et on réclame des arpentages à grands cris. Nous espérons suffire aux besoins avec le même crédit que l'an dernier, mais vu le très grand nombre de colons qui se dirigent de ce côté cette année, il est plus prudent de demander un crédit plus élevé.

M. W. J. ROCHE : Quelle est la règle du département à l'égard des arpentages qui ont été mal faits ? Si, par exemple, un certain nombre de cultivateurs se plaignent de ce que les divisions sont inexactes, le département ordonne-t-il un nouvel arpentage ?

M. OLIVER : La règle du département est de rectifier les erreurs autant que possible. Quand les jalons ont été enlevés, dans un district passablement peuplé, un nouvel arpentage peut amener de graves complications, et nous avons pour règle d'éviter cela autant que possible. S'il arrivait que les bornes et les marques fussent complètement disparues et qu'un nouvel arpentage fût nécessaire dans l'intérêt de la colonisation, il serait ordonné.

Crédit supplémentaire pour graver, lithographier et imprimer les cartes du Dominion et des territoires du Nord-Ouest, $7,500.

M. OLIVER : Ce crédit est affecté à la préparation de nouvelles éditions de cartes indiquant les homesteads concédés. Nous en préparons une qui indique tous les homesteads concédés jusqu'au 1er mai ; elle coûtera $1,000. Une autre qui ira jusqu'au 1er janvier 1907, coûtera $4,500. Nous nous proposons aussi de publier une carte des homesteads de la zone des chemins de fer de la Colombie-Anglaise ; elle coûtera $2,000.

M. URIAH WILSON : Ces cartes sont faites en vue de l'immigration ?

M. OLIVER : Oui, mais elles sont plutôt destinées à fournir des renseignements à nos nationaux du Nord-Ouest et des autres provinces, qu'à être envoyées à l'étranger.

Crédit supplémentaire à l'institut minier du Canada, $1,000.

M. FOSTER : Pourquoi augmentez-vous ce crédit ?

M. OLIVER : L'institut minier du Canada est une institution nationale qui compte parmi ses membres les principaux ingénieurs miniers, métallurgistes et propriétaires de mines du pays. Depuis quatre ans nous votons une allocation de $3,000 par année à cette institution pour l'aider à faire connaître les richesses du Canada à l'étranger. Il y a déjà un crédit de $2,000 dans le budget principal et nous demandons cette somme additionnelle pour le porter à $3,000. Les dépenses de l'institut ont considérablement augmenté, par suite de la plus grande publicité qu'il donne à ses travaux ; tout ce qu'il publie est distribué gratuitement aux bibliothèques publiques et aux sociétés minières des quatre continents.

Pour pourvoir aux appointements et aux dépenses casuelles des bureaux d'enregistrement dans la province de l'Alberta et de la Saskatchewan, $15,000.

M. HENDERSON : Combien y a-t-il de ces bureaux d'enregistrement dans les deux provinces ?

M. OLIVER : Six ; à Prince-Albert, Battleford, Regina, Calgary, Lethbridge et Edmonton.

M. URIAH WILSON : Les registrateurs reçoivent-ils un salaire ou des honoraires ?

M. OLIVER : Les fonctionnaires touchent un traitement fixe, mais ils exigent des honoraires pour le travail qu'ils font. Depuis trois ou quatre ans, ces honoraires rapportent plus que ce que nous payons en salaires. Nous transférons ces bureaux d'enregistrement aux autorités provinciales. Nous pensions nous en défaire l'automne dernier, mais les autorités provinciales ne pourront pas en prendre charge avant le 1er et peut-être le 15 du mois d'août prochain. Il nous faut, par conséquent, pourvoir aux traitements jusqu'à cette date.

M. URIAH WILSON : Continuez-vous à toucher les honoraires ?

M. OLIVER : Oui, jusqu'à ce que nous transportions les bureaux.

Commission géologique—Différence entre le crédit voté et les appointements d'un sous-

chef et directeur depuis le 1er avril jusqu'au 30 juin 1906, à $3,500, $125.

Pour pourvoir aux appointements d'un géologue chef et directeur-adjoint depuis le 1er avril jusqu'au 30 juin 1906, à $3,000 par année, $750.

M. FOSTER : L'honorable ministre voudra-t-il expliquer les arrangements qui ont été faits à l'égard de la situation de géologiste en chef ?

M. OLIVER : Pour l'exercice 1905-1906, le crédit affecté au salaire du directeur de ce service a été réduit à $3,000. M. A. P. Lowe a été nommé directeur au salaire le plus bas prévu par l'acte du service civil, $3,000 et ce crédit servira au relèvement de son traitement à $3,500, à compter du 1er avril.

Le traitement de M. Bell fut laissé parmi les crédits relatifs aux frais de gestion, mais tant qu'il fût directeur intérimaire il toucha $2,400 à même la somme votée, à titre de traitement, au directeur et au sous-ministre. Il a été nommé géologue en chef avec traitement de $3,000.

M. FOSTER : A-t-il été apporté quelque modification aux devoirs ordinaires de sa charge ?

M. OLIVER : Parti pour l'Angleterre depuis l'époque du remaniement, M. Bell n'a pas encore commencé à exercer ses fonctions au bureau ; elles consisteront dans la surveillance de la partie purement scientifique du service, ce en quoi elles différeront de celles de l'administrateur.

M. FOSTER : Et M. Lowe ?

M. OLIVER : Etant sous-ministre, il administrera le département et sera chargé de la direction du service. A titre de géologue en chef, M. Bell sera plutôt considéré comme préposé à la partie purement scientifique du service.

M. FOSTER : Aura-t-il à se mêler du service extérieur ?

M. OLIVER : Je ne sache pas que l'un ou l'autre doive nécessairement s'en mêler et je n'en saurais rien dire avant le retour de M. Bell.

M. FOSTER : Il a travaillé à l'extérieur pendant qu'il était sous-directeur. Il me semble que le directeur lui-même n'est pas tenu de toujours rester au bureau de la section géologique à Ottawa, mais qu'il fait aussi sa quote-part de la besogne qui s'exécute à l'extérieur. Il en sera encore ainsi à l'avenir, sans doute ?

M. OLIVER : Assurément.

Pour pourvoir à l'achat d'une chaloupe automobile pour les explorations géologiques du littoral dans la Colombie-Britannique, $2,500.

M. FOSTER : Est-ce là une innovation ?

M. OLIVER : Oui. L'eau constitue le seul moyen de communication le long de la côte de la Colombie-Anglaise ; or, les steamers qui y circulent ne pénétrant pas dans les différentes baies, sont inutiles aux missions chargées des études géologiques. Il est à souhaiter que la côte soit aussi bien décrite que possible au point de vue géologique, et nous avons cru faire acte de sage administration en achetant un yacht au moyen duquel les géologues pourraient visiter n'importe quelle partie de la côte dans le moins de temps possible.

M. SAM. HUGHES : De qui l'avez-vous acheté ?

M. OLIVER : Aux chantiers Wallace, à Plymouth. Le département a adjugé, après publicité, construction d'un yacht à gazoline.

M. FOSTER : N'auriez-vous pu utiliser la flotte de l'Etat, qui est actuellement sur la côte du Pacifique ?

M. OLIVER : Cela n'eût pas été praticable pour faire des études géologiques, ces études exigeant que l'on voyage de place en place dans des circonstances tout à fait contraires au service que doivent faire les navires de l'Etat actuellement employés et qui ne pourraient répondre d'une façon satisfaisante à cette double exigence.

Pour payer à A. Dickison la confection d'une carte du territoire du Yukon, $60.

M. OLIVER : Au mois de janvier dernier, M. Dickison a réuni les données et fait le dessin d'une carte géographique représentant une partie du Yukon. Il a fait ce travail pendant ses heures de loisir. Nous ne pouvions disposer d'un dessinateur qui l'eût fait pendant les heures réglementaires, ni nous assurer les services d'un dessinateur du dehors. M. Dickison étant employé surnuméraire, on ne peut lui payer ce qui lui est dû qu'en votant un crédit spécial à cette fin.

Pour payer à Frank Nicolas la moitié du coût de la confection d'un index complet de la nouvelle série des rapports du ministère depuis le vol. I jusqu'au vol. XVI—(A voter de nouveau), $1,200.

M. FOSTER : Est-ce là toute sa réclamation ? Quelle difficulté y a-t-il à ce sujet ?

M. OLIVER : Pendant la session de 1905-1906, on a voté la somme de $1,200, pour payer la moitié du coût de ce travail. On avait chargé M. Nicolas et M. Bell de dresser la table des matières et on leur a payé $300. Le crédit qu'il s'agit de voter de nouveau est au nom de M. Nicolas, parce que, sans cela, il ne pourrait lui être payé de rémunération pour ce travail.

On a voté une certaine somme dans le but de solder les frais de la confection des tables, mais on n'a pu faire de paiement parce qu'il n'était pas dit à qui payer.

M. FOSTER : Alors, M. Nicolas a fait l'ouvrage et n'a pu en être payé ? Depuis quand attend-il son argent ?

M. OLIVER : Depuis neuf mois.

M. FOSTER : Il est pénible d'attendre en vain le prix de son travail durant neuf mois. Qu'en penserait l'honorable ministre, s'il se trouvait en pareil cas ?

M. SAM. HUGHES : M. Nicolas touche-t-il des appointements à part cela ? Est-il à l'emploi du département ?

M. OLIVER : Il est employé surnuméraire, et comme rédacteur de la publicité, il a charge de voir à ce que la copie soit insérée dans les journaux.

M. SAM. HUGHES : Alors il touche des appointements fixes ?

M. OLIVER : Il touche les appointements qui lui sont dûs à titre de rédacteur, mais il ne lui en est pas alloué pour faire les tables.

M. FOSTER : Quels appointements touche-t-il à titre de rédacteur ?

M. OLIVER : Mille cinq cents dollars.

Pour pourvoir au coût d'une estimation de la valeur actuelle des graviers aurifères du Klondike, $3,000.

M. FOSTER : Comment le ministre va-t-il s'y prendre pour faire faire cette estimation ?

M. OLIVER : MM. McConnell, Keel, McLaren et O'Farrell, du service géologique, sont en route pour Dawson, ou y sont déjà rendus, dans le but de faire ce travail. Ils arriveront à une conclusion par les procédés auxquels les géologues ont recours d'ordinaire. Voici la situation : Les graviers des parties élevées de la vallée des creeks Bonanza et Hunker et des rives de la rivière Klondyke qui coule entre ces deux creeks, ne peuvent être lavés au moyen de ces courants.

Pour arriver à se procurer de l'eau on a proposé des plans dispendieux, et il a été jugé prudent de faire faire une estimation aussi exacte que possible de la quantité et de la valeur du gravier aurifère, avant de les approuver. Ce crédit est destiné à payer les dépenses faites dans ce but jusqu'au 1er juillet 1906.

Nous croyons avoir bien fait d'envoyer ces fonctionnaires-là sur les lieux avant de faire voter le crédit en question, afin de les mettre à même de travailler durant toute une saison.

M. FOSTER : Vont-ils faire cette estimation en ayant recours au forage ou bien à l'extraction?

M. OLIVER : En pratiquant des tranchées, des divisions en divers sens, et en examinant les travaux déjà en cours d'exécution. On ne pense pas qu'ils fassent de forages.

M. SAM. HUGHES : Vont-ils examiner le gravier et estimer l'or qu'il contient, ou étudier la question de l'approvisionnement d'eau nécessaire au lavage du gravier ?

M. OLIVER : On a étudié, l'an dernier, la question d'assurer un approvisionnement d'eau suffisant pour laver le gravier des terrains élevés, mais on a trouvé que la réalisation de cette idée coûterait trop cher pour que les Chambres permissent au gouvernement de l'entreprendre, et qu'il ne fallait pas parler aux capitalistes de faire eux-mêmes des dépenses aussi considérables, avant de leur avoir démontré qu'il y a là assez de gravier pour assurer l'intérêt d'un placement.

M. SAM. HUGHES : Le Gouvernement va-t-il se lancer dans l'exploitaion des mines d'or ?

M. OLIVER : Non, mais après avoir cherché quel serait le coût de l'approvisionnement d'eau nécessaire, il veut démontrer la valeur du gravier.

M. SAM. HUGHES : Et frapper d'un droit d'exploitation le rendement des mines?

M. OLIVER : C'est là une autre question. Le Gouvernement désire renseigner le public et se renseigner lui-même sur la richesse à développer au moyen de cet approvisionnement d'eau.

M. FOSTER : Faire, en quelque sorte, l'essai du gravier?

M. OLIVER : Et en mesurer la quantité, ce qui importe plus que de savoir combien il vaudrait la verge cube.

M. SAM. HUGHES : Si le Gouvernement en arrive à la conviction que l'exploitation de ces mines serait profitable, comment va-t-il disposer des claims?

M. OLIVER : C'est ce que je ne saurais dire encore. Il faut d'abord songer à l'approvisionnement d'eau, puis savoir s'il y a là assez d'or pour qu'il vaille la peine d'y amener de l'eau. A nous de décider ensuite si le Gouvernement doit se charger de fournir l'eau nécessaire ou laisser ce soin à des particuliers. Si nous réussissons à démontrer qu'il y a là assez de gravier dont l'exploitation serait rémunératrice, il y aura certainement des particuliers qui entreprendront de fournir de l'eau.

M. FOSTER : Je comprends ce qui se fait et j'approuve l'idée que l'on cherche à réaliser.

Essais de forage à Edmonton (Alberta) et New-Glasgow (Nouvelle-Ecosse), $3,000.

M. OLIVER : Le Gouvernement a essayé, de temps à autre, à faire exécuter ces sortes de travaux sous la direction immédiate de la commission géologique. Le département a convenu de payer à la compagnie qui fait le forage, la moitié de ce qu'il en aura coûté pour continuer le forage, à raison de tant le pied, après qu'elle aura atteint une profondeur de mille pieds, croyant recueillir,

par ce moyen, assez de renseignements pour justifier, au point de vue géologique et indépendemment du point de vue économique, les dépenses qu'il aura faites.

M. SAM. HUGHES : Pourquoi ne pas faire bénéficier toutes les parties du pays de ce plan-là ?

M. OLIVER : Il faut limiter les dépnses. Le Parlement ferait peut-être très bien de nous autoriser de temps en temps à pratiquer des forages dans des terrains que nous ne connaissons pas encore ; mais pour le moment nous ne nous proposons d'en pratiquer que dans ces deux endroits-là.

M. FOSTER : Qu'est devenue la vieille machine qui servait aux forages ?

M. OLIVER : Celle dont on s'est servi dans le voisinage d'Edmonton a été descendue à environ 220 milles plus loin, sur l'Athabaska, où l'on s'en est encore servi ; mais il s'opéra une fuite si considérable de gaz qu'on dut abandonner les travaux et la laisser là parce qu'il en aurait coûté trop cher pour la remonter. Le gaz continuant de s'échapper, la commission a, l'été dernier, envoyé quelqu'un examiner la machine et voir aux moyens d'arrêter la fuite.

Pour l'achat et la préparation de spécimens géologiques, ethnologiques et d'histoire naturelle pour le musée Victoria Memorial, $3,750.

M. OLIVER : Il s'agit du nouveau musée que l'on est à construire à l'extrémité de la rue Metcalfe. La construction en sera achevée dans à peu près trois ans.

M. FOSTER : Où conservez-vous vos échantillons, dans l'intervalle ?

M. OLIVER : Dans une chambre, où ils sont remisés, mais non pas exposés.

Pour payer à M. Marc Sauvalle la traduction en français des rapports sur la géologie, nonobstant les dispositions contraires de l'acte du service civil, $1,500.

M. SAM. HUGHES : Est-ce là le fonctionnaire que l'on a associé à l' " amiral " McGillicuddy pour faire la table des matières du hansard ?

M. OLIVER : J'ignore si M. Sauvalle est employé à un autre travail.

M. SAM. HUGHES : Il me semblait qu'on l'avait associé à l' " amiral " de Goderich pour recueillir des extraits de journaux et fournir ainsi aux ministres de quoi attaquer l'opposition, et je crois voir maintenant qu'on le récompense de ces services-là à même des deniers publics sous prétexte de lui faire confectionner les tables du hansard.

M. OLIVER : Ce n'est pas à cela qu'il est employé dans le moment, il est à traduire en français les rapports de la commission géologique, ce qui n'a pas été fait depuis quelques années.

M. FOSTER : Quelle est la proportion de sa rémunération ?

M. OLIVER : Il lui est alloué en tout $1,500.

M. FOSTER : Quel autre travail fait-il ?

M. OLIVER : Celui-ci prend tout son temps.

Crédit supplémentaire pour travaux de forage dans l'Alberta et la Nouvelle-Ecosse, $3,000.

M. LEFURGEY : L'honorable ministre a-t-il reçu quelque communication par rapport aux forages à pratiquer dans l'île du Prince-Edouard, dans le but d'y trouver de la houille ?

M. OLIVER : Pas de communication par écrit, mais de vive voix, de la part des députés de l'île du Prince-Edouard, avec qui j'ai causé de cette question. Je leur ai dit, comme je le dis maintenant au comité, que nous n'entendions pas aider à commencer de pareils travaux, mais que si quelqu'un entreprenait de les faire, nous serions disposés à étudier la question de lui accorder une subvention aux mêmes conditions que nous le faisons par rapport aux forages pratiqués à New-Glasgow et à Edmonton.

M. LEFURGEY : Quelles sont les conditions de l'aide en ce qui concerne la Nouvelle-Ecosse ?

M. OLIVER : Nous payons la moitié du coût estimé et convenu par pied, pour chaque pied en sus de mille pieds de profondeur.

M. LEFURGEY : Je lis dans le rapport de la commission géologique pour l'année 1902, que M. Ells a fait un rapport très détaillé au sujet de la formation de l'île du Prince-Edouard et a exprimé l'idée que le gouvernement devrait faire pratiquer des forages à trois différents endroits où il y a indication de gisements de houille. Je ne vois pas pourquoi le Gouvernement ferait préparer de tels rapports à grands frais sans s'occuper ensuite de découvrir s'il existe réellement des gisements de houille assez considérables pour que l'exploitation en puisse être avantageuse. Son initiative serait très utile au développement de l'industrie manufacturière et, pour ne parler que du rapport du docteur Ells, je me demande pourquoi nous négligerions de consacrer une certaine somme de deniers publics aux expériences qui y sont suggérées. Je demanderai à l'honorable ministre d'admettre l'île du rapport de M. Ells, je me demande velle-Ecosse et l'Alberta à participer au bénéfice de ce crédit. Le rapport indique plusieurs autres endroits où il est fort probable qu'on pourrait trouver de la houille. Vers la fin de son rapport M. Ells dit :

Les axes des inclinaisons opposées ayant l'air de pencher quelque peu vers le nord et l'est, il devrait s'ensuivre que d'après nos re-

cherches les endroits les plus propres aux expériences seraient Campbelltown ou Miminegash au nord-ouest, ou la partie sud-ouest de Summerside, et la Pointe-Gallas et les îles Wood au sud et à l'est.

Le Gouvernement semble avoir eu dans ce temps-là l'intention de faire pratiquer des forages. Or, si dès 1902 M. Ells lui signalait ces endroits comme étant ceux où il aurait dû faire pratiquer des forages, comment se fait-il qu'il paraisse, aujourd'hui, avoir renoncé à tenter ces expériences ?

M. OLIVER : Je ne pense pas que le Gouvernement y ait renoncé. On a dû envoyer M. Ells dans l'île du Prince-Edouard comme on envoie d'autres géologues dans différentes parties du pays, c'est-à-dire non pas dans le but de lui faire indiquer à quels endroits le Gouvernement devrait faire certaines dépenses, mais de lui faire signaler à quels endroits les capitalistes pourraient placer avantageusement leurs fonds.

Le rapport de M. Ells n'est pas particulièrement destiné à renseigner le Gouvernement, mais à renseigner la population industrieuse de l'île du Prince-Edouard en lui indiquant les endroits où les ressources naturelles de l'île sollicitent l'application de son énergie, de son esprit d'entreprise et de ses capitaux.

Dès que la population de l'île du Prince-Edouard se sera placée dans les mêmes conditions que celles de New-Glasgow et d'Edmonton, le département de la commission géologique, je puis le dire, sera heureux de l'aider de la même façon.

M. A. A. McLEAN : L'an dernier, un membre de la commission géologique m'apprenait qu'il y a, dans la province d'Ontario, deux machines que l'on emploie ou que l'on peut employer immédiatement à pratiquer des forages ; que ces machines sont disponibles et peuvent être louées par le Gouvernement à quiconque manifesterait le désir de les employer. Voudrait-on me dire si le Gouvernement pourrait les expédier à l'île du Prince-Edouard et les mettre ainsi à la disposition des gens qui auraient l'intention de s'en servir ?

M. OLIVER : Le Gouvernement ne possède aucune machine de ce genre dans la province d'Onario ni ailleurs.

La seule qu'il connaisse est aujourd'hui sur les bords de l'Athabasca, et quand même elle serait en bon état, il ne serait pas avantageux de la transporter ici.

M. A. A. McLEAN : Qui fournit les machines dont on se sert dans l'Alberta ?

M. OLIVER : La compagnie des huiles et du gaz d'Edmonton en emploie à Edmonton, et ce service lui a coûté jusqu'à présent environ $30,000. Une autre compagnie en emploie à New-Glasgow.

Pour le coût de l'évaluation de la valeur actuelle des graviers aurifères du Klondike, $12,000.

M. FOSTER : Combien pense-t-on que cette estimation va coûter ?

M. OLIVER : Nous avons voté $15,000, en sus des frais ordinaires qu'il va falloir verser à cette fin, et cette somme sera demandée au crédit général de $45,000 pour les neuf mois du prochain exercice.

Nous avons inscrit $3,000 au budget supplémentaire pour l'année courante, et $12,000 au budget supplémentaire pour l'année prochaine, ce qui fait $15,000. Les dépenses ordinaires seront, en outre, d'environ $5,000, ce qui fera, en tout, environ $20,000.

M. FOSTER : Quelle est l'étendue de terrain qui sera comprise dans cette estimation ?

M. OLIVER : Ce sera ce que l'on appelle l'étendue des terrains miniers du Klondyke, c'est-à-dire les tributaires situés au sud du fleuve Klondyke et au nord de la rivière des Indiens.

Département des Affaires indiennes (administration centrale).—Appointements de M. J. D. McLean, secrétaire, à $2,700 par année, nonobstant les dispositions contraires de l'acte du service civil, $150.

M. FOSTER : Depuis quand M. McLean est-il là ?

M. OLIVER : Depuis trente ans.

Dépenses casuelles—Paiement à la veuve de feu A. Arcand, $35, et à M. A. M. P. Drouin, pour copie, $10, nonobstant les dispositions contraires de l'acte du service civil, $45.

M. SAM. HUGHES : Fait-on de ces paiements à toutes les veuves ou seulement à quelques-unes ?

M. OLIVER : Ce paiement est dû pour ouvrage fait. Il ne s'agit pas ici d'une gratification, mais d'ouvrage fait par le mari de cette dame.

Affaires indiennes (Ontario et Québec).—Crédits supplémentaires pour les écoles, $8,000.

M. SAM. HUGHES : Quelles écoles ?

M. OLIVER : Ayant assumé la responsabilité de l'administration du district qui a fait l'objet du traité n° 9, force nous est de répondre aujourd'hui aux exigences les plus pressantes concernant les écoles. L'Eglise catholique romaine a construit, sans qu'il en ait rien coûté au gouvernement, un édifice commode à Fort-Albany et à l'embouchure de la rivière Albany, sur la baie James, et elle a réussi à maintenir une école ou un orphélinat à cet endroit, depuis quelques années, sans aucune aide du département. Nous voulons lui accorder une subvention équivalant à $60 par élève pour vingt-cinq élèves.

Il est très nécessaire qu'il y ait à cet endroit un pensionnat ou orphélinat. Les In-

diens de cette région sont des chasseurs et il y a beaucoup d'orphelins parmis les enfants de la bande de Fort-Albany. Ces orphelins sont obligés de compter sur la charité de certains parents. Le directeur de cette école s'occupe de donner l'instruction élémentaire et d'enseigner la propreté aux Indiens et de leur apprendre seulement ce qui leur sera utile comme chasseurs. Ces dernières observations s'appliquent aussi au pensionnat de l'Eglise d'Angleterre à Moose Factory.

L'évêque de Moosonee a fait de l'ancien évêché de Moosonee, édifice commode et solide, une école qui n'a rien coûté à l'Etat. Nous voudrions allouer $1,500 pour modifications et ameublement, et $500, pour la construction d'une nouvelle école du jour, l'édifice actuel n'étant plus assez spacieux.

Cette école est dans des conditions prospères et donne d'excellents résultats.

Fort-Albany (cathol.) 25 élèves à $60	$1,500
Evêché (angl.) Moose-Factory 25 élèves à $60	1,500
Evêché, modifications et ameublement	1,500
Moose-Factory. Nouvelle école du jour, subvention	500
	$5,000

Nous allouons à l'orphelinat de Fort-William $1,500. Cet orphelinat devrait être mis sur un meilleur pied. Jusqu'à présent il n'a rien reçu que $500 par année, et c'est pour cette année seulement qu'on lui a alloué $1,000 de plus. Il va falloir le reconstruire, le Grand-Tronc-Pacifique ayant acheté l'emplacement où il est situé.

Il est fréquenté depuis plusieurs années par plus de vingt-cinq élèves, en moyenne, et les autorités qui y président ont dû solliciter des contributions au dehors, afin de le maintenir. L'année dernière, elle ont recueilli, de cette source, $2,570, somme considérable, si l'on songe qu'elle provient de contributions volontaires. Il y a des années que le département a été saisi de la question d'accorder à cette école une subvention basée sur le nombre d'élèves qui la fréquentent, et comme il faudrait en arriver à une décision définitive à ce sujet avant la reconstruction de cet édifice, je demande que l'on vote l'allocation accordée d'ordinaire aux pensionnats, c'est-à-dire $60 par élève, pour vingt-cinq élèves. La plupart des enfants qui fréquentent cette école sont des orphelins.

M. SAM. HUGHES : A quelle église va la subvention accordée dans le présent cas?

M. OLIVER : Je crois que c'est à l'église catholique romaine.

M. BENNETT : Que faites-vous des adventistes du Septième Jour?

M. OLIVER : Nous ne les voyons pas encore venir.

M. SAM. HUGHES : Ils n'en sont pas encore rendus au grappillage.

M. OLIVER : Il y a un crédit de $1,500 destiné à Lorette.

M. SAM. HUGHES : Cette Lorette se trouve-t-elle dans la province de Québec?

M. OLIVER : Oui.

M. SAM. HUGHES : Pourquoi est-il besoin de cette subvention?

M. OLIVER : Les Indiens de la réserve de Lorette ont demandé la construction d'une nouvelle école, leur missionnaire ayant besoin de l'école actuelle pour s'en faire une demeure. Cette école est très vieille et ne répond plus du tout au besoin. Il faudrait environ $1,500, ou $2,000, pour construire un édifice convenable qui comprendrait un appartement pour les sœurs qui ont la direction de l'école. Le départemnt a l'habitude de fournir le logement aux instituteurs. Or, tous les Indiens de cette réserve étant catholiques romains, il n'y a pas de raison de refuser un appartement aux deux sœurs qui enseignent dans cette école. Elles ont emquante-quatre élèves dont quarante, en moyenne, fréquente l'école.

M. SAM. HUGHES : Mes observations avaient pour objet d'apppeler l'attention sur les assauts des plus en plus fréquents des Eglises sur le Trésor public.

Pour achat de nouvelles terres et enlèvement de huttes de sauvages et arpentages aux Sept-Iles, $1,500.

M. SAM. HUGHES : Où sont situées les Sept-Iles?

M. OLIVER : Sur le Saint-Laurent, en bas.

M. SAM. HUGHES : Pour l'avantage d'une compagnie forestière.

M. BENNETT : Un autre cas de grapillage.

M. OLIVER : La réserve créée tout d'abord aux Sept-Iles pour les Indiens est d'une grande valeur comme réserve forestière, mais elle ne répond pas aux besoins des Indiens sous le rapport de l'habitation. Vu la conformation particulière des rives, ils ne peuvent y atterrir qu'à certaines phases de la marée. Ils demeurent à environ trois-quarts de mille au sud de la réserve créée pour eux et sont, depuis des années, en possession de la partie qu'ils occupent actuellement. Cependant, le gouvernement de Québec a récemment concédé par lettres-patentes à la mission catholique romaine le terrain où ils sont établis et dont une partie appartient à des particuliers, de sorte que les Indiens n'ont pas de titre assuré à la propriété de leur établissement actuel.

Il est intervenu entre les propriétaires et l'agent des Indiens de l'endroit un arrangement qui va mettre fin à la difficulté. On va acheter de la mission l'emplacement

de treize maisons indiennes au prix total de $390 pour huit acres et demi. L'église réserve le droit de passage jusqu'à la propriété de la mission et aussi le terrain actuellement occupé par le temple et le cimetière.

La province de Québec a octroyé 80 acres de plus. Nous achetons, moyennant cent dollars, six acres de terrain du propriétaire actuel (M. Ross) et le reste du crédit est consacré à l'arpentage et aux frais de déplacement de quatorze maisons indiennes bâties sur un terrain appartenant à des colons de race blanche, à raison de trente piastres chacune, jusqu'aux nouvelles ainsi constituées. L'arpentage coûtera environ $490.

M. SAM. HUGHES : Je suppose que les colons de race blanche sont les marchands de bois faisant partie de la compagnie qui s'est fait construire, à même les deniers publics, un quai d'environ $80,000 ?

M. BENNETT : Quels sont les appointements de l'échevin Ramsden, de Toronto, qui a été nommé à un emploi au département de l'Intérieur et en quoi consiste ses fonctions ?

M. OLIVER : Ses appointements sont de $1,500. Ses fonctions consistent à servir les indemnités dues en vertu du traité n° 9, et en général à faire respecter ce traité à titre d'inspecteur.

M. SAM. HUGHES : Lui est-il alloué aussi des frais de déplacement ?

M. OLIVER : Oui.

M. SAM. HUGHES : En temps d'élection également ?

M. BENNETT : Qui l'accompagne pour lui montrer ce qu'il a à faire? Est-ce un autre fonctionnaire du département?

M. OLIVER : Il est accompagné d'un commis du département.

M. BENNETT : Pourquoi ne faites-vous pas faire les paiements par ce commis-là ?

M. OLIVER : Nous trouvons préférable qu'il y ait deux fonctionnaires responsables qui voyagent ensemble lorsqu'il s'agit d'aller porter des sommes considérables.

M. SAM. HUGHES : Qui était le prédécesser de M. Ramsden ?

M. OLIVER : Le traité n'existant que depuis l'an dernier il n'y avait pas lieu d'employer un fonctionnaire comme celui-là avant cette époque.

M. BENNETT : Si l'honorable ministre veut bien jeter un coup d'œil sur la page 8 du rapport de l'auditeur général, il verra que tous les agents locaux de la province d'Ontario paient eux-mêmes aux Indiens les indemnités qui leur sont dues. Sont-ils, eux aussi accompagnés d'un commis du département ?

M. OLIVER.

M. OLIVER : Non. Ces agents demeurent dans l'endroit où se font les paiements, mais le traité n° 9 a pour objet un territoire aussi vaste que tout le reste de la province d'Ontario, complètement dépourvu de chemins et qu'il est impossible de parcourir sans se servir de canot. Il faut avoir des entrevues à différents endroits, et cela constitue une tâche très difficile et pleine de responsabilité. Par conséquent, nous croyons avoir raison de charger de ces voyages un fonctionnaire responsable.

M. SAM. HUGHES: Quelles sont les principales qualités qu'il doit avoir pour être à la hauteur de cette tâche ?

M. OLIVER : Il a déjà été échevin de la ville de Toronto et il jouissait du respect de ses concitoyens.

M. BENNETT : En jetant un coup d'œil sur le rapport de l'auditeur général j'y trouve qu'on a fait la dépense considérable de $20,000, par rapport au traité n° 9. Voici un item de cette dépense :

Avances à MM. D. C. Scott et S. Stewart, $28,000 ; à M. D. G. MacMartin, $200, total $28,000 ; moins remboursement par MM. D. C. Scott et S. Stewart, $9,464, $18,736.

Qu'est-ce que cela signifie ?

M. OLIVER : C'est de l'argent que nous avons avancé pour faire aux Indiens le premier versement lors de la signature du traité, et la suite de l'item fait voir la somme qu'on nous a remise parce qu'elle n'avait pas servi à opérer ce versement. Il y a là environ 3,000 Indiens.

M. BENNETT : Ce M. Scott est-il le comptable qui est employé au département ?

M. OLIVER : Oui.

M. BENNETT: M. Stewart est-il, lui aussi, un fonctionnaire du département ?

M. OLIVER : Oui.

M. BENNETT : Cette affaire est-elle réglée maintenant ?

M. OLIVER : Oui. Les négociations avec les Indiens sont terminées. Ils sont aujourd'hui au nombre des Indiens qui vivent sous l'empire d'un traité, ayant fait un arrangement avec le gouvernement fédéral, et l'Etat ayant assumé des obligations à leur égard.

M. BENNETT : MM. Scott et Stewart vont-ils faire un voyage encore cette année?

M. OLIVER : Ils étaient partis l'an dernier dans l'intention de négocier le traité, mais ils furent empêchés, pour différentes raisons, de mettre la dernière main à l'œuvre. Nous les avons renvoyés là-bas cette année afin de conclure définitivement le traité en question.

M. BENNETT : L'accomplissement de cette tâche, leur vaut-il des appointements additionnels ?

M. OLIVER : Oui, ils touchent $5 par jour durant leur absence, en sus de leurs appointements ordinaires comme fonctionnaires du département.

M. BENNETT : Je vois avec plaisir qu'ils ont voyagé en grande cérémonie, c'est-à-dire d'une façon digne de leur position, et que nos vieux amis de la compagnie Wood ont réussi à leur vendre pour $283 de fournitures, y compris un froc d'édredon à $25. L'honorable ministre peut-il nous dire qui s'est vêtu de ce froc-là ?

M. OLIVER : C'est un froc dont on s'enveloppe pour dormir. C'est M. Scott qui s'en est servi.

M. BENNETT : Pourquoi les autres n'en ont-ils pas eu ? Ils semblent avoir été au nombre de quatre ou cinq. La compagnie Woods va-t-elle leur fournir un nouvel équipement cette année encore ?

M. OLIVER : Je suis informé que le même froc d'édredon sert encore cette année.

Manitoba, Saskatchewan, Alberta et territoires du Nord-Ouest—Crédit supplémentaire pour provisions, $4,000.

M. SAM. HUGHES : Est-ce encore le même vieux crédit que de coutume, ou si c'en est un nouveau ?

M. OLIVER : Cet item est destiné à acquitter le frais d'entretien des Indiens gardés comme fous dans les asiles de Selkirk et de Brandon, au Manitoba. Les frais de cette nature se payaient autrefois à même l'argent voté pour l'administration du département de l'Intérieur. Cependant, ce département a rejeté cette obligation sur les épaules de celui-ci. Durant l'année expirée le 31 mars, il y a eu trois ou quatre patients à Brandon et cinq à Selkirk, ce qui nous a côté $1,365.25 dans le premier cas et $1,934.45 dans l'autre.

Nouveau montant requis pour pensionnats et écoles industrielles, $9,700.

M. OLIVER : Voici les éléments de ce crédit : pensionnat de Birtle, presbytérien, réparations, $1,400 ; Oldsun's, réserve des Pieds-Noirs, Eglise d'Angleterre, déplacement d'édifices, $4,000 ; pensionnat de la mission de la Providence, catholique romain, $1,800 ; pensionnat de Saint-Paul-de-Métis, $2,500. Cette dernière école est destinée à une colonie de métis, mais il y a une grande réserve d'Indiens dans le voisinage.

M. SAM. HUGHES : A Saint-Paul-de-Métis, il y a quatre townships que le gouvernement canadien a réservés à des métis, qui ont presque tous été amenés des Etats-Unis. Il n'y a pas d'Indiens du tout dans cette localité. Ils ont leurs terres, et ils les paient et sont capables de les payer. Ils les achètent de l'église.

M. OLIVER : L'école n'est pas une école indienne. Elle a été destinée tout d'abord aux métis établis dans ces quatre townships, mais il y a une population considérable d'Indiens tout près de la réserve de Saddle-Lake. Au nord est le lac du Poisson-Blanc.

M. SAM. HUGHES : La réserve du Lac-du-Poisson-Blanc est à une distance de plusieurs milles.

M. OLIVER : Oui, mais elle est située au nord de cet endroit-là. Cette école est ouverte aux enfants des Indiens aussi bien qu'aux enfants des métis.

M. SAM. HUGHES : Il y a une splendire école indienne à Saddle-Lake et cette localité est absolument indépendante de Saint-Paul-de-Métis. Il y a une grande distance entre l'agence indienne de Saddle-Lake et celle de Saint-Paul-de-Métis. Ce crédit est tout simplement destiné à la mission métisse de Saint-Paul-de-Métis. Il est inscrit sous la rubrique de " Indiens ", mais il n'y a pas un seul Indien là.

M. OLIVER : Je ne sais pas personnellement s'il y en a, mais on me dit qu'il y en a.

M. SAM. HUGHES : Ne donnez pas à cette école le nom d'école indienne. C'est tout simplement une autre bouchée que vous jetez aux Eglises du pays.

M. W. J. ROCHE : Ne s'est-il pas commis des irrégularités à l'agence de File-Hill? N'y a-t-il pas eu du découvert dans les comptes ou un faux emploi de fonds ?

M. FISHER : Je suis informé que l'on n'a signalé aucune irrégularité depuis quelques années. Il s'en est commis à l'agence de la Montagne-de-Tondre.

M. W. J. ROCHE : Qui a été suspendu ou destitué à la Montagne-de-Tondre?

M. OLIVER : Un M. Martineau, agent.

M. W. J. ROCHE : N'a-t-on pas destitué un commis du nom de Lynch ?

M. OLIVER : Il y a eu un commis de ce nom employé à l'école industrielle qui est située dans les limites de l'agence de File-Hill, mais qui n'est pas assujettie à sa direction. Il a été destitué.

M. W. J. ROCHE : Pour quelle offense ?

M. OLIVER : Pour défalcation de $300 ; mais cette somme nous a été restituée.

M. W. J. ROCHE : Quelle a été la punition ?

M. OLIVER : Il a été tout simplement destitué.

M. W. J. ROCHE : Est-ce lui que le nouveau gouvernement de la Saskatchewan a nommé juge de paix.

M. OLIVER : Je ne le saurais dire. Je suis informé qu'il n'était pas à l'emploi du département mais de l'Eglise qui a la direction des écoles. L'école reçoit une subvention du gouvernement, mais l'emploi de cette subvention est laissé à la discrétion des autorités religieuses. C'est pour leur compte que cet homme-là travaillait et ce sont elles qui l'ont destitué.

(Il est fait rapport des résolutions adoptées.)

M. FIELDING : Je propose que la séance soit levée.

M. FOSTER : De quoi nous occuperons-nous lundi ?

M. FIELDING : Il a été annoncé qu'après avoir achevé les bills d'intérêt privé nous aborderions l'étude du bill relatif à l'observance du dimanche, et je ne sache pas qu'il soit survenu aucun changement.

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

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 25 juin 1906.

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

1re LECTURE

De quatre projets de loi :

Le 1er (n° 209), déposé par M. Carvell, tendant à modifier le Code criminel de 1902 relatif aux loteries ;

Le 2e (n° 210), déposé par M. Derbyshire, tendant à faire droit à William Edward Ogden ;

Le 3e (n° 211), déposé par M. Fielding, concernant la vente et le poinçonnage de l'or et de l'argent ouvrés ;

Le 4e (n° 212), déposé par M. Bureau, concernant la North-West Commercial Traveler's Association of Canada.

OBSERVATIONS SUR LES CONDITIONS DU RECRUTEMENT ET DU TRANSPORT DES MILICIENS AUX CAMPS D'EXERCICE.

M. SAM. HUGHES : J'ai l'honneur de signaler à l'attention du ministre de la Milice une information parue dans le "Star" de Toronto, journal qu'on n'accusera pas de malveillance envers le Gouvernement :

Camp de Niagara, 20 juin.—Des 5,000 hommes qui sont au camp, il y en a 2,000 figurant sous des noms d'emprunt.

Cette affirmation surprenante fut faite hier soir par un officier de cavalerie et confirmée par deux officiers d'infanterie en vue, dans le cours d'une entrevue familière qui eut lieu dans un hôtel de l'endroit.

Tous les officiers présents déplorèrent le fait, tout en reconnaissant son exactitude. L'un d'eux mentionna un escadron de cavalerie, dans lequel vingt-deux cavaliers de première année faisaient le service sous les noms de cavaliers de deuxième et troisième années et touchaient le supplément de solde accordé de ce chef. Un autre mentionna une compagnie d'infanterie de quarante hommes, dont trente inscrits sous des noms d'emprunt.

Je signale ce fait divers à l'attention du ministre de la Milice ; il reconnaîtra, je pense, que la question devrait faire le sujet d'une enquête. Si cette déclaration est vraie, ces hommes ont dû commettre des faux, et leurs officiers doivent le savoir. Or, ni officiers ni soldats ne devraient continuer à faire partie de la milice une seule heure après avoir été reconnus coupables d'une telle conduite.

Il est une autre circonstance que je désire signaler à l'attention. Nombre de corps, en se rendant au camp cette année ont été inutilement soumis à des retards ennuyeux sur les chemins de fer. Je ne saurais dire si la faute en est aux officiers de ces corps, qui n'auraient pas fait les préparatifs nécessaires, ou si l'on doit en blâmer l'administration des chemins de fer qui n'aurait pas ordonné les correspondances requises d'un train à l'autre. Mais toujours est-il que certains corps ont éprouvé des retards en se rendant au camp. Ceux qui ont de l'expérience en ces matières savent quels sont les inconvénients qui résultent d'un tel état de choses. Comme ces miliciens sont à la veille de rentrer dans leurs foyers, je prie le ministre de la Milice de voir à ce que les désagréments soient évités autant que possible lors du voyage de retour.

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice) : Quant à la première observation faite par l'honorable député (M. Sam. Hughes), je dois dire que j'ai vu l'article en question et que je l'ai sur-le-champ signalé à l'adjudant général, dont ces questions relèvent. Ces plaintes, je dois le dire, me paraissent très exagérées. Toutefois, nous sommes à nous enquérir et toute l'affaire sera élucidée.

Quant à la deuxième observation, relative à l'insuffisance des moyens de transport, je n'en ai pas entendu parler, et je suis très obligé à l'honorable député de me l'avoir faite ; je m'en vais me renseigner sans retard.

RECLAMATION DE PROPRIETAIRES DE TERRAINS EXPROPRIES A MURRAY RIVER (I. P.-E.)

M. A. A. McLEAN (Queen, I. P.-E.) : En l'année 1900, plusieurs terrains furent expropriés par l'Etat à Murray-River et autres endroits de l'île du Prince-Edouard. Depuis, ces propriétaires ont cherché en vain à obte-

nir le règlement de leurs réclamations. Une correspondance volumineuse a été échangée entre le département et ces gens et leurs solliciteurs. En janvier dernier, deux ou trois d'entre eux adressèrent une pétition de droit au secrétaire d'Etat. Depuis lors, bien que le département ait été prié de répondre, il n'en a rien fait.

C'est le 16 janvier que ces pétitions de droit ont été transmises, et récemment, l'avocat de ces propriétaires pria le département des Chemins de fer de lui dire ce qu'il était advenu de ces pétitions. L'administrateur du chemin de fer à Moncton lui répondit qu'on s'efforçait d'effectuer un règlement et qu'on espérait y réussir sous peu. Cette lettre est en date du 10 mai. Plus tard, les pétitionnaires se sont de nouveau adressés au département, mais sans en rien obtenir. L'affaire date de six ans, et il serait raisonnable que ces gens obtinssent une décision. Bien que le Gouvernement ait pris possession des terrains en 1900, il n'a encore produit, aux termes de l'acte d'expropriation, aucun plan ou document en vue de commencer les procédures. C'est la raison pour laquelle ces gens ont dû faire une pétition de droit. Il y a quelques jours, vers le 9 juin, l'agent du ministre de la Justice, à Montague-Bridge (I.P.-E.), écrivit aux intéressés que s'ils ne réglaient pas d'ici au 30 juin, il n'y aurait pas de crédit disponible pour les payer. Or, il ne leur a jamais été fait d'offre. De plus, ils ne comprennent pas pourquoi le ministère cherche à effectuer un règlement derrière le dos de leurs avocats. Les noms de ceux-ci figurent sur la pétition de droit. Il semble que le département des Chemins de fer devrait avoir la politesse de s'adresser aux avocats au lieu de s'adresser directement aux parties. Comme je l'ai dit, la correspondance est volumineuse, l'affaire est ancienne de six ans, et ces propriétaires, qui sont en assez grand nombre, en ont été fortement incommodés. Il est grand temps, à mon avis, que le département s'occupe sérieusement de régler ces réclamations.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Cette affaire, il est vrai, traîne depuis assez longtemps. Le retard provient de ce que ces réclamations étaient considérées très excessives et le chiffre de l'estimation absolument sans précédent. Je me suis efforcé d'effectuer un règlement, et dans ce but, j'ai chargé le département de la Justice de s'en occuper. Nous espérions que l'affaire serait réglée d'une manière satisfaisante avant aujourd'hui. Je m'en vais faire de nouveaux efforts en vue de déterminer un règlement final.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ontario) : Quel que soit le chiffre des réclamations, ce n'est pas une raison pour traîner l'affaire durant six ans. Tout homme dans notre pays a le droit d'évaluer son bien à la somme qu'il lui plaît et, dans un cas comme celui-ci, de chercher à établir cette valeur devant les tribunaux. Je ne comprends pas que le Gouvernement fasse attendre ces propriétaires six années durant pour une semblable raison. La cour d'échiquier, a été établie spécialement dans le but de régler ces différends. Si les renseignements de l'honorable député (M. A. A. McLean) sont exacts, si, une fois la pétition de droit présentée, le département administratif chargé de cette affaire, sans tenir compte de l'avocat de la partie adverse, a voulu exercer une contrainte sur les propriétaires, en leur représentant que, s'ils n'acceptaient pas les conditions du Gouvernement avant la fin du mois, il ne serait pas voté de crédit en vue de solder leur créance, certes, il faut avouer que c'est là une étrange manière de conduire les affaires. La simple politesse courante entre hommes d'affaires demande qu'une fois l'avocat nommé par la partie, cet avocat soit reconnu. C'est commettre une injustice envers ces propriétaires, qui ont retenu les services d'un avocat pour la protection de leurs droits, que de vouloir conduire les négociations derrière son dos ; car il est possible qu'ils ne soient pas pleinement au courant de leurs droits. Une telle manière d'agir qui serait considérée très irrégulière dans le cours ordinaire des affaires, prête beaucoup plus le flanc à la critique quand c'est le Gouvernement qui s'en rend coupable.

LE PERCEPTEUR DES DOUANES A EMERSON.

L'honorable M. GEORGE E. FOSTER (Toronto-nord) : Le ministre des Douanes (M. Paterson) se rappelle qu'il y a deux mois, je signalai à son attention l'état des choses à la douane d'Emerson, que nous décrivaient les journaux du temps. Il me répondit, si j'ai bonne mémoire, qu'il irait aux renseignements. J'ai su depuis que le percepteur des douanes avait été réintégré après suspension, et qu'il est actuellement en fonction. Mais les renseignements qui nous sont parvenus établissent une forte présomption de culpabilité à son égard. Le ministre des Douanes m'a promis, je pense, de me donner communication du rapport de l'inspecteur et des autres documents dans l'affaire. Est-il en mesure de renseigner la Chambre sur ce sujet ?

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) : L'honorable député de Marquette (M. W. J. Roche) a déposé une motion demandant la production des pièces, et elles ont été déposées sur le bureau il y a deux ou trois semaines.

M. FOSTER : Est-il exact que le percepteur des Douanes soit encore en fonction ?

M. PATERSON : Oui. L'état déposé fournit des renseignements complets.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF A LA COMPAGNIE DE TELEPHONE BELL.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité sur le bill (n° 81), déposé par M. Bureau, concernant la compagnie du téléphone Bell du Canada.

M. W. F. MACLEAN : Il a été entendu que la délibération de ce bill ne serait pas reprise tant que le Gouvernement n'aurait pas déposé sa mesure relative aux téléphones. C'est, du moins, ce que j'ai compris, et ce que la Chambre semble avoir compris. Maintenant nous revenons sur cette décision. Il est vrai qu'il a été présenté un rapport par un comité spécial chargé d'examiner les amendements proposés à l'acte des chemins de fer, y compris l'amendement du ministère relativement à cette mesure. Mais le comité, tout en considérant les amendements proposés par le ministère à cette loi des téléphones, en a retranché la disposition la plus importante, celle prescrivant l'échange réciproque des dépêches entre les diverses compagnies de téléphone. Il ne m'est pas permis, j'imagine, d'entrer dans l'examen détaillé du rapport du comité, mais je puis dire à la Chambre, et le ministre des Chemins de fer corroborera, je pense, mon assertion, que c'est là la promesse qu'on a faite aux municipalités canadiennes, dont les représentants sont venus ici en vue de protester contre toute augmentation du capital de la compagnie Bell, tant que certaine législation protectrice de leurs intérêts n'aurait pas été passée. C'était la convention intervenue. On ne trouve pas dans le bill la disposition qui devait y être insérée, d'après ce qu'on avait donné à penser aux municipalités, et non seulement aux municipalités, mais aux autres compagnies de téléphone, savoir, une disposition prescrivant l'échange réciproque des messages téléphoniques d'une compagnie à l'autre. Il ne se trouve dans le bill aucune disposition de cette nature; je dis donc que le bill devrait être réservé jusqu'à ce que nous ayons formulé cette législation dans l'acte général; et une fois cette législation adoptée, il n'y aura plus d'objection à ce que cette mesure soit agréée.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je ne sache pas qu'il existe de convention de la nature de celle que mentionne l'honorable député. Il était entendu que les deux question seraient réglées en même temps. Le rapport du comité est devant la Chambre, ainsi que le rapport du comité chargé d'examiner le bill actuel. Ces mesures doivent être délibérées l'une après l'autre.

M. KEMP : Le premier ministre voudra-t-il dire si le rapport du comité est agréable au Gouvernement et si celui-ci se propose d'adopter le bill sous la forme où il nous est arrivé du comité ?

Sir WILFRID LAURIER : Il est une des dispositions du bill que le ministre n'approuve pas entièrement et que nous proposerons peut-être de modifier.

M. W. F. MACLEAN : Alors, pourquoi ne pas commencer par la mesure d'intérêt public et remettre à plus tard la mesure d'intérêt privé ? Sûrement cette proposition doit paraître raisonnable à la Chambre. Voilà que l'on veut accorder à la compagnie de téléphone Bell le droit d'augmenter son capital avant que l'intérêt public ait été sauvegardé. Le très honorable premier ministre nous a proposé de délibérer ces deux mesures simultanément; eh bien, faisons-le, si c'est possible; mais pour le moment nous sommes à délibérer le bill d'intérêt privé et nous laissons l'intérêt public se débrouiller comme il pourra.

Sir WILFRID LAURIER : A mon avis, le présent bill est tout à fait dans l'intérêt, non seulement de la compagnie, mais du public. On m'a communiqué un état indiquant que la compagnie est prête à dépenser de $4,000,000 à $5,000,000 dans le but d'étendre son réseau à travers toutes les provinces. Une telle dépense est assurément beaucoup à l'avantage du pays.

M. W. F. MACLEAN : Mais les deux peuvent continuer à marcher de front. L'intérêt public doit être considéré d'abord. Il importe de déterminer l'échange des messages téléphoniques d'une compagnie à l'autre au Canada. Le bill, tel qu'il nous est arrivé du comité n'assure pas ce résultat, et je prie le premier ministre de s'informer auprès du ministre des Chemins de fer pour savoir si c'est là la mesure qu'il a demandé au comité de proposer à la Chambre.

M. PRINGLE : Il me paraît exister un malentendu à cet égard.

Lorsque cette affaire fut délibérée devant le comité des chemins de fer, la discussion roula sur les droits des municipalités, et non pas sur la question de principe que vient de soulever l'honorable député. Le ministre de la Justice déclara alors au comité des chemins de fer que certaines dispositions seraient soumises à la Chambre, et la lecture en fut faite au comité. Or, ces dispositions n'ont été aucunement modifiées par le comité spécial ; elles ont été ajoutées, sous forme d'amendement, à l'acte des chemins de fer. Mais l'autre disposition à laquelle fait allusion l'honorable député, fut incorporée dans les amendements à l'acte déposés par le ministre des Chemins de fer. J'ai le texte de la déclaration faite dans le temps par le ministre de la Justice. Le projet de loi devait simplement rester en suspens jusqu'à ce que ces amendements fussent présentés. Je dois dire que ces amendements ont été adoptés par le comité spécial virtuellement dans la forme où on les avait proposés.

M. FOSTER : J'ai en main plusieurs lettres de la part de personnes représentant

les intérêts des municipalités, et ces lettres s'accordent toutes à dire que ces mesures de protection demandées pour les municipalités sont urgentes et qu'elles désirent les voir adopter. Ils savent que ces amendements ont été remis au comité, et que, s'il se fait quelque chose à cet égard, ce sera sous forme d'amendements à l'acte des chemins de fer. Or, il est certain que le sort que l'on réserve à cette autre mesure aura l'effet d'influencer mon vote à l'égard de celle-ci dans un sens ou dans l'autre. Je ne vois pas quel inconvénient il pourrait y avoir à délibérer d'abord cette disposition du bill en question, la disposition qui a trait aux municipalités et sauvegarde leurs droits ; puis, quand nous en viendrions à discuter toute la question, nous saurions exactement dans quel sens celle-ci a été décidée, et nous serions en mesure de nous prononcer sur cette question-ci. Sans doute, l'autre question pourrait se présenter sous forme de rapport d'un comité ; mais le premier ministre a lui-même déclaré qu'il n'accepte pas entièrement ce rapport, et personne ne saurait dire exactement ce qu'il en restera lorsqu'il aura passé par la Chambre. Nous devrons, semble-t-il, en finir avec cet autre projet de loi, avant d'autoriser la compagnie Bell à augmenter son capital.

Sir WILFRID LAURIER : La compagnie de téléphone Bell demande l'autorisation d'augmenter son capital, en vue de prolonger son réseau dans les régions nouvellement colonisées. Personne, à mon avis, n'y saurait trouver à redire ; c'est opportun et c'est nécessaire. Mais on objecte que nous nous proposons de faire certains amendements à la loi générale, lesquels auront l'effet de placer la compagnie de téléphone Bell sous la juridiction de la commission des chemins de fer, mesure des plus opportunes, à mon avis. Or, cette proposition, approuvée par le comité, a été combattue par certains honorables membres, comme l'honorable député d'York-est (M. W. F. Maclean), tandis que d'autres honorables membres l'ont acceptée. Ce sera au Parlement à se prononcer dans un sens ou dans l'autre. Même s'il devait adopter la proposition du ministre des Chemins de fer plaçant la compagnie de téléphone Bell sous la juridiction de la commission des chemins de fer, personne ne prétendrait que la mesure actuellement en délibération n'est pas opportune. Et, d'autre part, quand même cette mesure n'irait pas aussi loin que le voudrait l'honorable député d'York-est, ce n'est pas une raison de priver la compagnie en question des moyens de prolonger son réseau dans les régions nouvelles du pays où le besoin de communications téléphoniques se fait grandement sentir.

M. FOSTER : Le très honorable premier ministre envisage la question à un tout autre point de vue que moi. Personne ne s'oppose à ce que la compagnie de téléphone Bell se procure les capitaux voulus pour prolonger ses installations dans les régions nouvelles. Mais il s'agit dans le cas actuel de décider quel sera le chiffre du capital autorisé de la compagnie, et le ministre n'a pas soutenu qu'il lui fallait tout ce capital pour cette fin. Je ne pense pas que la Chambre soit portée à restreindre inconsidérément le capital dont la compagnie peut avoir besoin en vue du développement de son réseau. Mais c'est une forte augmentation que l'on demande, et l'opportunité de la proposition peut dépendre de la mesure dans laquelle l'acte des chemins de fer va sauvegarder les droits des municipalités.

M. W. F. MACLEAN: Les imposantes députations qui sont venues ici, celle qui s'est présentée au premier ministre et à quelques-uns de ses collègues, de même que celle qui s'est adressée au comité, se sont déclarées opposées à ce que la compagnie Bell fût autorisée à grossir son capital, si ce capital devait être appliqué à fortifier le monopole que cette compagnie possède actuellement.

Elles ont demandé que l'autorisation de grossir son capital ne fût pas accordée à cette compagnie tant que son monopole n'aurait pas été réglementé par une disposition insérée dans l'acte général. C'est là le fond de toute l'affaire ; c'est là la manière de voir du public.

Le ministère, à mon avis, devrait prendre pour attitude de refuser à la compagnie de téléphone Bell toute augmentation de capital qui lui permettrait d'affirmer et d'étendre son monopole dans tout le pays, avant de l'avoir placée sous l'empire d'une loi générale qui détruise ce monopole et assure aux particuliers le service téléphonique qu'ils désirent, pourvu que ceux-ci soient disposés à en solder les frais. Le très honorable premier ministre se déclare disposé à permettre à la compagnie de téléphone Bell d'augmenter son capital en vue d'affermir son monopole ; et d'autre part il ne veut pas promettre que les griefs que le public lui a soumis à maintes reprises seront corrigés.

M. R. L. BORDEN : Personne, j'imagine, ne s'oppose à ce que cette compagnie, ou aucune autre, ne soit autorisée à augmenter son capital dans une mesure raisonnable. Je n'ai peut-être pas donné à l'étude de cette question le même soin que d'autres honorables membres ; mais, si je ne me trompe, voici comment elle se présente : les conditions dans lesquelles se sont développées la compagnie de téléphone Bell et quelques autres grandes compagnies exigent peut-être que nous demandions certaines garanties avant de leur permettre de se développer davantage. Il peut être parfaitement opportun que la compagnie de téléphone Bell porte son capital à $30,000,000, mais c'est à condition qu'on insère dans le bill les garanties rendues nécessaires par

les conditions que j'ai dites. Il peut être très imprudent d'augmenter le capital de cette compagnie, sans exiger ces garanties. Or, s'il n'existait pas déjà une loi générale à ce sujet, bien des membres dans ce Parlement exigeraient peut-être que ces garanties fussent inscrites dans le présent bill. Ils ne s'opposent pas à ce que ce bill soit adopté, bien qu'il ne contienne pas ces garanties, pourvu que celles-ci soient inscrites dans un acte général applicable à toutes les compagnies de téléphone du pays. Il est extrêmement désirable que le Parlement, avant d'adopter le présent projet de loi sache exactement, sinon dans quels termes ces garanties doivent être exprimées, du moins la ligne de conduite que doit adopter le Gouvernement en demandant à la Chambre de sanctionner en dernière instance la mesure en question. Il serait éminemment désirable, si l'intérêt public le permet, que cette loi générale nous fût soumise dans ses termes exacts, avant que nous soyons appelés à adopter le présent bill. Ou, du moins, il me semble absolument nécessaire que le Gouvernement nous fasse connaître son attitude à l'égard de cette disposition particulière. Je ne connais pas exactement les termes de l'article qui a été adopté, paraît-il, par le comité et que le ministère n'approuve pas entièrement. Dès que nous saurons ce que le Gouvernement se propose de faire à cet égard, il n'y aura plus rien pour nous empêcher de délibérer la présente mesure ; mais le premier ministre, après y avoir réfléchi, reconnaîtra, je pense, qu'il n'est que juste que le comité sache à quoi s'en tenir sur l'attitude du Gouvernement.

M. W. F. MACLEAN : Le premier ministre me permettra-t-il de lui dire ce que renferme le rapport du comité qui est actuellement soumis à la Chambre ? Le projet de loi, sous la forme où le ministère le soumit au comité, prescrivait l'échange réciproque des messages téléphoniques d'une compagnie à l'autre. Le comité décida par une faible majorité, à la majorité d'une voix, je pense, que cet échange réciproque de messages n'aurait lieu qu'avec des compagnies qui n'étaient pas rivales de la compagnie Bell et dont les bureaux ne seraient pas établis aux mêmes endroits. Or, il va de soi que toute compagnie autre que la compagnie Bell est sa rivale, et fait affaires comme sa rivale, et a des bureaux aux mêmes endroits. On a très habilement fait adopter cette modification de la mesure du Gouvernement, en vue de rendre inefficace toute disposition prescrivant l'échange réciproque des messages téléphoniques ; et je crois que le ministre des Chemins de fer est prêt à endosser ce que je dis là. Bien plus, le ministre des Chemins de fer s'est exprimé en ces termes : " Vous avez virtuellement fait disparaître du bill le principe de l'échange réciproque des messages ". Et il se proposait bien de faire sanctionner son amendement par la Chambre. J'espère qu'il y réussira ; et s'il y réussit, si les droits du public sont garantis, nous serons tous très heureux d'autoriser cet accroissement de capital. Mais tant que cette garantite n'aura pas été assurée, je soutiens que le Gouvernement n'a pas le droit d'inviter la Chambre à autoriser le téléphone Bell à augmenter son capital.

Sir WILFRID LAURIER : Ce n'est pas ici une mesure du Gouvernement, et il n'y a pas lieu pour l'honorable député (M. Maclean) de dire que le Gouvernement n'a pas le droit de faire telle et telle chose. Je demande simplement que le bill soit délibéré. La proposition du chef de la gauche (M. R. L. Borden) est raisonnable à tous égards; lorsque nous en viendrons à discuter ce bill, le Gouvernement fera probablement connaître à l'honorable député le sens de l'amendement qui a été fait à la mesure. Le projet de loi a été déposé, puis renvoyé au comité. Ensuite, comme l'a dit l'honorable député d'York-sud (M. W. F. Maclean) le comité a supprimé certaines dispositions qu'avait insérées le Gouvernement. Il n'est pas satisfait ; nous ne sommes pas non plus entièrement satisfaits du bill ; aussi, avons-nous un amendement à proposer, et lorsque nous délibérerons cette disposition en comité, nous ferons connaître notre manière de voir.

M. LANCASTER : L'attitude prise par le chef de l'opposition (M. R. L. Borden), est celle qui a engagé les membres du comité des chemins de fer à permettre qu'il fût fait rapport du bill dans le temps. Si M. Fitzpatrick, qui était alors ministre de la Justice et y occupait comme tel, n'avait déclaré au comité des chemins de fer que la Chambre délibérerait les amendements proposés par lui avant que ce projet de loi d'intérêt privé fût soumis à la Chambre, j'ose dire que le comité aurait discuté ce bill encore une semaine ou deux de plus. Nous avons adopté le présent bill en comité, nous fiant à la parole du ministre de la Justice que la Chambre délibérerait ces amendements avant que nous fussions appelés à adopter le présent bill. On nous parle d'amendements qu'on va soumettre à la Chambre, mais cela ne nous donne pas l'assurance qu'ils seront adoptés ; et ce que le ministre de la Justice nous a dit au comité des chemins de fer, ce n'est pas qu'il serait présenté des amendements à la Chambre, amendements qu'on pourrait faire adopter ou retirer suivant le cas ; il a déclaré que le bill de téléphone Bell ne serait pas délibéré en cette Chambre tant qu'on n'aurait pas décidé du sort des amendements à l'acte général. Malheureusement, ou peut-être heureusement, on ne fait pas le compte rendu des délibérations du comité des chemins de fer ; nous ne sommes donc pas toujours en état de faire la preuve de ce qui s'y est dit. Mais je me suis intéressé aussi vive-

ment à ce débat que je m'intéresse d'ordinaire aux débats qui ont lieu au comité des chemins de fer, et j'ai acquis la profonde conviction que nous ne devrions pas permettre l'augmentation du capital de la compagnie de téléphone Bell avant de savoir dans quelles conditions cette compagnie va opérer. Car sa manière actuelle de faire soulève des mécontentements, et que ces griefs soient fondés ou non, il est certain qu'ils seraient beaucoup plus nombreux si la compagnie était autorisée à augmenter son capital. Si cette compagnie doit être autorisée à augmenter son capital, alors qu'on la soumette à une réglementation.

Le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a présenté la question sous le jour où j'ai compris qu'elle avait été présentée dans le comité des chemins de fer. Il n'était pas présent aux délibérations de ce comité, mais les vues qu'il a exprimées sont virtuellement celles qui ont inspirés la plupart des membres dudit comité : nous avons cru qu'étant donnés les amendements proposés par le ministre de la Justice à l'acte général, il n'y avait pas lieu d'insérer de dispositions spéciales dans le bill de la compagnie de téléphone Bell, vu que ces amendemnts seraient délibérés par la Chambre avant que nous fussions appelés à adopter ce bill. Même si M. Fitzpatrick n'avait pas fait cette déclaration, ce serait là l'ordre qu'il conviendrait de suivre. Nous proposons d'insérer dans la mesure en question certains articles nécessaires à la sauvegarde de l'intérêt public, et on nous prie de n'en rien faire parce que le Gouvernement va déclarer de telles dispositions applicables, non seulement à la compagnie en question, mais à toutes les compagnies opérant au Canada. On ne semble pas être d'accord sur la question de savoir si la proposition contenue dans le rapport devrait être mise à exécution, ou s'il serait à propos de la modifier, Il est possible que le ministère ne mette pas son projet à exécution pour le moment, et cela très à propos. Il est possible qu'au comité on lui persuade que son attitude n'est pas opportune ; les 214 membres de la Chambre des communes ne sont pas tous inactifs, et ils pourraient bien convaincre le Gouvernement qu'il est expédient d'insérer quelque autre disposition dans cette loi générale applicable, non seulement à la compagnie en question, mais à toutes les compagnies de téléphone opérant au Canada. J'espère que ces messieurs de la députation inspireront au Gouvernement quelque idée nouvelle, quelque formule qui sauvegardera efficacement les droits du public. Sûrement nous aurions tort d'adopter ce bill sans édicter quelque disposition protégeant le public, tant que nous ne serons pas absolument certains que la Chambre va greffer sur l'acte général ces articles qui auront l'effet voulu, quand même ils ne seraient pas compris dans l'acte d'intérêt privé.

Je suis persuadé que si le présent bill est délibéré avant que nous connaissions la portée de ces articles à insérer dans l'acte général, il va nous falloir prier la Chambre d'insérer dans ledit bill nombre de dispositions pour la protection du public, de crainte qu'on ne greffe pas sur l'acte général les dispositions dont M. Fitzpatrick préconisait l'adoption, et qui, dans la pensée des membres du comité des Chemins de fer, devaient être adoptées, au moment où ils consentirent à ce qu'il fût fait rapport du présent bill sous sa forme actuelle. Je n'aurais pas cessé de discuter le bill dans le temps, si le ministre de la Justice d'alors ne nous avait pas assuré que ces garanties que nous voulions faire insérer dans cette charte, seraient insérées dans la loi générale des chemins de fer avant que nous fussions invités à délibérer le bill d'intérêt privé en cette Chambre.

M. EMMERSON : Cette question se résume à peu de chose après tout. Si l'on se reporte au bill (n° 62), on observera qu'il est énoncé dans l'article 25 certaines dispositions, en vue d'opérer le raccordement des divers réseaux téléphoniques. Cet article, ainsi que d'autres, fut référé au comité spécial, lequel proposa à la Chambre l'amendement suivant :

Mais il ne sera émis aucun ordre, ni accordé aucun permis, en vue d'opérer tel raccordement dans les cas où, de l'avis de la commission, le réseau, la ligne ou les lignes téléphoniques de la province, municipalité ou corporation, ou d'aucun réseau s'y rattachant directement ou indirectement, couvrent en tout ou en partie le même territoire que le réseau ou les lignes de la compagnie.

On reconnaîtra généralement, je pense, que cet amendement enlève à l'article tout effet. Lorsque le bill sera délibéré en comité, et ce sera, je pense, d'ici à quelques jours c'est mon intention de proposer que cet amendement soit rayé et remplacé par le suivant:

Mais il ne sera émis aucun ordre, ni accordé aucun permis, en vue de tel raccordement dans les cas où la compagnie avec laquelle on veut opérer le raccordement exploite un réseau téléphonique local dans la même cité, la même ville ou le même village, ou un réseau de grand parcours entre les mêmes localités, que la compagnie demandant ce raccordement, et, de l'avis de la commission, fournit au public un service convenable.

Cet amendement, à ce qu'il me semble, autorisera l'établissement d'un réseau de grand parcours et fera disparaître tout objection possible; et, de fait, toutes les objections soulevées devant le comité spécial, quant à l'opportunité de permettre l'établissement d'une petite compagnie et de la mettre à même de raccorder son réseau avec quelque réseau plus important et mieux aménagé.

M. W. F. MACLEAN : L'amendement que l'honorable ministre déclare maintenant vouloir proposer à la Chambre n'est pas celui qu'il a présenté au comité.

M. SPROULE : Il ne sera d'aucune utilité quelconque.

M. W. F. MACLEAN : Il a virtuellement la même portée que l'amendement que le ministre propose de biffer.

M. EMMERSON : Non.

M. W. F. MACLEAN : Il est à peu près aussi mauvais. L'honorable ministre ne prescrit pas l'échange réciproque, libre, des messages d'une compagnie à l'autre. Ce que le public demande, c'est l'établissement d'un régime d'échange réciproque libre des dépêches, fondé sur le versement de taxes que la commission des chemins de fer jugera à propos de fixer. La compagnie qui accorde cette permission ne perdra rien; mais, dans le projet d'amendement du ministre des Chemins de fer et des Canaux, la liberté des échanges n'est pas prescrite. C'est là ce que le public demande. Lorsqu'il est accordé à une compagnie d'intérêt privé d'exploiter à son bénéfice un grand service public, elle devrait s'appliquer à servir le public tout entier. La disposition qui se trouve déjà dans le bill, ainsi que celle que le ministre propose d'y ajouter permet à la compagnie de téléphone Bell de faire le choix de ceux qu'elle voudra bien servir. Elle restreint aux particuliers l'usage des réseaux de cette compagnie ; elle ne reconnaît pas le droit de s'en servir aux compagnies que la compagnie Bell peut regarder comme ses rivales. Il est décrété, dans l'intérêt public, que les compagnies de chemins de fer devront consentir à l'échange réciproque de trafic, même avec les compagnies rivales. Il faudrait appliquer la même règle aux compagnies de téléphone.

Une compagnie qui est constituée en vue de l'exécution d'un service public, même s'il s'agit simplement d'un service téléphonique devrait être contrainte de fournir ce service à tous ceux qui sont disposés à en payer le prix. Aujourd'hui la compagnie de téléphone Bell est forcée de donner la communication à tous ceux qui se présentent dans ses bureaux et paient la taxe exigée. Mais elle refuse le même privilège aux compagnies qui voudraient raccorder leurs réseaux avec le sien. Ce privilège, elle l'accorde à certaines gens, elle l'accorde aux compagnies qu'elle voit d'un bon œil, mais elle le refuse à ses rivales. Il n'est pas permis à une compagnie de chemin de fer de distinguer entre les réseaux qui veulent être mis en communication avec le sien. Il est absurde de prétendre qu'une compagnie constituée en vue de l'exécution d'un service public va pouvoir refuser de se mettre en correspondance avec d'autres compagnies similaires. Nous ne devrions pas, à mon avis, permettre cette augmentation de capital de la compagnie tant que l'intérêt public ne sera pas pleinement sauvegardé. J'insiste pour qu'il soit inséré dans le bill une disposition sauvegardant l'intérêt public. A cette phase avancée de la session, je ne voudrais pas entraver l'expédition des affaires, et je prie le premier ministre de laisser ce bill tant que le Gouvernement n'aura pas été à même de faire adopter une disposition garantissant l'intérêt public. Le présent projet de loi ne saurait être sanctionné par le Gouverneur général plus tôt qu'aucun autre ; et, dans ces circonstances, pourquoi ne pas le réserver et éviter ainsi de faire perdre le temps de la Chambre ? Considérant ce qui s'est passé, nous devons insister pour qu'il soit inséré dans ce projet de loi une disposition sauvegardant l'intérêt public.

M. MONK : En ma qualité de membre du comité, je désire faire part à la Chambre de ce qu'a été, à mon point de vue, l'attitude du comité sur cette question. Il fut décidé que le présent bill ne serait pas délibéré tant que nous n'aurions pas l'assurance qu'il serait adopté, à cette session-ci, une loi générale relativement aux téléphones. La législation relative aux téléphones a été examinée avec soin par le comité ; et je ne crois pas me tromper en disant que nous avons tenu une assemblée spéciale en vue d'en finir avec les mesures concernant les téléphones, de manière à ne pas retarder la délibération de ce projet de loi d'intérêt privé. Lors de cette réunion, nous sommes tous tombés d'accord quant à la plupart des dispositions; mais celle-ci, relative à l'échange des communications entre les compagnies rivales, a soulevé beaucoup d'opposition, et il nous a fallu tenir compte spécialement de l'état de choses existant à Montréal, où il se trouve une autre compagnie de téléphone, celle des Marchands, laquelle, d'après la prétention de l'honorable député d'York-sud (M. W. F. Maclean) aurait le droit d'obtenir la communication de la compagnie de téléphone Bell, bien qu'elle soit une rivale ayant le même champ d'action. Les membres du comité, en grande majorité, je pense, étaient d'opinion qu'une telle mesure serait injuste, qu'elle serait en quelque sorte une confiscation.

M. DUNCAN ROSS : Elle donnerait, en outre, à la compagnie rivale le droit d'utiliser le réseau tout entier de la compagnie de téléphone Bell ?

M. W. F. MACLEAN : Moyennant rémunération.

M. MONK : Le comité a été à peu près unanime à reconnaître, je pense, qu'une telle mesure serait absolument déraisonnable et injuste. On souleva la question de savoir qui serait appelé à décider que telle ou telle compagnie est ou n'est pas la rivale de la compagnie Bell et a ou n'a pas le même champ d'action. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux prétendait que la question devrait être décidée par la commission des chemins de fer, et l'amendement qu'il a rédigé et qu'il se propose de soumettre au comité, est exactement dans ce sens. Je pense qu'il reproduit exactement l'opinion de la majorité des membres du comité à cet égard.

Maintenant, le ministère nous donne l'assurance que cette loi générale et le change-

ment proposé dans l'amendement du ministre des Chemins de fer et des Canaux vont être adoptés dès la présente session. Dans ces circonstances, je ne vois pas que nous puissions équitablement différer la délibération du présent bill.

M. FISHER : Je ne partage aucunement les vues de l'honorable député d'York-sud (M. W. F. Maclean). Il déclare que nous demandons l'échange réciproque libre des communications d'un réseau téléphonique à l'autre ; dans certaines circonstances, oui, mais pas toujours. L'amendement à l'acte des Chemins de fer, proposé par le ministre des Chemins de fer et Canaux, prescrit que, si la taxe exigée n'est pas satisfaisante pour le public, alors l'échange réciproque se fera librement. Quand les droits exigés ne sont pas trop élevés, il est clairement à l'avantage du public que l'exploitation des téléphones soit concentrée entre les mains d'une seule compagnie. La question en est entièrement une de tarif. Aux termes du projet d'amendement de l'acte des Chemins de fer, le tarif de la compagnie Bell, de même que celui de toutes les autres compagnies de téléphone, sera réglementé par la commission, et si en aucun temps la commission constate que le tarif pour le service local est trop élevé, alors toute autre compagnie pourra être autorisée à obtenir librement la communication avec les abonnés de la compagnie Bell. L'amendement prescrit également que dans les cas où la compagnie n'établit pas, suivant un tarif raisonnable, un service nécessaire de grand parcours, on sera à même d'exiger la communication. Il me semble que l'intérêt public se trouve pleinement garanti de cette manière.

M. R. L. BORDEN : Le ministre voudra-t-il me dire où se trouve l'amendement dont le comité a fait rapport ?

M. FISHER : Il se trouve dans le rapport du comité.

M. R. L. BORDEN : Est-il imprimé quelque part ?

M. W. F. MACLEAN : Non, il ne l'est pas et c'est une des raisons pour lesquelles ce bill devrait être réservé.

M. FISHER : Le comité a fait rapport d'un amendement semblable à celui-ci, mais qui n'était peut-être pas aussi large.

M. SPROULE : Le ministre peut-il nommer quelque endroit au Canada où il est établi une compagnie locale qui ne soit pas regardée comme une rivale de la compagnie Bell opérant dans le même voisinage ? Je n'en connais pas ; et si l'amendement proposé par le ministre des Chemins de fer est adopté, vous pouvez tout aussi bien déclarer qu'il n'y aura pas d'échange, car une telle disposition sera de nul effet.

M. FISHER : Je ne partage pas l'avis de l'honorable député. Je ne suis pas en mesure pour le moment de lui citer un cas de la nature de celui dont il parle ; mais je crois qu'il en existe un grand nombre. Il me semble évidemment injuste et déraisonnable, dans tout endroit où il existe deux compagnies appliquant toutes deux un tarif acceptable du public, de les forcer à se fusionner, résultat pratique de la proposition des honorables députés d'York-sud et de Grey-est.

M. SPROULE : L'une de ces compagnies peut atteindre des endroits que l'autre n'atteint pas, et les abonnés de cette autre compagnie peuvent désirer être mis en communication avec les localités éloignées desservies par la première compagnie. Je dis que, dans ces circonstances, nous devrions forcer cette compagnie à accepter les messages de l'autre, de même que nous forçons une compagnie de chemin de fer à accepter les marchandises de l'autre. Si les deux compagnies atteignent le même village, elles deviennent rivales.

M. FISHER : Dans ces circonstances, cet amendement ne s'appliquerait pas.

M. W. F. MACLEAN : Elles sont rivales dans le village, mais il est un endroit à partir duquel elles cessent de l'être.

M. FISHER : Dans ce cas il devra y avoir échange réciproque de communications. Dans tous les cas où une compagnie ne fournit pas au public un service convenable à des prix modérés, alors elle peut être contrainte à échanger les communications. Mais autrement, pourquoi la forcerait-t-on à accepter les messages d'une compagnie rivale ? Je prétends que ce n'est pas dans l'intérêt public, et que ce serait une injustice pour une des compagnies, ou pour les deux. Je dis donc que l'amendement proposé est acceptable, car notre but est de protéger l'intérêt public sans causer de préjudice aux particuliers.

M. W. F. MACLEAN : Le ministre de l'Agriculture vient de nous fournir une excellente raison pour que le bill soit réservé. Il donne une interprétation toute nouvelle de la proposition du Gouvernement énoncée dans l'article 25 de son projet de loi. Cette disposition du bill vise à établir l'échange réciproque des messages à certaines conditions. Lorsque les compagnies ne pourront pas s'entendre sur ces conditions, la commission interviendra. C'est là la promesse que le Gouvernement a faite au pays, aux municipalités et à ses compagnies rivales, et sur ce, leurs représentants s'en sont retournés satisfaits. Mais on voudrait maintenant restreindre ce droit, et le restreindre au point d'enlever tout effet au projet de loi. La preuve c'est qu'un membre du ministère qui s'était engagé à édicter une telle mesure, déclare maintenant qu'il ne la croit pas utile; et j'imagine qu'il parle au nom du Gouvernement. Nous sommes entièrement fondés

à demander que cette mesure reste en suspens jusqu'à ce que nous ayons fait reconnaître le principe général. Commençons par sauvegarder l'intérêt public, et nous nous occuperons plus tard des compagnies d'intérêt privé. C'est une question très importante. Nous n'avons pas encore le rapport du comité ; personne ne l'a en main, non plus que le texte de l'amendement que propose le ministre des Chemins de fer, si ce n'est qu'il nous l'a lu aujourd'hui à la Chambre. Qu'on nous remette le rapport du comité ; que le Gouvernement nous dise ce qu'il se propose de faire ; et quand nous aurons délibéré les amendements proposés à la loi générale, nous ne nous opposerons pas à ce que le présent bill soit discuté. Mais jusque-là, si l'on cherche à nous imposer l'adoption dudit bill, tout ce qu'il nous reste à faire c'est de chercher à y faire insérer des dispositions restrictives des pouvoirs de la compagnie.

M. BUREAU : Il me semble que nous nous éloignons entièrement du sujet de la discussion. Nous sommes à discuter un projet de loi tendant à autoriser la compagnie de téléphone Bell à augmenter son capital. L'honorable chef de l'opposition a exprimé l'avis que les amendements à l'acte général relatifs aux compagnies de téléphone devraient être délibérés en premier lieu. Eh bien, l'honorable député d'York-sud (Mr. W. F. Maclean) a commencé par faire la lutte au comité des chemins de fer pour que le Gouvernement fît l'acquisition des réseaux téléphoniques. Puis il a demandé que la compagnie fût privée du pouvoir d'installer ses appareils dans les municipalités. En troisième lieu, il aurait voulu contraindre la compagnie à mettre ses actions sur le marché au prix courant. Si la compagnie de téléphone Bell demande qu'il lui soit permis d'augmenter son capital, c'est qu'elle en a besoin. Qu'on me permette de soumettre l'état présenté aux directeurs en décembre 1905, faisant l'énumération des sommes dont la compagnie aura besoin en 1906 pour ses

La compagnie du téléphone Bell du Canada.

Sommaire des sommes requises pour constructions et réparations, en 1906. Soumis au président, 15 décembre 1905.

Bureaux centraux de l'Ontario	$ 418,120
Bureaux centraux de l'Est	209,020
Bureaux centraux du Nord-Ouest	327,250
Aménagement des stations centrales	1,254,600
Travaux souterrains	911,447
Artères de grand parcours	677,740
Terrains et bâtiments	433,000
	$4,231,177

La compagnie désire exécuter ces travaux. Elle voudrait donner au public le service qu'il demande. Et personne ne niera, je pense, que ce service a été excellent. On objecte que la compagnie a des pouvoirs trop étendus ; mais il est une disposition du bill en vertu de laquelle tous les amendements qui pourront être faits à la loi des chemins de fer relativement aux téléphones seront applicables à présente compagnie.

M. LANCASTER : Mais supposons qu'il n'en soit pas fait ?

M. BUREAU : Supposons qu'il n'en soit pas fait et que vous empêchiez le présent bill d'être adopté ? La compagnie continuera d'avoir exactement les mêmes pouvoirs qu'elle avait avant de venir se présenter ici. Vous cherchez simplement à entraver les opérations de cette compagnie, qui n'a jamais abusé de ses privilèges, comme on l'a démontré au comité des chemins de fer. L'honorable député d'York-sud (M. W. F. Maclean) déclare que les représentants des municipalités se sont présentés devant le comité des chemins de fer et ont demandé que ces privilèges soient restreints. Eh bien, je le déclare ici, sans crainte d'être contredit, il n'a pas été établi un seul cas dans lequel la compagnie aurait réellement abusé de ses pouvoirs. L'année dernière, devant le comité des téléphones, il n'a pu être établi un seul cas de cette nature. Le maire de Toronto a comparu devant ce comité et a cité un cas dans lequel une huilerie installée en dehors de la ville n'avait pu obtenir de communication, et il a lu un extrait d'une lettre de cette compagnie.

Mais le comité des chemins de fer étant allé aux renseignements, a constaté que, dans ce cas particulier, la compagnie de téléphone Bell était contrainte de planter dix-sept ou dix-huit poteaux, de traverser une voie ferrée et de se présenter devant la commission des chemins de fer avant de pouvoir effectuer ce raccordement. C'est le seul cas qu'on ait invoqué. Mais pour en revenir à l'objection de l'honorable député d'York-sud (M W. F. Maclean), supposons que vous empêchiez ce bill d'être adopté, vous allez priver le public du service auquel il a droit, car si le bill n'est pas adopté, la compagnie n'aura pas l'argent qu'il lui faut pour exécuter ces travaux.

M. LANCASTER : L'honorable député consent-il à ce que nous inscrivions, dans la charte d'une compagnie d'intérêt privé, les dispositions que nous voudrions insérer dans la loi générale?

M. BUREAU : Quelle que soit la compagnie qui s'adresse au Parlement nous ne devrions pas la choisir entre toutes et soumettre sa charte à des restrictions toutes spéciales. Pourquoi nous attaquerions-nous spécialement à la compagnie de téléphone Bell ? Est-ce parce qu'elle a donné un service plus satisfaisant qu'aucune autre compagnie? Si cette compagnie est tellement injuste, comment se fait-il qu'il n'en est pas surgi d'autres pour lui faire la lutte? A Toronto, où la concession de la compagnie

de téléphone Bell avait prix fin, la ville demanda des soumissions en vue de l'établissement d'un nouveau service ; mais il ne se présenta personne pour accepter cette offre et rivaliser avec la compagnie Bell. En empêchant l'adoption du présent bill, vous empêchez simplement le public d'obtenir le service dont il a besoin, et vous ne restreignez en rien les pouvoirs que cette compagnie détient en vertu de sa charte. Cette compagnie accepte toutes les restrictions qui lui seront imposées dans une loi générale : que pouvez-vous exiger de plus? Il est un article du présent bill qui dit que " toute législation déclarée applicable aux compagnies de téléphones sera applicable particulièrement à cette compagnie." Ainsi, quelles que soient les dispositions que vous adoptiez, la compagnie de téléphone Bell devra s'y soumettre. Toute telle législation sauvegardera l'intérêt public et la compagnie de téléphone Bell est prête à l'accepter. Mais, d'un autre côté, si vous empêchez l'adoption du présent bill, vous ne restreignez pas les pouvoirs de la compagnie, vous empêchez simplement le public d'obtenir le service auquel il a droit en empêchant la compagnie de se procurer les sommes nécessaires à l'exécution de ce service. Ce bill, à mon humble avis, devrait être adopté. Le comité des chemins de fer a décidé quel devrait être le chiffre du capital-actions. La compagnie avait demandé que son capital fût porté à $50,000,000 ; mais le comité des chemins de fer a réduit le chiffre à $30,000,000. Si le comité pense que ce chiffre de capital est trop élevé, c'est là une question que nous sommes prêts à discuter.

M. KEMP: Je ne crois pas qu'aucun membre du comité ait exprimé, ce matin, le moindre désir d'empêcher la compagnie de téléphone Bell de se faire autoriser à augmenter son capital. Ce n'est donc pas là le sujet de la discussion. Mais il est certaines raisons autres que celle indiquées ce matin qui ont porté certains députés à croire que le présent bill ne devrait pas être adopté tant que les amendements proposés à l'acte des chemins de fer relativement aux téléphones n'auront pas acquis force de loi.

Voici une autre raison qui me vient à l'idée. Lorsque la compagnie fut constituée en corporation, en 1881 ou en 1883, les municipalités se croyaient maîtresses de leurs rues. Mais, on découvrit, après des années, lorsque les cours de justice eurent à se prononcer, qu'elles n'avaient pas le libre usage de leurs rues comme elles le pensaient. Depuis quelques années, nous nous sommes aperçus que les municipalités ne sont pas maîtresses de leurs rues, que la compagnie peut ériger des poteaux, suspendre des fils et abattre des arbres comme bon lui semble.

Ce sujet fut discuté au comité des chemins de fer, et le ministre de la Justice annonça qu'il proposerait de modifier la loi sur les voies ferrées afin de donner aux municipalités la libre disposition de leurs rues. M. Ethier, l'avocat de la ville de Montréal, fut interrogé par le comité et déclara que cette municipalité désirait avoir le contrôle de ses rues pour ce qui est de l'érection des poteaux, de la pose des fils, de l'établissement des conduits souterrains et le reste. Les représentants de la ville de Toronto exprimèrent les mêmes vues.

M. BUREAU : M. Ethier a-t-il dit qu'il existait le moindre grief au sujet de la compagnie de téléphone Bell ?

M. KEMP : Il n'était pas prêt à faire une longue énumération des griefs.

M. BUREAU : Parce qu'il n'en existait pas.

M. KEMP : Il n'est pas juste que la compagnie de téléphone Bell ait le privilège d'envahir les rues de Montréal ou de Toronto pour y ériger des poteaux et y suspendre des fils où elle voudra, sans avoir égard aux désirs de ces municipalités ni aux intérêts des citoyens. Afin de démontre que cela n'est pas juste, il n'est pas nécessaire que les représentants de ces deux villes fournissent une liste de griefs.

La compagnie dit qu'elle ne désire pas empiéter sur les droits des citoyens, bien qu'elle en ait le pouvoir. Elle devrait être sur le même pied que les autres compagnies de télégraphe et de téléphone de date plus récente. Depuis deux ans se sont fondées et la compagnie canadienne de télégraphe et de téléphone et la compagnie de télégraphe et de téléphone du Nord-Ouest, et, à cette session, nous avons adopté la loi organique de la compagnie de télégraphe et de téléphone du Grand-Tronc-Pacifique. Chaque fois, nous avons décrété que les principes qui sont à la base des présents amendements s'appliqueraient à ces compagnies. Vu que la compagnie de téléphone Bell demande aujourd'hui l'autorisation d'augmenter son capital, de concert avec d'autres, j'ai soutenu devant le comité qu'il n'était que juste d'exiger qu'elle se soumît aux mêmes restrictions imposées aux autres compagnies. Le représentant de Trois-Rivières (M. Bureau) et d'autres députés ont répondu : Attendez que la loi générale soit adoptée. Nous avons consenti à attendre, pourvu qu'on insérât dans cette loi générale les restrictions auxquelles les autres compagnies sont soumises. Je croyais que cette modification de la loi des chemins de fer visant l'exception faite en faveur de la compagnie de téléphone Bell entrerait en vigueur avant l'adoption du présent bill.

Je ne veux pas refuser à la compagnie Bell l'autorisation d'augmenter son capital ; au contraire, je désire qu'elle l'augmente et quelle étende le champ de ses opérations. Mais, je veux la soumettre aux restrictions qu'exige le bien public. Il serait facile de réserver le présent bill un jour ou deux. Qu'importe au député de Trois-Rivières qu'il

soit adopté sur-le-champ ou dans quelques jours d'ici ?

Sir WILFRID LAURIER : Cela importerait peu à n'importe qui dans les premiers jours de la session ; il serait alors facile de réserver le projet de loi. Mais, nous espérons que la prorogation aura lieu cette semaine ou la semaine prochaine. Sauf aujourd'hui, il ne restera qu'une heure mercredi et une autre vendredi à consacrer aux bills d'intérêt privé. A moins de nous hâter, il est à craindre que ceux-ci ne puissent être adoptés.

M. W. F. MACLEAN: Eh bien, réservons ce projet de loi et, en attendant, occupons-nous des autres bills d'intérêt privé. Cette proposition doit être agréable au leader de la Chambre (sir Wilfrid Laurier).

Deux membres du cabinet foulent aux pieds les principes qu'ils avaient énoncés au sujet du présent bill. Il y a une autre chose qui semble étrange. A la dernière session, le Gouvernement a créé un comité pour étudier la question du téléphone. Un ministre de la couronne, l'ex-directeur général des Postes, présida à ses délibérations et obtint une masse de renseignements à l'appui des doctrines que nous cherchons maintenant à faire prévaloir. On nous disait que le principe que nous prônons serait reconnu par la loi et tout le monde s'y attendait. Mais, au moment critique, le directeur général des Postes résigna ses fonctions et fut remplacé par celui qui était alors l'avocat de la compagnie Bell. Il refusa toutes les garanties que réclamait la population ; il répudia tous les principes qu'elle espérait voir triompher. A l'entendre, c'est une monstruosité que de vouloir réglementer la compagnie de téléphone Bell. Il dit qu'à l'origine, elle a obtenu certains privilèges que le Gouvernement ne peut ni restreindre ni circonscrire.

Aujourd'hui même, le ministre de l'Agriculture, qui est censé représenter la classe agricole dans le cabinet, a énoncé des principes dont l'application priverait une compagnie de téléphone de la campagne du droit de relier son réseau à celui de la compagnie Bell. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux, lui-même, qui a déposé la loi générale sur laquelle on fonde tant d'espérance, nous dit qu'il modifiera son projet de loi.

Dans ces circonstances, pouvons-nous nous fier aux promesses du Gouvernement ? A maintes reprises, nous avons entendu le premier ministre déclarer que, lorsqu'un comité chargé d'une affaire a présenté un rapport, celui-ci doit servir de guide au ministère et à la députation. . .

M. DUNCAN ROSS : L'honorable député (M. W. F. Maclean) me permet-il de lui faire une question ? N'est-il pas en faveur de ce principe ?

M. W. F. MACLEAN : Non. Le Parlement exerce l'autorité suprême. Cependant, nous l'avons entendu énoncer mainte fois par le premier ministre. J'ai toujours soutenu, m'appuyant sur des autorités, que c'est le Gouvernement, et non ces comités, qui est responsable et qu'il ne peut pas dégager sa responsabilité. D'ailleurs, il devrait au moins être lié par ses propres déclarations et il nous a dit et répété qu'il porterait remède aux griefs que les compagnies de téléphone ont fait naître.

M. BUREAU : L'honorable député (M. W. F. Maclean) entend-il dire que, sans ces amendements, il n'autoriserait pas l'augmentation du capital de la compagnie Bell ?

M. W. F. MACLEAN : Certainement. Je n'ai pas l'intention de permettre à la compagnie d'augmenter son capital à des conditions qui lui permettraient d'étendre son monopole.

M. BUREAU : Ou son excellent service.

M. W. F. MACLEAN : Son service est bon sous certains rapports. Mais, l'inconvénient c'est que toute la population ne peut pas en profiter. Elle a posé en principe—et je n'ai jamais entendu énoncer un principe aussi pernicieux par une compagnie qui tient ses pouvoirs de l'Etat—qu'elle est libre de choisir ceux qui bénéficieront de son service. Elle devrait accommoder tout le monde à des conditions légitimes. Elle devrait servir le public comme il entend être servi. Tout ce qu'il demande, dans le présent cas, c'est de n'être pas obligé de se rendre au bureau de la compagnie Bell et de déposer son argent sur le comptoir, mais de pouvoir faire entrer les fils dans le bureau de la compagnie et d'utiliser ses tables multiples. C'est une affaire importante.

Sir WILFRID LAURIER : Je n'ai pas de peine à le croire.

M. W. F. MACLEAN : Evidemment, le premier ministre croit que le public n'a pas de droits à exercer contre une compagnie privée. Il n'en a que pour la compagnie. Cela ne l'empêche pas de se dire libéral et de se proclamer l'ami du peuple. Mais, un de ses partisans, le député de Labelle, a appris au peuple que le Gouvernement du jour est le plus tory et le moins libéral qui ait jamais existé au Canada. L'un de ses actes les plus mesquins a été de se désintéresser du bien public et de prêter main-forte à la compagnie Bell en augmentant son capital afin qu'elle puisse étendre son monopole.

Si le premier ministre veut s'occuper des autres bills d'intérêt privé qu'il consente à réserver pendant un jour ou deux celui de la compagnie de téléphone Bell. Je lui affirme que celle-ci obtiendra l'autorisation d'augmenter son capital dès que le Gouvernement aura accordé au public le droit de surveillance qu'il lui a promis et que ce dernier peut légitimement réclamer.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député a dit non seulement une fois ou deux

mais une douzaine de fois que le cabinet a pris des engagements qu'il n'a pas tenus. Le cabinet n'a rien promis, si ce n'est de déposer un projet de loi pour soumettre les compagnies de téléphone à la juridiction de la commission des chemins de fer, et il s'est acquitté de cette promesse.

M. LANCASTER : Tout ce qu'on désire. . .

M. SPROULE : La proposition que le Gouvernement a soumise à la Chambre. . .

(Exclamations.)

M. SPROULE : Cela peut prêter à rire aux députés de la droite, mais je les avertis que plusieurs de leurs amis du dehors ne trouvent pas qu'il y ait matière à rire.

M. BUREAU : C'est assez pour faire pouffer de rire n'importe qui.

M. SPROULE : L'avocat de la compagnie Bell si tant est qu'il le soit, pourrait permettre à ses adversaires d'exposer leur manière de voir.

M. D. ROSS : Que l'honorable député me permette de lui dire que j'ai ri parce qu'il s'est levé devant un de ses collègues et qu'il a gardé la parole bien que ce dernier eût commencé à parler.

M. SPROULE : Et qu'est-ce que cela peut faire à l'honorable député (M. Ross) ?

Je me préparais à relever certains propos du ministre de l'Agriculture au sujet de cet amendement. Celui-ci est ainsi conçu :

Mais il ne sera émis aucun ordre ni accordé aucun permis . . .

C'est-à-dire entre une compagnie locale et la compagnie Bell.

En vue de tel raccordement dans les cas où la compagnie avec laquelle on veut opérer le raccordement expoite un réseau téléphonique local dans la même cité, la même ville ou le même village, ou un réseau de grand parcours entre les mêmes localités, que la compagnie demandant ce raccordement, et, de l'avis de la commission, fournit au public un service convenable.

Nulle part au Canada, d'après les dépositions entendues par le comité, on n'est plus fermement convaincu de l'opportunité d'établir ces raccordements que dans la partie du pays que représente le ministre de l'Agriculture. Pourtant, celui-ci déclare qu'il ne faut pas accorder ce privilège, parce que ces compagnies locales entrent en concurrence avec la compagnie Bell, et que ces raccordements ne doivent être permis qu'en l'absence de toute concurrence.

Il a fait une autre remarque qui laisse entendre qu'il a pris une position tout à fait intenable. Si j'ai bien saisi sa pensée, dans le cas d'une compagnie locale ayant dix clients, dont sept dans un territoire qui n'est pas desservi par la compagnie Bell et trois dans une région où passe son téléphone, tout le réseau de la compagnie locale serait censé entrer en concurrence avec celui de la compagnie Bell et les raccordements seraient refusés. Ai-je bien compris ? Je voudrais le savoir car le ministre ne s'est pas exprimé clairement.

M. FISHER : Je citerai un exemple.

M. SPROULE : Voici ce que je désire savoir du ministre : lorsqu'il y a deux réseaux, l'un appartenant à une compagnie indépendante et l'autre à la compagnie Bell, et lorsque ces deux réseaux sont voisins, le bill confère-t-il le droit d'obtenir des raccordements dans le bureau qui est situé sur le parcours de la ligne de la compagnie locale ?

Bien qu'il puisse ne pas y avoir de téléphone Bell à cet endroit, la compagnie locale a le droit d'obtenir des raccordements mais, si je comprends bien, seulement lorsqu'il n'y a pas de concurrence, c'est-à-dire lorsqu'il n'y a pas d'autre ligne.

Or, si j'ai bien saisi la pensée du ministre, il est d'avis que, aux endroits où il y a d'autres téléphones mais où il n'y a pas de téléphone Bell, les compagnies auraient le droit d'établir des raccordements. Mais, elles ne pourraient le faire qu'à l'autre extrémité de leur propre réseau, parce que celle-ci est dans le village ou la ville où la compagnie Bell a une ligne de téléphone. Ces compagnies entrent alors en concurrence et ne sauraient raccorder leur réseau à celui de la compagnie Bell, selon lui.

Ne comprend-il pas qu'il serait impossible à une compagnie locale de tirer parti de cette disposition, si sa prétention était fondée ? En effet, elle ne pourrait établir ces raccordements qu'à l'autre extrémité de son réseau et non dans les bureaux de la compagnie. Cela contrecarrerait les désirs des compagnies locales qui veulent obtenir le droit d'effectuer les raccordements à l'autre bout de leurs réseaux. Qu'on me permette de citer un cas dont j'ai connaissance. Deux compagnies locales ont chacune un réseau qui passe dans un village. La compagnie Bell n'a pas de téléphones dans l'endroit desservi par ces compagnies sauf à l'autre bout du réseau de l'une d'elles. Les deux réseaux des compagnies locales se rendent jusqu'à un certain village ou passe la ligne de la compagnie Bell. Les trois compagnies sont logées sous le même toit, côte à côte, à quinze pieds de distance au plus.

Un tableau de commutation pourrait raccorder ces réseaux à celui de la compagnie Bell. Mais celle-ci refuse. Des habitants de la campagne, à dix ou douze milles, marchands ou propriétaires de scierie, téléphonent au village pour savoir si le chemin de fer a apporté des marchandises à la gare pour eux. La compagnie Bell refusant d'accorder des raccordements, ils s'adressent à un bureau ouvert dans le village. Or, la compagnie Bell ne permet pas de transmettre cette demande à la gare ; elle ne veut pas permettre à la compagnie locale d'y

poser son téléphone. Par conséquent, le client ne peut pas obtenir ce renseignement, à moins que celui à qui il s'adresse ait un téléphone Bell dans son bureau et qu'il transmette le message d'un téléphone à l'autre, pose la question et communique la réponse au client. Or, les trois téléphones sont côte à côte ; il suffirait de déplacer le commutateur pour établir la communication avec la gare et pouvoir se procurer ce renseignement. Mais, la compagnie Bell refuse ; elle ne veut pas souffrir qu'on pose dans la gare un téléphone appartenant à l'une ou l'autre de ces compagnies, et les clients des deux compagnies locales ne peuvent pas bénéficier du service. Voilà pourquoi nous demandons à modifier les lois organiques de la compagnie de téléphone Bell avant que le Parlement lui accorde les privilèges qu'elle sollicite, et nous avons parfaitement le droit de prendre la compagnie à la gorge tant qu'elle n'aura pas fait cette concession.

M. FISHER : Je dirai tout d'abord, en réponse aux dernières remarques de l'honorable député, qu'il me semble que, le ministre des Chemins de fer et des Canaux ayant fait connaître l'amendement qu'il proposera et le cabinet ayant déclaré que celui-ci serait incorporé dans la loi à la présente session, cela signifie que l'amendement qui a été lu mais dont la Chambre n'est pas saisie dans le moment aura force de loi à cette session même. Lorsqu'il aura force de loi, il s'appliquera à la compagnie Bell, soit qu'il ait été adopté avant ou après ce projet de loi. Peu importe que l'un passe avant l'autre. Par conséquent, rien ne s'oppose à l'adoption du bill relatif à la compagnie de téléphone Bell qui sera régie et réglementée par les prescriptions que le Gouvernement a promis d'inscrire dans nos statuts. Je ne comprends donc pas la nécessité de tenir le présent bill en échec.

M. SPROULE : Le ministre ne comprend-il pas que l'amendement du ministre des Chemins de fer n'aurait aucune utilité. même s'il était adopté?

M. FISHER : C'est justement le point que je désire discuter avec l'honorable député. Je ne comprends pas cela ; au contraire, je suis d'un avis tout différent. Je ne crois pas que la prétention de mon honorable ami soit fondée ni qu'elle soit corroborée par les faits. Tout d'abord, il fait une hypothèse. Il suppose qu'il y a trois compagnies, la compagnie Bell et deux autres compagnies locales, ayant chacune leur téléphone dans le même village, parmi la même population. Ces compagnies se font concurrence. La compagnie Bell a ses clients, une autre compagnie locale a les siens et l'honorable député dit que cette dernière a parfaitement le droit d'exiger de la compagnie Bell dans cet endroit tous les avantages de son service à titre d'échange.

Or, je soutiens que c'est une proposition déraisonnable, pourvu—et je désire que la condition soit bien comprise—que les tarifs de la compagnie Bell soient modérés et que son service soit efficace. Je m'appuie sur l'amendement dont le ministre des Chemins de fer a fait lecture et qui porte que la compagnie Bell ou toute autre compagnie dont les tarifs et le service ne seront pas satisfaisants devra prêter son réseau local—et non sa ligne de téléphone à longue distance—à une autre compagnie à titre d'échange. Je déclare que, si les tarifs et le service sont satisfaisants, nous n'avons pas le droit d'imposer ces raccordements. Quel est le but de ceux-ci ? Pourquoi demander ou imposer ces raccordements gratuits ? Uniquement pour servir l'intérêt public. Lorsque le bien public l'exige, les raccordements doivent être accordés afin que la population obtienne un service efficace et à prix modéré. C'est la seule excuse qu'on puisse invoquer pour imposer ces raccordements gratuits.

M. SPROULE : Pas du tout.

M. FISHER : Je le pense. Quelle autre raison y a-t-il ?

M. SPROULE : Que le ministre me permettre de lui dire quelle est l'autre raison. L'exemple qu'il a cité n'est pas le mien, tant s'en faut. Voici l'autre raison. Ces compagnies locales sont établies dans la campagne ; elles ont peu d'abonnés dans les villages, mais c'est là qu'elles se rapprochent du réseau de la compagnie Bell. Etant établies au loin dans la campagne où la compagnie Bell ne se rend pas, elles désirent obtenir ces raccordements.

M. FOSTER : Est-ce la raison ?

M. SPROULE : C'est la raison.

M. FISHER : Aux termes de l'amendement, elles peuvent obtenir ces raccordements.

M. SPROULE : Non.

M. FISHER : Elles peuvent les obtenir. Ce n'est qu'aux endroits où elles font concurrence à la compagnie Bell parmi la même population qu'on leur refuse ces raccordements.

M. SPROULE : Si une partie de...

M. FISHER : L'honorable député doit prendre sur lui et me laiser exposer la question Il a fait une hypothèse que je démolis de fond en comble. Dans le cas qu'il décrit, lorsqu'une compagnie locale a des téléphones au loin dans la campagne où la ligne de la compagnie Bell ne se rend pas, celle-ci doit permettre les raccordements. Mais si elle dessert la compagnie, si la compagnie Bell est une compagnie rivale qui donne un bon service à des prix raisonnables—et j'insiste sur ce concours de circonstances—alors, il n'est pas juste d'imposer ces raccordements et je ne

crois pas que la compagnie locale ait le droit de les exiger.

M. W. F. MACLEAN : C'est ce qu'avait promis le ministre de la Justice.

M. FISHER : Je ne le pense pas.

M. W. F. MACLEAN : C'est ce que dit la loi.

M. FISHER : Je ne suis pas de cet avis. Comme le dit mon voisin, ce que le Gouvernement a promis c'est de soumettre les compagnies de téléphone à une sage réglementation, et ce sera le résultat de cet amendement.

Nous croyons que lorsque le bien public l'exige, nous devons imposer ces raccordements gratuits; mais, c'est la seule raison qui puisse nous justifier de le faire. Je ne crains pas de le dire, nous n'avons pas le droit de dire à une compagnie qu'elle est tenue de donner certains avantages à une compagnie rivale, si cela n'est pas nécessaire pour sauvegarder l'intérêt public. Autrement, nous pouvons le faire mais tant qu'il n'est pas démontré que le bien public l'exige, nous n'avons pas le droit de dire à une compagnie : Vous accorderez à une autre compagnie tous les privilèges et avantages de votre réseau téléphonique.

M. W. F. MACLEAN : Mais le bien public l'exige.

M. FISHER : Je le nie.

M. W. F. MACLEAN : C'est ce que dit votre projet de loi.

M. FISHER : Je le nie, pourvu que les tarifs soient raisonnables et que le service soit efficace.

M. W. F. MACLEAN : Le ministre veut-il le lire dans le projet de loi ministériel ?

M. FISHER : C'est inutile ; libre à l'honorable député de le lire aussi souvent qu'il voudra.

M. W. F. MACLEAN : Lisez-le, de grâce.

M. FISHER : Je ne le lirai pas.

M. W. F. MACLEAN : Je vous en prie au nom des pauvres cultivateurs.

M. FISHER : L'honorable député n'a pas besoin de parler des pauvres cultivateurs. Je soutiens et je démontre, il me semble, que les pauvres cultivateurs devront obtenir des prix raisonnables et un bon service de la compagnie de téléphone Bell. Autrement, l'amendement que nous proposons obligera la compagnie Bell à donner des raccordements à une autre compagnie et les cultivateurs paieront un prix raisonnable. L'honorable député (M. W. F. Maclean) est rempli de sollicitude pour les pauvres cultivateurs. Je représente une forte population de cultivateurs, qui ne sont pas pauvres je me plais à le reconnaître.

M. W. F. MACLEAN : Vous aviez l'habitude de verser des larmes sur leur sort.

M. FISHER : Je plaignais leur sort lorsqu'on permettait aux amis de l'honorable député de les tondre et de les écorcher de toute manière. Nous avons tout changé cela et, aujourd'hui, les cultivateurs que je représente sont contents et prospères, ainsi que les cultivateurs de la circonscription de York.

M. W. F. MACLEAN : Maintenant vous compatissez au sort de la compagnie de téléphone Bell.

M. FISHER : Et, cette prospérité est en grande partie le résultat des lois rendues par le présent Gouvernement. Mais, nous nous écartons du sujet.

Je vais citer un exemple. Il y a dans les cantons de l'Est une compagnie locale indépendante. Cette compagnie a un champ d'opérations très étendu. Elle n'a pas de raccordements avec la ville de Montréal, mais elle voudrait parfois mettre ses abonnés en communication avec Montréal, Québec, Ottawa ou un autre endroit éloigné. Nous croyons qu'elle devrait avoir le droit de le faire à des conditions raisonnables, mais est-ce une raison pour qu'elle puisse exiger des raccordements gratuits, à titre d'échange dans l'endroit qu'elle dessert en même temps qu'une autre compagnie ? Pourquoi donc ? Ce sont des compagnies rivales ayant chacune leurs abonnés. Demeurant dans cet endroit, j'ai le droit de choisir la compagnie que je favoriserai, le service que je préfère mais, ayant fait mon choix, je ne puis pas exiger les avantages du service de l'autre compagnie.

M. W. F. MACLEAN : Certainement, si vous en payez le prix.

M. FISHER : Il n'y a aucun moyen d'en payer le prix. Je n'ai pas le droit d'obliger une compagnie à laquelle je ne suis pas abonné à me rendre des services que je ne rétribue pas. Je consens à exiger de n'importe quelle compagnie, quelle que soit son importance, un bon service à des prix raisonnables en faveur du public ; mais, je n'ai pas le droit de l'obliger à me rendre les services que je veux obtenir, si je ne suis pas prêt à m'abonner à cette compagnie.

M. W. F. MACLEAN : Supposons qu'il y ait un grand réseau dans tout le pays, tel que celui de la compagnie Bell, ne serait-il pas de l'intérêt public de maintenir ce réseau principal et d'y raccorder, aux mêmes conditions, les lignes de toutes les compagnies ?

M. FISHER : C'est une tout autre affaire.

M. W. F. MACLEAN : C'est un grand principe que vous niez et dénoncez par ce projet de loi.

M. FISHER : Je ne le repousse ni ne le dénonce. Cela n'a aucun rapport avec la question qui nous occupe.

M. W. F. MACLEAN : Dans ce cas, puisque la compagnie n'a pas un téléphone à longue distance, elle ne fait pas concurrence à la compagnie Bell qui lui permet d'utiliser son réseau à longue distance.

M. FISHER : L'intérêt public est protégé par la réglementation des tarifs des deux compagnies ; s'il est aussi protégé par l'obligation de donner une service efficace, c'est tout ce que nous avons le droit de prescrire et d'exiger, et c'est le but du présent amendement.

Revenons à la compagnie des cantons de l'Est. Elle donne un assez bon service local mais, règle générale, ses instruments et son outillage ne sont pas suffisants pour établir des communications à de longues distances. Aux termes de l'amendement, elle pourra obliger la compagnie Bell à lui procurer les avantages de ses raccordements à de longues distances. Ses instruments étant d'une qualité inférieure, elle peut établir un service local à meilleur marché que la compagnie Bell, que la compagnie qui a de bons instruments, d'excellents fils et des raccordements avec des endroits éloignés. Il ne serait pas juste d'exiger que la compagnie Bell donnât à cette autre compagnie des raccordements dans le voisinage et eût des tarifs aussi bas qu'une compagnie moins bien outillée et incapable d'établir des communications au loin. Ce sont des détails que la commission des chemins de fer devra prendre en considération lors des demandes de raccordement et de l'établissement de tarifs raisonnables pour le service local. Or, l'autre compagnie dont l'outillage coûte moins cher peut donner un service local à meilleur marché et avoir plus d'abonnés que la grande compagnie ne peut en avoir et n'en a en réalité.

Elle peut donner un service qui coûte moins cher parce que son outillage est d'une qualité inférieure et qu'elle n'a pas eu à dépenser autant. Par conséquent, exigeant des prix moins élevés, elle a plus d'abonnés. Il ne serait pas raisonnable de s'attendre que, parce qu'elle peut couper l'herbe sous le pied de la compagnie Bell, elle aura le droit en payant moins cher, de profiter de tous les avantages du meilleur outillage et des installations plus dispendieuses de la compagnie Bell. C'est à ce résultat que conduirait la proposition du représentant d'York-sud (M. Maclean). C'est un point que la commission des chemins de fer devra prendre en considération avant de décider si les raccordements demandés seront établis. La modification qu'on se propose de faire subir à la loi sur les chemins de fer protège l'intérêt public sous tous les rapports.

Dans ces circonstances, je me demande pourquoi on refuserait de laisser adopter ce bill qui concerne les affaires internes de la compagnie de téléphone Bell, après avoir obtenu du Gouvernement l'assurance que le bill relatif aux chemins de fer, qui entrera en vigueur dès la présente session, protégera et sauvegardera l'intérêt public.

M. PRINGLE : Je ne voudrais pas dire un mot qui pourrait entraver nos travaux. Je comprends que chaque moment est précieux. Il est probable qu'il ne reste qu'un jour où nous pourrons mettre en délibération les bills d'intérêt privé.

La compagnie des téléphones Bell est depuis longtemps établie au Canada ; elle a risqué ses capitaux dans une entreprise nouvelle ; depuis vingt-cinq ans, elle a étendu, développé et augmenté ses opérations et elle a procuré et procure encore à la population un assez bon service. Cette compagnie ne demande qu'à augmenter son capital. Je ne rappellerai pas ce qui s'est passé au comité des chemins de fer, mais je me souviens que, lorsque la compagnie a demandé d'augmenter son capital, plusieurs municipalités ont prétendu que ses lois organiques lui accordaient des pouvoirs trop étendus. Nous avons cru qu'il y avait lieu de la soumettre à certaines restrictions. Moi-même, j'entretenais cette opinion. Je comprenais que les privilèges accordés en premier lieu étaient trop considérables. La majorité des membres du comité a été du même avis. Le ministre de la Justice a soumis des projets d'amendement relatif à l'entrée de la compagnie Bell sur le territoire des municipalités et ces propositions furent renvoyées à un comité spécial. Le député d'York-sud prend une attitude que je ne puis pas approuver. Il soutient que toute compagnie, présente ou future, devrait avoir le droit de raccorder ses fils à ceux de la compagnie Bell. Cette proposition n'est pas pratique. La compagnie de téléphone Bell aurait-elle raison de contribuer aux progrès de ces autres compagnies et de préparer par là sa propre perte ? Je déclare que le projet du député d'York-sud, s'il était accepté, entraînerait la déchéance et la ruine de la compagnie Bell.

J'approuve autant que n'importe quel député le projet de réglementer cette compagnie, de contrôler ses tarifs et de la soumettre à la juridiction de la commission des chemins de fer. Je suis aussi d'avis que nous sommes d'abord comptables au public et tenus de veiller à sa protection. Mais, je déclare que le comité chargé de l'examen de ce projet de loi est d'opinion qu'il a protégé les intérêts du public parce qu'il a décrété que, partout où il y a une compagnie de téléphone dans un endroit qui n'est pas desservi par la compagnie Bell, cette compagnie peut raccorder son réseau au réseau de cette dernière à des conditions acceptables. Par là, il a procuré le service du téléphone à de longues distances à la population des centres où ne passe pas la ligne de la compagnie Bell.

Quiconque a entendu ou lu les dépositions reçues l'an dernier ne peut s'empêcher de

tirer la conclusion qu'il est absurde de prétendre assurer un bon service à la population, si l'on permet à toutes les petites compagnies de raccorder leurs réseaux à celui d'une compagnie plus importante. Le témoignage de ceux qui sont à la tête de compagnies indépendantes dans les Etats-Unis d'Amérique et qui ont comparu devant le comité tend à prouver cette assertion. Ainsi, M. Tétu a dit qu'il n'y avait qu'un seul moyen d'obtenir un bon service : assurer une entente parfaite entre les compagnies dont les réseaux se raccordent. Autrement, dit-il, le service serait impossible.

M. Pickering a déposé dans le même sens. De fait, tous les spécialistes assignés ont admis que ce serait un projet irréalisable.

Nous délibérons un bill tendant à augmenter le capital de la compagnie de téléphone Bell. Le ministère s'est engagé à faire subir à la loi sur les chemins de fer des retouches qui auront pour résultat de protéger la population. Pourquoi la Chambre n'accepterait-elle pas cette assurance ? Il a déjà déposé son projet de loi que la députation a confié à un comité spécial. Celui-ci a présenté un rapport qui, c'est admis, devra subir de légères modifications. Je soutiens que nous ne devrions pas aujourd'hui faire échec à la compagnie des téléphones ni lui refuser l'autorisation d'augmenter son capital, car nous avons la parole du cabinet au sujet des modifications qui seront apportées à la loi sur les chemins de fer.

M. LANCASTER : De ce que le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) et le député de Cornwall (M. Pringle) ont parlé à plusieurs reprises de faire échec à la compagnie de téléphone Bell, il ne faut pas croire que nous permettrons à cette dernière d'imposer tout ce qu'elle voudra à la législature fédérale, ni que le public se fiera au cabinet lorsque ses membres ne sont même pas d'accord.

Le député de Cornwall peut fort bien se contenter d'une promesse faite au comité des chemins de fer ; quant à moi, j'attendrai que cette promesse ait force de loi avant de laisser adopter le préambule ou toute autre partie du bill. Si les engagements que le ministre de la Justice a pris au nom du cabinet devant le comité des chemins de fer, en présence du député de Cornwall aussi bien qu'en ma présence, ont un sens, ils signifient que les Communes adopteront des prescriptions législatives avant qu'on nous demande d'augmenter le capital de la compagnie Bell ou de faire quoi que ce soit en sa faveur.

Je ne connais pas quels droits cette compagnie peut exercer ici à l'encontre des prérogatives de la population du Canada. Elle vient nous demander de quintupler son capital actuel. Les députés qui ont épousé sa cause nous disent qu'il ne faut pas la prendre à la gorge. De quel droit emploient-ils cette expression à l'adresse des membres de cette Chambre ? Si la compagnie Bell peut se passer du Parlement, celui-ci peut également se passer d'elle.

Nous ne négligeons rien pour administrer les affaires publiques, et la compagnie de téléphone Bell nous demande l'autorisation d'augmenter son capital afin de quintupler le chiffre de ses affaires. On laisse attendre qu'elle agit ainsi pour le plus grand bien de la population. Lorsque nous faisons observer que ses rapports avec les municipalités ne sont pas ce qu'ils devraient être; lorsque nous soutenons que nous ne devrions pas augmenter ses privilèges avant de modifier la loi générale applicable à cette compagnie et à toutes les autres, la droite nous dit qu'il n'y a pas lieu de prendre à la gorge la compagnie de téléphone Bell, qu'il vaudrait mieux nous fier au ministère, qui s'engage à prendre des dispositions. Mais celui qui nous donne ce conseil ne peut pas nous dire en toutes lettres ce que le ministère fera. S'il entreprenait de nous le dire, il se mettrait en contradiction avec tel ou tel ministre, car il est manifeste que les membres du cabinet ne sont pas encore tombés d'accord et qu'ils comptent sur les lumières réunies de toute la députation pour rendre leur projet de loi présentable.

Jamais je n'ai entendu de proposition aussi osée de la part d'une compagnie et, pourtant, j'ai entendu des propositions bien insolentes tomber de la bouche de ceux qui sollicitaient des privilèges du Parlement. Il faut, non seulement remédier à la situation à l'égard de cette compagnie, mais à l'égard de toutes les autres, et, s'il fallait passer tout l'été ici pour défendre les droits de la population contre la compagnie de téléphone Bell, nous n'accomplirions que notre devoir.

La compagnie semble persuadée que le Gouvernement ne lui fera pas tort et elle veut que son bill brûle l'étape pour une raison ou pour une autre. C'est probablement parce qu'elle sait que les modifications de la loi génrale sur les chemins de fer, modifications qui sont censées protéger les compagnies de téléghaphes et de téléphone de toutes sortes, soulèveront une discussion orageuse, et qu'elle voudrait faire adopter son bill persuadé que cela sera impossible, si ces modifications viennent en discussion, comme c'est probable, avant d'avoir revêtu une forme acceptable aux yeux des mandataires du peuple.

M. W. F. MACLEAN : Le premier minis- attendant que les modifications que l'on veut attendant que les modifications que l'on veut faire subir à la loi générale soient mises en délibération?

Sir WILFRID LAURIER : Il est une heure.

M. W. F. MACLEAN : Nous serons donc obligés de lire les dépositions cet après-midi.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

Sir WILFRIED LAURIER : Depuis la suspension de la séance, nous avons pensé que nous pourrions conclure une entente qui permettrait au comité d'adopter le bill dont la 3e lecture serait différée jusqu'après la modification de la loi des chemins de fer. Alors, la 3e lecture serait le premier article de l'ordre du jour.

M. W. F. MACLEAN : Cela remédierait probablement à l'inconvénient que nous redoutons : l'adoption du bill et sa mise en vigueur avant que l'intérêt public ait été protégé. Quant aux amendements à la loi lecture, si les droits du public n'étaient pas imprimés et je demanderai qu'on en prépare plusieurs copies à la machine à écrire.

Sir WILFRID LAURIER : Je crois qu'on s'en occupe.

(Il est fait rapport du bill.)

M. W. F. MACLEAN : J'ai donné avis que je proposerais une motion lors de la 3e lecture si les droits du public n'étaient pas sauvegardés. Je demanderai le renvoi du bill au comité.

Sir WILFRID LAURIER : Les droits du public comme les comprend l'honorable député. Je ne m'y oppose pas.

DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF A LA BANQUE ROYALE DU CANADA.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le bill (n° 131), déposé par M. A. K. Maclean, relatif à la banque Royale du Canada.

M. HENDERSON : On a donné avis de la présentation d'un amendement, mais le député intéressé est absent. Il ne savait peut-être pas que ce bill viendrait en discussion.

M. A. K. MACLEAN : Je crois qu'on a donné avis d'un amendement, mais je ne voudrais pas que le bill fût renvoyé à une autre séance.

M. HYMAN : Acceptez-vous l'amendement?

M. A. K. MACLEAN : Non.

M. FOSTER : L'amendement pourra être proposé lors de la 3e lecture.

(Il est fait rapport du bill.)

SUITE DE LA DISCUSSION EN COMITE SUR LE BILL RELATIF A LA COMPAGNIE DES EMBRANCHEMENTS DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre reprend la discussion sur le bill (n° 75), déposé par M. Crawford, tendant à constituer en corporation la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique.

M. W. F. MACLEAN.

Sur l'article 11 et l'amendement de M. Carvell.

M. CARVELL : Avant que cet amendement soit adopté, je crois nécessaire de relever succintement les déclarations faites vendredi dernier devant le comité général par le ministre des Chemins de fer. J'ai écouté ses paroles avec beaucoup d'attention, j'ai cru saisir sa pensée mais, de crainte d'avoir tiré de fausses conclusions, j'ai lu attentivement son discours dans les " Débats " et je ne saurais me rendre un compte exact de la portée de son raisonnement.

Il a soulevé trois objections contre le présent amendement. D'abord, il a semblé dire que le Grand-Tronc-Pacifique, pour une raison ou pour une autre, serait obligé de construire l'embranchement de Saint-Jean, si sa loi constitutive n'était pas modifiée par de nouvelles dispositions. Je reconnais que le ministre désire vivement relier Saint-Jean au Grand-Tronc-Pacifique par un embranchement. Je ne le soupçonne pas un seul instant de nourrir un autre dessein. Je crois également que tous les membres de la députation du Nouveau-Brunswick, sans distinction de partis, souhaitent que cette ville ait des communications par voie ferrée avec le Transcontinental. La seule divergence d'opinions porte sur la manière d'obtenir ces communications. Le ministre croit que nos chances seraient meilleures si on s'en tenait au parcours arrêté en premier lieu. Je suis d'avis qu'il y aurait plutôt lieu d'espérer la réalisation de nos vœux, si on permettait à la compagnie des embranchement du Grand-Tronc-Pacifique de raccorder sa voie avec la ligne-mère. Désirant rendre pleinement justice à l'honorable ministre, je citerai des extraits du discours qu'il a prononcé vendredi soir. Voici :

Une des conditions de l'arrangement conclu avec le Grand-Tronc-Pacifique c'est que cette compagnie construira certains embranchements et le Gouvernement entend obliger la compagnie à remplir cette condition.

Voici une autre compagnie qui se présente. Elle demande l'autorisation de construire un embranchement entre un point du Grand-Tronc Pacifique et la ville de Saint-Jean ; mais elle ne sera pas tenue de le construire, et si on autorise cette nouvelle compagnie à construire cet embranchement on affaiblit d'autant la réclamation du pays contre le Grand-Tronc-Pacifique.

Plus loin, il ajoutait :

C'est pour cette raison que je me suis opposé à ce que cette compagnie, une nouvelle compagnie, fût autorisée à construire un embranchement entre le Grand-Tronc-Pacifique et Saint-Jean. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est tenue de le construire.

M. DANIEL : En vertu de quelle charte ?

M. EMMERSON : Cette obligation ressort des débats de 1903 et 1904. La compagnie est moralement tenue de construire cet embranchement, comme faisant partie de l'ensemble de l'entreprise. Elle s'est fait autoriser à construire certains embranchements.

M. CARVELL : L'honorable ministre peut-il nous indiquer de la loi qui impose cette obligation à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ?

M. EMMERSON : Je n'ai pas prétendu cela. La condition n'a pas été stipulée dans la loi, mais elle fait partie de l'arrangement, de la convention, et la compagnie est tenue de s'y conformer.

Etait-ce assez fort, pour ne pas dire suffisamment ridicule ? Mais, le " Telegraph ", de Saint-Jean, a voulu tirer la conclusion qui découle du raisonnement du ministre. Je désire la citer, car je crois que le ministre voudra corriger la conclusion très erronée tirée de son discours et publiée aux quatre vents dans la province du Nouveau-Brunswick. Voici :

L'honorable M. Emmerson a fait observer que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique était obligée, aux termes de son acte constitutif, en tant que tronçon du réseau principal de Winnipeg à Moncton, d'établir un embranchement depuis Chipman jusqu'à Saint-Jean.

Je ne crois pas que le ministre lui-même voudrait créer cette impression. Je désire lui rendre justice; aussi, je déclare que, selon moi, il n'irait pas jusqu'à dire que la compagnie était obligée d'établir cet embranchement de Chipman à Saint-Jean, en tant que tronçon de la ligne-mère.

Cependant, je suis obligé, à la lecture de son discours, de tirer la conclusion qu'il cherchait à laisser entendre à la Chambre et au public que le Grand-Tronc-Pacifique était tenu de quelque manière de construire l'embranchement de Chipman à Saint-Jean. Or, j'ai lu tous les traités conclus avec le Grand-Tronc-Pacifique, en commençant par celui de 1903, toutes les déclarations qu'ils ont provoquées, toutes les lois relatives au Grand-Tronc-Pacifique adoptées depuis 1903, sans pouvoir découvrir la moindre preuve justifiant son assertion que la compagnie, aux termes d'une convention ou par un texte de loi, est tenue d'établir des embranchements. Le ministre a beau dire que cette obligation—obligation morale—résulte du texte du traité conclu en premier lieu. Tout ce que j'ai à dire c'est que cette doctrine est nouvelle et qu'on n'a encore jamais entendu dire qu'une compagnie de chemin de fer puisse être moralement tenue à faire quoi que ce soit. Je demande aux membres de la Chambre s'ils ont jamais eu connaissance qu'une compagnie de chemin de fer se soit acquittée de toutes ses obligations statutaires ou contractuelles, sans mentionner ses obligations morales. Si je dois ajouter foi aux paroles du député de Northumberland (M. Loggie), le chemin de fer de l'Etat, géré sous la direction du ministre, refuse lui-même d'accomplir un acte de justice et de payer le prix des vaches que ses convois écrasent. Pourtant, le ministre nous demande de croire que le Grand-Tronc-Pacifique, profondément pénétré de ses obligations morales, fermement résolu à donner raison à tous ceux qui ont pris la parole en sa faveur, construira un embranchement de Chipman à Saint-Jean, sans se demander s'il y a lieu de faire passer une voie ferrée à cet endroit.

Cela m'amène à parler de la question que j'ai discutée l'autre soir. Il n'y a pas que Chipman qu'on puisse relier à Saint-Jean par un chemin de fer. Je répète ce que je disais l'autre soir. Dans le projet du Grand-Tronc-Pacifique il n'y a rien d'aussi important aux yeux de la population des Provinces maritimes que l'embranchement se dirigeant sur le port de Saint-Jean.

Ne perdons pas de vue que nous sommes désavantagés par les accidents géographiques et la distance. Même en choisissant le tracé le plus favorable, la route de Portland serait encore plus courte de 50 à 75 milles. En dernière analyse, tout se résume à une question d'affaire et soyons certains que, si nous obligeons le Grand-Tronc-Pacifique à rendre les marchandises dans un port canadien autrement que par la route qui coûtera le moins cher, il trouvera le moyen d'éluder la convention et de se diriger vers un port des Etats-Unis. La seule manière de rendre ces marchandises dans un port de mer du Canada et de faire concurrence aux autres routes c'est de passer par la vallée du Saint-Jean. Cette route, plus courte de quelques milles, présente les pentes et les courbes les plus favorables ; c'est la meilleure entre Québec et le littoral canadien.

Je suis en mesure d'apprendre à la Chambre que les dernières études topographiques dans différentes parties du Nouveau-Brunswick établissent que, si vous choisissez le tracé de l'intérieur, disons de Grand-Falls à Cross-Creek—centre d'où vous pourriez vous diriger sur Saint-Jean—vous aurez à franchir une hauteur de 1,700 pieds et, au retour, trois à quatre cents pieds de plus à cause de l'élévation naturelle du lit du fleuve. En acceptant l'inclinaison la plus forte, celle de 4-100 par 100, vous aurez à franchir une distance de 40 milles où la pente sera la plus accentuée. En côtoyant le Saint-Jean, la plus grande difficulté qui se présente, c'est une élévation de 150 pieds, répartie entre des monticules de cinq à quinze pieds. Vous n'aurez pas à franchir une hauteur de plus de 150 pieds sur une distance de 130 milles.

A part le tracé, il y a la question des raccordements. Si vous choisissez la route de l'intérieur, vous croiserez l'Intercolonial à Cross-Creek et, ainsi que je l'ai fait observer l'autre soir, la compagnie, aux termes de son acte constitutif, a le droit d'utiliser l'Intercolonial et pourrait se rendre jusqu'à Fredericton par ce chemin de fer. Quel que soit le tracé que vous adoptiez, il faudra nécessairement construire un embranchement partant de Fredericton. Je vais plus loin et je déclare que, si la route de l'intérieur est choisie et si la compagnie est obligée de faire passer ses convois de marchandises par-dessus les montagnes de la rivière

Tobique, il faudra établir un embranchement de Grand-Falls à Saint Jean pour rendre les marchandises dans les ports canadiens.

Aussi, je ferais respectueusement observer au ministre qu'on peut choisir d'autres routes que celle de Chipman à Saint-Jean. Si celle-ci lui répugne, je consens à modifier ma résolution en remplaçant Chipman par un autre endroit, pour qu'il profite de ce projet de loi et que la ville de Saint-Jean et les ports des Provinces maritimes en général tirent parti des avantages qui résulteraient de l'établissement de cette grande voie ferrée nationale.

En second lieu, le ministre (M. Emmerson) a semblé prévoir ce qui se passera dans un demi-siècle. Il a prédit la situation épouvantable qui règnera à cette époque si ce chemin de fer est construit par la compagnie des embranchements plutôt que par le Grand-Tronc-Pacifique. Voici ce qu'il disait :

> La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, reconnaissant son obligation de construire ces embranchements, et prévoyant qu'à l'expiration du bail après cinquante ans, ou advenant sa résiliation pour contravention au contrat, le Gouvernement pourrait reprendre sa ligne, a jugé à propos de se protéger.
>
> Elle a fait insérer dans le marché une clause par laquelle le Gouvernement, s'il reprenait le chemin, serait obligé de racheter tous les embranchements dont le Grand-Tronc-Pacifique désirerait se défaire, et il n'est pas difficile de comprendre que tous les embranchements qui seront construits par cette compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique seront loués et exploités par le Grand-Tronc-Pacifique comme fasant partie de son réseau.
>
> Si le Grand-Tronc-Pacifique cessait d'exploiter la ligne principale, et si elle y voyait un avantage, elle voudrait pouvoir se défaire de ces embranchements à des conditions avantageuses.

J'ignore si le ministre veut parler des premiers embranchements ou de ceux que le présent bill autorise, mais je crois que ce sont ces derniers qu'il vise. Franchement, je crois entendre parler l'avocat de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, tant il tient à ce que ces embranchements soient construits en vertu d'une loi qui permet à cette compagnie d'obliger l'Etat à les acquérir à l'expiration de 50 ans. Or, si la compagnie prenait cette décision, ce serait parce que ces embranchements seraient improductifs et, dans ce cas, la population canadienne n'aurait aucun avantage à retirer de cette acquisition.

Il me semble qu'il vaut mieux construire ce chemin d'après une autre charte qui n'obligera pas les intéressés à acheter cette route improductive à l'expiration de cinquante ans. Je signalerai aussi une autre disposition de la même loi à laquelle il n'a pas fait allusion, je veux parler de l'article 10 du chapitre du statut de 1904. Il s'agit dans l'article 11 de cette disposition qui oblige le Gouvernement à acquérir tous les

embranchements dont la compagnie voudra se défaire ; l'article 10 accorde à la compagnie le droit de se servir, à l'expiration de cinquante ans, ou plus tôt, en cas de dédit, de toute la ligne principale du Transcontinental pour faire circuler ses trains d'une partie à l'autre de sa voie. Si l'on construit cette ligne d'après la charte demandée d'abord, dans cinquante ans si le Gouvernement acquiert cet embranchement, la compagnie se trouvera à avoir prolongé sa voie principale jusqu'à Winnipeg et à posséder en outre un embranchement de quarante-quatre milles s'étendant de Chipman jusqu'à Norton. Mais, d'après cette disposition, elle aurait le droit de se servir de chaque mille de la ligne de Winnipeg à Chipman pour relier la voie principale à ce petit embranchement de Chipman à Norton. Est-il raisonnable de perpétuer ainsi ce pouvoir? J'estime que, non seulement cette contre-proposition devrait être adoptée et qu'on devrait forcer la compagnie à construire ce chemin d'après les dispositions de cette loi, mais encore que le Parlement devrait intervenir et révoquer entièrement cet article de la loi adopté d'abord, et accorder le droit de construire cet embranchement, car dans le cas contraire, les enfants de nos enfants dans cinquante ans, ressentiront les effets désastreux de la proposition dont j'ai fait connaître les grandes lignes. Après tout, cette question n'a peut-être pas l'importance que je lui prête. Je saisis simplement l'occasion de faire observer au comité qu'il y a une autre raison très forte qui milite en faveur de l'adoption de cette contre-proposition.

Mon honorable ami a invoqué un autre argument que j'entends combattre de toutes mes forces. Il a dit : "Je n'ai pas pris cette décision de mon seul chef,"—il s'agit de ce qu'on a retranché et qui se rapporte à ces embranchements dans le bill déposé d'abord au cours de cette session—"ma décision a été bien mûrie et bien étudiée." J'estime que c'est là une tentative dont le but est de faire croire aux députés libéraux que l'attitude prise par l'honorable ministre est bien celle qu'entend suivre le Gouvernement et que, par conséquent, ils doivent rejeter cette contre-proposition. J'ignore—et je ne suis pas supposé savoir—ce qui se passe au conseil des ministres, mais dès l'instant que j'ai entendu dire qu'on retranchait des dispositions de ce bill ce qui se rapportait à ces embranchements, j'ai voulu connaître la politique du Gouvernement à ce sujet. Je me suis adressé à une personne qui est d'ordinaire assez bien renseignée ; j'ai constaté que le Gouvernement n'avait adopté aucune attitude relativement à ce projet de loi.

J'aimerais donc savoir quels sont ceux que mon honorable ami a consultés; je lui demanderais de m'indiquer sur l'initiative de qui il a agi, si ce n'est de la sienne propre, pour en arriver à cette décision. Il s'agit d'une question qui relève de la législation

privée. En ma qualité de député du Nouveau-Brunswick, je regrette de ne pas partager l'opinion de l'honorable ministre, mais mon attitude est loyale, car je considère que j'ai le droit d'exprimer mon sentiment lorsqu'il s'agit d'un bill d'intérêt privé, peu importe que mes vues ne concordent pas avec celles d'un autre membre de cette Chambre. Je suis convaincu que dans l'intérêt de la population du Nouveau-Brunswick, spécialement de celle de Saint-Jean, et j'irai plus loin en disant que dans l'intérêt du Grand-Tronc-Pacifique lui-même ainsi que dans le but d'obtenir de meilleurs moyens de communication par chemin de fer, on doit modifier ce bill de façon à permettre à cette compagnie de construire une ligne partant d'un point quelconque, peu m'importe que ce point-là ne soit pas Chipman, si on ne veut pas choisir cet endroit, mais d'un point quelconque sur la ligne du Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à Saint-Jean, ce qui nous permettrait de profiter, grâce à ces raccordements de la construction de cette grande voie ferrée. Pour toutes les raisons que j'ai mentionnées, je crois que cette contre-proposition devrait être adoptée. J'irai plus loin en disant qu'à mon avis, l'honorable ministre, s'il veut rendre ce bill acceptable, se montrer juste à l'endroit de ses collègues du Nouveau-Brunswick et envers lui-même, doit nous indiquer une raison quelconque qui le porte à s'opposer à la construction des différents embranchements mentionnés dans ce bill, mais il faudra que cette raison soit plus forte que celles qu'il a invoquées jusqu'à présent.

M. EMMERSON : Il est parfaitement vrai, ainsi que vient de le dire mon honorable ami, qu'il n'y a dans ce bill aucune disposition qui oblige le Grand-Tronc-Pacifique à construire une ligne de Chipman à Saint-Jean; en vérité, le bill déposé d'abord ne contient aucune disposition qui force la compagnie à construire aucun des embranchements qu'elle a le droit d'établir par ce statut. Mais indépendamment de tout cela, d'après l'entente intervenue, la compagnie s'oblige à construire l'embranchement mentionné par mon honorable ami, ainsi que certaines autres lignes semblables. L'honorable député doit se rappeler—non, car il ne faisait pas partie de la Chambre alors—qu'au cours des débats qui se sont développés ici, le très honorable premier ministre et d'autres membres du cabinet—je n'étais pas ministre dans ce temps-là—ont déclaré à maintes reprises que la compagnie construirait ces embranchements.

M. CARVELL : Mon honorable ami voudra-t-il m'indiquer où je trouverais le compte rendu de la discussion dont il parle ?

M. EMMERSON : Dans les Débats de 1903. On a répété que d'après le projet soumis par le premier ministre, le Gouvernement construirait une ligne de chemin de fer partant de Winnipeg et se dirigeant vers l'Est jusqu'à Moncton, et que toute cette voie ferrée, après sa construction, serait exploitée par une compagnie à certaines conditions. La question du choix de Moncton comme terminus de l'Est fut discutée, et l'on annonça que le projet comprenait aussi l'usage de l'Intercolonial jusqu'à Halifax. Il y a plus : à différentes reprises, on a déclaré que l'exécution de ce projet exigerait le doublement de la voie de l'Intercolonial, la diminution des pentes de ce chemin de fer entre Moncton et Halifax, même s'il fallait faire des détours pour suivre la route d'abord recommandée par sir Sanford Fleming, mais dont on s'était écarté dans la construction de ce chemin, et qui devait passer par la montagne Folleigh. On ajoutait encore que si ce terminus se trouvait à Saint-Jean, on pourrait utiliser l'Intercolonial à cet endroit. Mais il était parfaitement entendu et compris que le Grand-Tronc-Pacifique devrait construire une ligne partant de Chipman ou d'un point rapproché de cet endroit, dans le comté de King, Nouveau-Brunswick, et se dirigeant vers Norton et de là jusqu'à Saint-Jean.

M. CARVELL : L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de me dire en quoi cette promesse ou cette entente relative à la construction d'un embranchement jusqu'à Saint-Jean différait de la promesse ou d'une entente relative à la construction d'un embranchement jusqu'au Yukon ?

M. EMMERSON : La différence est très sensible, parce qu'il ne s'agirait plus dans ce dernier cas du transport des produits canadiens de l'Ouest aux ports canadiens de l'Est. J'affirmais que ces produits ne prendraient pas la direction de Saint-Jean, mais on a répété, à différentes reprises, que je me trompais. Les principaux directeurs de cette compagnie reconnaîtront qu'il ont promis d'exécuter ces travaux, et je suis parfaitement convaincu qu'ils rempliront leur engagement ; voilà pourquoi je crains qu'on ne nuise aux intérêts de Saint-Jean et à ceux de toute la province en accordant à cette compagnie le droit de construire une ligne ; la compagnie d'abord formée pourrait prétexter cela pour ne pas construire une ligne qu'elle s'est moralement engagée à bâtir, si l'on en croit toutes les déclarations des membres du Gouvernement au cours de ce débat dont j'ai parlé, si l'on se rappelle les promesses qu'elle faisait à la population du Nouveau-Brunswick à cette époque-là.

M. BORDEN : Comment pourrez-vous forcer la compagnie à remplir cet engagement, si elle se refuse à construire cette ligne ?

M. EMMERSON : J'ai déjà dit qu'il ne s'agissait pas d'un contrat strictement conclu au point de vue de la loi ; mon honorable ami apprécie pleinement, je crois, l'atti-

tude que je prends sur cette question. Les compagnies de chemins de fer ne sont peut-être pas plus obligées que les autres associations ou que les simples particuliers à remplir leurs engagements.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami veut-il laisser entendre que les intérêts du pays sont tout aussi bien protégés quand il n'y a pas de contrat que lorsqu'il existe des conventions formelles ?

M. EMMERSON : Quelquefois cette dernière alternative est préférable, et c'est précisément ce qui arrive dans ce cas particulier, parce la compagnie comprendra qu'il y va de son intérêt de construire ces embranchements. Je comprends que toutes ces grandes compagnies agissent surtout en vue de favoriser leurs intérêts, et je crois que c'est surtout le cas dans l'affaire qui nous occupe.

M. CARVELL : L'honorable ministre croit-il que la compagnie se trouvera suffisamment obligée par cette entente à construire un embranchement de Chipman à Saint-Jean, si elle constate qu'elle peut trouver un meilleur tracé en construisant un embranchement partant d'un autre point et se rendant jusqu'à Saint-Jean ?

M. EMMERSON : Je ne sache pas que Chipman doive être nécessairement le point de départ de cet ouvrage. La compagnie peut facilement changer le terminus qui doit se trouver au nord de cette ligne. Le point important, c'est d'établir des raccordements avec Saint-Jean par voie ferrée.

M. SAM. HUGHES : Devons-nous comprendre que le Grand-Tronc-Pacifique pourra à son gré construire des embranchements d'un point à un autre, si ces endroits lui conviennent, quand la ligne sera construite ?

M. EMMERSON : Je dis que le Parlement accordera probablement à cette compagnie ce droit-là, s'il croit que cela est désirable ; mais le point important, c'est d'atteindre un port maritime du Nouveau-Brunswick, ce port devant être le plus rapproché possible. C'est là le point que je veux établir relativement à cette question. Je dis que la compagnie sera contrainte par ses propres intérêts à construire cette ligne. Je ne dis pas que ces travaux ne s'exécuteront que dans cinquante ans ; la compagnie devra toujours tenir compte de ce qu'il lui arrivera, si elle néglige de remplir ces obligations. Si l'Etat se charge de l'exploitation de la ligne principale, cette compagnie se trouvera intéressée à ce que le Gouvernement acquiert aussi cet embranchement.

M. DANIEL : En quoi l'adoption de cette contre-proposition pourrait-elle avoir un effet quelconque sur tout cela ?

M. EMMERSON : Cet effet serait de diminuer la portée de cette entente. Nous n'avons pas de contrat avec la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique ; le Gouvernement ne se trouvera pas obligé d'acquérir un embranchement construit par cette dernière, mais il devra devenir propriétaire d'une ligne construite par le Grand-Tronc-Pacifique.

M. STOCTON : Mais tout dépend du bon plaisir du Grand-Tronc-Pacifique.

M. EMMERSON : Oui, et cette compagnie naturellement voudra se départir de cet embranchement. Elle demandera sans doute une promesse de vente et son intérêt la portera à construire elle-même cette voie ferrée. Je ne vois aucune raison qui me porte à croire qu'on doive s'écarter du projet déposé d'abord.

M. STOCKTON : Cette compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique n'est-elle pas après tout un produit de la compagnie du Grand-Tronc, n'avons-nous pas affaire aux mêmes personnes ?

M. EMMERSON : Mais il y a différentes entités, ainsi que mon honorable ami le sait, et il peut s'agir ou non des mêmes actionnaires.

M. STOCKTON : Si le fait d'inclure la construction de l'embranchement mentionné dans la contre-proposition de mon honorable ami (M. Carvell) doit empêcher probablement la construction de cette voie ferrée, est-ce que le résultat ne sera pas le même pour tous les autres embranchements ?

Le Grand-Tronc-Pacifique a le pouvoir de construire tous les autres embranchements qui sont mentionnés dans ce projet de loi. Si nous supprimons un de ces embranchements, cela n'aura-t-il pas pour résultat d'empêcher la construction de toutes ces autres lignes ?

M. EMMERSON : Mon honorable ami n'a pas entendu l'argument que j'ai invoqué à ce sujet, et je ne désire pas répéter ce que j'ai dit. A mon avis, si on accorde à la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique le droit de construire, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pourra invoquer cette raison comme prétexte pour ne pas construire sa ligne d'après les termes de la charte adoptée d'abord. Il est certain que nous désirons tous atteindre le même but.

M. STOCKTON : Je vois que mon honorable ami a déclaré que cette compagnie dont on demande la constitution civile est une compagnie étrangère. Comment, en cela, diffère-t-elle de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ?

M. EMMERSON : J'ai voulu dire qu'elle était étrangère à la première compagnie. C'est la signification qu'il faut donner au mot "étrangère" dans le cas qui nous occupe.

M. LANCASTER : Voilà pourquoi nous n'aurions pas dû adopter le préambule de ce bill.

M. EMMERSON : Mon honorable ami a critiqué la déclaration que j'ai faite sur l'attitude que j'ai prise, mais ma conduite n'est pas si étrange. Il est bien compris, je crois, que d'ordinaire, le ministre des Chemins de fer énonce la politique que le Gouvernement entend suivre en ce qui se rapporte à la législation relative aux voies ferrées, et, sans entrer dans plus de détails, je dirai que c'est l'attitude que je prends aujourd'hui, et il me semble que la proposition avancée par mon honorable ami ne peut être adoptée, car elle est contraire aux intérêts du pays et surtout, j'en suis convaincu, aux intérêts de la division Est en ce qui regarde l'Intercolonial. Qu'on songe donc à l'avenir, non pas à un avenir très éloigné, alors que les pentes de l'Intercolonial seront diminuées, que la voie sera doublée et. . .

M. CARVELL: Mon honorable ami espère-t-il que les marchandises seront transportées à Moncton et de là à Saint-Jean ?

M. EMMERSON: Non.

M. CARVELL : Alors, comment cela peut-il nuire à l'Intercolonial ?

M. EMMERSON : Je fais allusion à ce qui se rapporte à Halifax à la fin de cette contre-proposition.

M. CARVELL : Il n'est pas question de cela dans ma contre-proposition.

M. EMMERSON : Ce que j'espère, c'est que la voie principale passera par Chipman, que de ce dernier endroit partira un embranchement qui se rendra jusqu'à Saint-Jean. Je suis convaincu que ce dernier ouvrage sera terminé et pourra être livré à l'exploitation tout aussi tôt que sera terminée la ligne principale entre Winnipeg et Moncton.

M. DANIEL : Est-ce que cela comprend l'achat de la ligne qu'on désigne sous le nom de " Central Railway " ?

M. EMMERSON : Cet achat est possible, mais ce n'est là qu'un détail. Si ce chemin de fer ne présente pas trop de courbes ni de pentes, je puis facilement comprendre pourquoi la compagnie en fera l'acquisition. Je crois, en vérité, que ce marché se conclura. Il en résultera peut-être des changements quant à la route à suivre, et cela donnera lieu à des améliorations considérables. Il est vrai qu'on doit toujours tenir compte de la distance, mais dans le transport des marchandises, la distance importe moins que les pentes. On a prétendu que le Grand-Tronc dévierait de sa route à Chaudière pour se rendre à Portland. Il lui faudrait pour cela reconstruire sa ligne entre ces deux endroits pour pouvoir réaliser des bénéfices. La distance se trouverait raccourcie de 75 milles, mais, à cause des pentes elle se trouverait allongée de 200 milles, parce que tous ceux qui ont voyagé sur cette voie ferrée savent que celle-ci est dans un pire état que celui dans lequel se trouve l'Intercolonial entre Amherst et Truro. Il y a des pentes sérieuses sur cette ligne-là, de sorte que Saint-Jean et nos ports océaniques canadiens, grâce à une ligne de chemin de fer n'ayant qu'une différence de niveau de 4-10 de 1 pour 100 ont un avantage sur Portland, même s'ils se trouvent plus éloignés de Chaudière que ne l'est Portland. Je ne veux pas discuter cette question très longuement. J'exprime mes vues et je dis qu'à mon sens, cette contre-proposition devrait être rejetée.

M. DANIEL : Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement les observations que l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson) a faites vendredi soir ; j'ai relu le discours de mon honorable ami, et je dois dire que je ne trouve rien dans toutes ses remarques qui puisse nous engager à rejeter la contre-proposition de l'honorable représentant de Carleton (N.-B.).

L'honorable ministre dit que cette compagnie se trouve moralement obligée de construire ce chemin de fer, mais je crois que s'il voulait se rappeler les débats qui se sont développés au comité des chemins de fer en 1903, alors que le projet du Transcontinental venait d'être énoncé, il constaterait qu'il a lui-même déclaré que la compagnie du Grand-Tronc n'avait pas tenu l'engagement qu'elle avait conclu avec l'Intercolonial et qu'on ne pouvait espérer la voir observer un contrat par écrit. En vérité et comme corollaire de ce que mon honorable ami avait avancé alors à peine quelques mois plus tard, le ministère des Chemins de fer et des Canaux prenait des procédure contre le Grand-Tronc pour le forcer à remplir ses engagements. Si je ne me trompe, le parrain de ce bill ne s'oppose pas à ce que ces dispositions soient réinscrites dans cete proposition de loi. Le premier bill déposé les contenait, et en tant que je suis concerné en ma qualité de représentant de la ville de Saint-Jean, quand j'ai lu ces articles, je n'ai pas cru devoir m'occuper de cette question, et comme je me trouvais retenu à d'autres comités, j'étais absent quand on a rayé ces dispositions. A mon avis, on ne commettra pas d'injustice en inscrivant de nouveau ces articles et en fournissant au Grand-Tronc-Pacifique l'occasion, non seulement d'établir une correspondance à Chipman, mais encore de choisir le point d'attache de son embranchement avec le Transcontinental, de façon à faire de cet ouvrage une route de pentes et de courbes douces; cette ligne serait la plus courte et il ne serait pas nécessaire de la faire passer par Chipman. Je comprends que le chemin de fer du Centre auquel l'honorable ministre a fait allusion, est une ligne de courbes très courtes, et de pentes plutôt sensibles ; par consé-

quent, si on l'achète, il faudra améliorer considérablement ce chemin de fer afin de le mettre sur le même pied que le reste du Transcontinental dont les pentes ne mesureront que 4-10 de 1 pour 100 et dont les courbes seront à peine sensibles.

Ainsi que l'honorable ministre le dit, il faudra probablemnt reconstruire ce chemin de fer. Un autre argument, invoqué par mon honorable ami (M. Emmerson) est très important ; l'honorable ministre a dit que si l'intérêt du commerce l'exigeait, on construirait un embranchemnt jusqu'à Saint-Jean. Si ce chemin de fer est destiné à rendre de véritables services, il est hors de tout doute que le développement du commerce exigera qu'on construise la ligne la plus courte possible jusqu'à un port ou la marée se fait suffisamment sentir, ou jusqu'à un port de la baie de Fundy.

Voilà une raison que je puis apprécier à sa juste valeur, et je crois qu'on peut l'invoquer à bon droit, mais ce n'est pas là un argument qui démontre pourquoi cet embranchement qui s'étendrait jusqu'à Saint-Jean, devrait nécessairement partir de Chipman. Cette compagnie est certainement sous la haute main et sous l'influence du Grand-Tronc-Pacifique. Je ne vois donc aucune raison pour qu'on s'oppose,—et je suis surpris quelque peu de voir le ministre des Chemins de fer et Canaux soulever des objections—à ce que cette compagnie ait le pouvoir de faire partir cet embranchement de l'endroit qui lui semblera le plus avantageusement situé au point de vue des résultats à obtenir. Je serais porté à demander à l'honorable ministre de retirer son objection. Quant à la question de retarder la construction de ces embranchements, d'aujourd'hui à soixante ans, alors que les membres de la députation actuelle dormiront probablement leur dernier sommeil, il me semble que c'est là un argument dont on ne devrait pas s'occuper.

Mon honorable ami (M. Carvell) qui a présenté cette contre-proposition a, à mon avis, exposé au comité les arguments les plus forts qu'il pouvait invoquer à l'appui de sa contre-proposition. Je ne ferai donc pas perdre le temps de la Chambre en discutant plus longtemps cette question; je me contenterai d'exprimer l'espoir que le comité réinscrira cette disposition dans le bill en question. Je ne puis voir en quoi cela nuirait au Grand-Tronc-Pacifique ou aux autres intéressés, tandis qu'au contraire, il me semble qu'il y aurait certains avantages à gagner en accordant à cette compagnie le pouvoir de construire un embranchement qui s'étendrait jusqu'à Saint-Jean ou jusqu'à un autre point sur la baie de Fundy. J'espère donc que le comité adoptera cette contre-proposition.

(L'amendement de M. Carvell, mis aux voix, est adopté par 44 contre 20.)

M. DANIEL.

Sur l'article 12 (émission d'actions).

M. FOSTER : Quelle base a-t-on adoptée pour établir cette différence dans l'émission des actions ? Pour certains de ces embranchements, on accorde une marge de $30,000 par mille ; pour d'autres, cette marge représente $40,000, tandis qu'elle s'élève à $30,000 dans d'autres cas.

M. EMMERSON : Il s'agit d'un bill d'intérêt privé et je ne possède pas le renseignement que l'honorable député me demande de lui fournir.

M. FOSTER : Dans ce cas, le parrain de cette proposition de loi devrait fournir ce renseignement.

(L'article est réservé).

Sur l'article 4 (capital-actions).

M. FOSTER : Ce capital pourra être porté à $50,000,000. On autorise la construction d'un certain nombre d'embranchements qui représentent une longueur totale d'environ 4,500 milles. Supposons qu'on ne construise qu'un quart de ces voies ferrées, est-ce que la compagnie pourra émettre des actions au montant de $50,000,000 ? Je ne vois dans ce bill aucune disposition qui limite cette émission de capital-actions au nombre de milles construits. Depuis que cette proposition de loi nous a été soumise, on a augmenté de 1,000 milles la longueur totale des embranchements que cette compagnie pourra construire.

M. EMMERSON : Je ne vois aucune objection à cette disposition.

M. FOSTER : L'honorable ministre ne voit pas d'objection à ce qu'on permette à cette compagnie d'émettre des actions jusqu'au montant de $50,000,000 pour la construction de 1,000 milles ou de 500 milles de chemin de fer ?

M. EMMERSON : Je propose le renvoi de la suite de la discussion à la prochaine séance.

(La motion est adoptée, et rapport est fait à la Chambre de l'état de la question.)

3e LECTURE

Après délibération en comité, de divers projets de loi d'intérêt privé :

Le 1er (n° 161) constituant en corporation la " Trans-Niagara Bridge Company ", déposé par M. Calvert ;

Le 2e (n° 131) relatif à la banque Royale du Canada, déposé par M. A. K. Maclean ;

Le 3e (n° 130) concernant la compagnie du chemin de fer de la Grande-Vallée, déposé par M. Calvert ;

Le 4e (n° 140) relatif à la " Southern Central Pacific Railway Company ", déposé par M. McCraney ;

Le 5e (n° 190) pour faire droit à Asenath Ramsay, déposé par M. Duncan Ross ;

Le 6e (n° 193) pour faire droit à Frederick William Wight, déposé par M. Parmelee ;

Le 7e (n° 192) pour faire droit à James Allen, déposé par M. Calvert ;

Le 8e (n° 191) pour faire droit à Jane Frances Fields, déposé par M. L. G. McCarthy.

ADOPTION DU BILL RELATIF A LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA VALLEE DU FORDING.

La Chambre se forme en comité pour délibérer sur le bill (n° 197) tendant à autoriser la compagnie de chemin de fer de la vallée du Fording (M. Galliher).

Sur l'article 3.

M. FOSTER : Quelle est la longueur de cette ligne ?

M. GALLIHER : Cent-cinquante milles environ.

(Il est fait rapport du bill, qui est lu une 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU BILL PRONONÇANT LE DIVORCE DE WILLIAM NAPOLEON VAUGHAN.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 180) relatif au divorce de William Napoléon Vaughan.—M. Stewart.

Sur le préambule.

M. LANCASTER : J'aimerais à savoir du ministre de la Justice s'il a examiné les témoignages. Or, paraît-il, les dépositions révèlent un état de choses presque incroyable. Je ne veux pas discuter cette affaire et faire perdre à la Chambre un temps précieux, attendu que l'on semble disposé ici à accorder toute demande en divorce qui se peut présenter.

Pour ce qui est de l'espèce actuelle, je dois dire que les témoins se sont discrédités d'eux-mêmes ; cela ressort assez de la lecture des témoignages. Je veux parler des témoins du requérant.

Si le ministre de la Justice se déclare pour le divorce, il ne me reste rien à ajouter.

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : Dans cette affaire j'ai lu les dépositions, et si les dépositions telles qu'imprimées dans ce livre, sont conformes aux faits, il serait difficile d'imaginer une cause plus claire de divorce. Parmi les incidents que l'un des témoins raconte, il dit que l'intimée a été trouvée dans un lit entre deux hommes à la fois.

M. LANCASTER : Je demande au ministre s'il a pesé la valeur des témoignages qui sont rapportés là, s'il ajoute foi à ces témoins, car pour moi je ne crois pas ce qu'ils ont dit.

M. AYLESWORTH : Je suppose bien que le tribunal qui a eu à juger de la crédibilité des témoins, le tribunal qui les a vus, qui les a entendus et transquestionnés, s'est trouvé en meilleure position que nous pour décider s'ils disaient la vérité ou fabriquaient une histoire.

M. LANCASTER : Tout ce que je puis faire, c'est de protester. Je me refuse à déléguer à un comité du Sénat mes fonctions de membre du Parlement et de croire à cette preuve parce que ce comité y a cru. Ainsi, je proteste contre l'adoption de ce bill.

(Il est fait rapport du bill, lequel est lu pour la 3e fois et est adopté.)

ADOPTION DU BILL PRONONÇANT LE DIVORCE D'EILEEN MARY MACKINTOSH.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 185) relatif au divorce d'Eileen Mary Mackintosh.—M. Campbell.

Sur le préambule.

M. GALLIHER : Je désire appeler l'attention de la Chambre sur la situation quelque peu singulière où se trouve ce bill.

Le bill est venu devant le comité des bills d'intérêt privé, dont je fais partie. En raison, selon moi, de l'insuffisance de la preuve telle qu'imprimée, j'ai été l'un de ceux qui ont voté contre le bill, lequel a été rejeté par le comité des bills d'intérêt privé. Rapport en a été fait en conséquence à la Chambre, et motion a été faite pour qu'il fût renvoyé devant le comité et de nouveau examiné. Les raisons données pour ce renvoi étaient au nombre de trois. On alléguait le petit nombre de membres présents au comité ; ce qui est une très bonne raison, si elle est fondée. En deuxième lieu, le ministre de la Justice, discutant la chose devant la Chambre, a déclaré qu'il était près d'une heure lorsque le seul membre du comité qui eût jugé à propos de discuter l'affaire cessa de parler et ne crut pas devoir ensuite ce jour-là reprendre la discussion. Je ne vois pas que ce soit là une raison pouvant motiver tel renvoi. Jusqu'à une heure, il est loisible à tout membre du comité ou ministre présent de discuter tout bill dont est saisi le comité ; mais c'est à lui de veiller à la chose et de ne pas manquer l'occasion qui lui est offerte d'exprimer ses vues, avant que le vote soit pris.

La troisième raison que l'on a invoquée, c'est que le comité du Sénat chargé d'examiner les demandes en divorce avait adopté le bill et que, ayant les témoins devant lui, ce comité devait être le meilleur juge de la crédibilité des différents témoins.

Cette dernière et troisième raison n'est pas non plus, selon moi, suffisante. Je suis en partie d'accord avec l'honorable député de Lincoln-et-Niagara (M. Lancaster) pour ce qu'il a dit, mais je vais plus loin, car je

m'aperçois que, même au Sénat, l'on n'adopte pas toujours les bills qu'il plaît au comité du Sénat d'adopter. J'assistais la semaine dernière au vote pris au Sénat sur ce bill. Sauf les membres du comité, toute la Chambre haute vota contre le bill, qui fut rejeté, nonobstant le rapport favorable présenté à la Chambre par son comité, qui avait eu les témoins devant lui.

On voit par là que la dernière raison invoquée pour le renvoi du bill devant le comité n'en est pas une.

La seule raison qui pourrait tenir debout est celle qui a trait au petit nombre de membres présents au comité. Il y avait là trente et un députés ; dix-huit ont voté contre le bill et treize pour ; majorité : cinq.

Comme membre de ce comité, j'ose dire que la présence de trente et un membres dans la salle constitue un effectif considérable, plus considérable qu'il ne s'en est jamais trouvé là neuf fois sur dix depuis le commencement de la session. Et voilà pourquoi je dis que cette première raison ne saurait être un motif de renvoi.

Et qu'est-il résulté de cela ? Dix-sept députés de ceux qui étaient là, à cause que la Chambre, selon eux comme selon moi, avait fait peu de cas de leur opinion. Pour moi, je n'étais là que pour protester, comme la première fois, contre l'adoption du bill.

Voici l'état de choses anormal en présence duquel nous nous trouvons. Supposons que ceux-là qui avaient voté la première fois se fussent tous trouvés dans la salle la deuxième fois, il serait arrivé que dix-huit eussent voté contre le bill. Au lieu de cela, il s'en est trouvé dix-sept qui ont voté l'adoption. J'ajouterai que pas un seul de ces dix-sept était de ceux qui la première fois avaient voté le rejet du bill.

Nous voici par conséquent avec une majorité qui vote le rejet du bill et une autre, dans une salle composée de vingt membres, qui en vote l'adoption ; et l'on vient nous dire qu'un comité de trente et un membres n'est pas suffisant.

Quel rapport allons-nous adopter ? Celui de la majorité ou celui de la minorité ? Qu'a-t-il été fait lors du deuxième examen de ce bill ? A-t-il été offert de nouvelles preuves ? S'est-il passé autre chose que l'enregistrement par certains députés d'un protêt formel ? Non, le résultat a été qu'à la suite de démarches auprès des membres du comité, il s'est trouvé qu'un plus grand nombre de députés favorables au bill sont venus à la séance. Voilà le plus clair de l'affaire.

Il s'était dit dans le temps que des amis de ceux qui s'opposaient au bill avaient été vus parlant aux députés, et on en avait conclu qu'il se faisait un travail dans les couloirs de la Chambre pour enterrer le bill. Etant de ceux-là qui ont fait opposition au bill, je dirai, de ma part et de la part de beaucoup d'autres dont il a été question, que personne n'a essayé de nous circonvenir, pas plus dans un sens favorable au projet que dans un sens défavorable.

On m'a demandé si j'avais lu les dépositions; on m'a demandé ce que j'en pensais, et j'ai pour lors déclaré, comme je le déclare aujourd'hui, que je croyais la preuve insuffisante, et cela parce que je ne croyais pas un mot du témoignage du médecin.

Voilà où en est l'affaire. L'instance en divorce est de celles qui devraient échapper aux sollicitations dont les députés se voient poursuivis ici dans les couloirs de cette salle ; et la raison en est bien simple : ce n'est pas une affaire de politique ; il n'est pas là question de savoir si la chose est dans l'intérêt du pays ou non ; il n'y a là rien à propos de quoi faire appel au peuple ; l'intérêt général n'y est en aucune façon concerné. C'est un bill dont l'adoption doit dépendre uniquement de la preuve faite.

Ceci m'amène à parler d'une chose sur laquelle je désire appuyer. Je veux bien admettre que tous ceux qui ont voté pour le bill ont suivi les dictées de leur conscience et ont jugé la preuve suffisante. C'était leur droit d'agir comme ils l'ont fait. Pour moi, j'en ai voté le rejet, avec une majorité du comité, et je l'ai fait parce que j'ai jugé insuffisantes les preuves fournies. Tout cela démontre que le Parlement n'est pas la place où il convienne de venir demander le divorce. C'est aux tribunaux du lieu qu'il faudrait s'adresser. Les diverses provinces devraient être autorisées à avoir leurs propres cours de divorce. Laissons ces causes à des juges, qui s'en rapporteront à la preuve et n'auront pas à craindre d'être circonvenus, comme nous le sommes ici. Quand je dis " circonvenus ", je n'entends pas dire par là que personne ait été sollicité à appuyer ce bill ou à s'y opposer ; mais je veux parler de cette pratique qui consiste à pousser les gens à se porter en corps dans une salle de délibérations pour telle ou telle fin.

Voilà l'objection que je soulève ; et je dis que cette Chambre devrait rendre une loi autorisant les tribunaux des différentes provinces à prendre connaissance des causes de divorce qui s'y produisent ; soulager de cette obligation et les membres de cette Chambre et les membres du Sénat ; car, pour moi du moins, c'est un devoir dont j'aime bien peu à m'acquitter.

Je ne veux pas entrer dans la discussion de la preuve faite ; je risquerai néanmoins cette remarque générale, qu'en dehors du témoignage du médecin, il n'y a pas un iota de preuve tendant à établir l'inconduite de l'intimé, qui a pu être imprudente, mais n'a rien fait sur quoi asseoir un jugement de divorce. Les seuls témoins que l'on ait fait paraître devant le comité, pour ne pas parler du médecin, mettent à néant l'unique présomption d'inconduite qui eût pu faire tomber le cas sous le coup des dispositions de nos statuts relatives au divorce.

Ces mêmes témoins que l'on a assignés

pour établir des fréquentations illicites, ont exonéré l'intimée de toute action immorale ou action quelconque qui eut justifié l'application à son cas de nos lois sur le divorce. La présomption d'avoir fait certaines choses parce que l'intimée s'est trouvé en certains lieux se trouve écartée par suite du témoignage rendu par les propres témoins de la requérante.

Pour ce qui est du témoignage du médecin—je parle ici d'une manière générale, car je ne veux pas entrer, pour une affaire le ce genre, dans aucuns détails—on voit que ce médecin a manqué à son devoir, ou bien qu'il enfreint tous les usages de sa profession, quand il a révélé la nature de la plainte de son client. A quelque point de vue moral que l'on se place, j'ai parlé de la chose à plusieurs médecins, et tous m'ont assuré que le devoir de ce médecin était bien tel que je l'ai dit. Tout le monde admet que son devoir était de garder le secret le plus absolu.

Mais si l'on croit prétendre que, dans un cas aussi particulier que celui-ci, son devoir était d'informer les plus immédiatement intéressés, voyons donc comment il s'est acquitté de ce devoir. A-t-il agi immédiatement, ou a-t-il attendu plusieurs mois? Il n'a ouvert la bouche que plusieurs mois après, c'est-à-dire longtemps après qu'on aurait pu s'attendre qu'il en serait résulté des ennuis. Si c'était alors son devoir de faire une déclaration ou de prévenir les intéressés, est-ce bien ce qu'il a fait? Non pas. Quand il devint nécessaire d'avoir, en cette affaire, l'appui de ce médecin, on lui écrivit, et j'attire tout particulièrement sur ce fait l'attention du comité. Ce n'est que quand on jugea nécessaire d'avoir la déposition de ce médecin qu'on lui écrivit. Et alors, qu'arriva-t-il ? Plusieurs mois après, et sans hésiter, ce médecin écrivit que les choses s'étaient passées de telle et telle manière.

Il a écrit cette lettre et il l'a envoyée, divulguant ainsi un secret qui aurait dû rester strictement entre lui et son client. Le médecin qui ne craint pas d'en agir ainsi —et je ne crois pas qu'il y en ait beaucoup au Canada—ne s'en tiendra pas là. Ce médecin-là a bien pu accepter de l'argent en échange de sa lettre, et l'homme qui, dans un cas semblable, acceptera de l'argent, n'est pas digne que je croie son serment. Si on ne tient aucun compte de cette déposition, et de quelques autres déclarations de minime importance touchant la nature de l'ordonnance, on ne peut faire autrement qu'admettre qu'il n'y a pas là la moindre preuve pouvant justifier cette demande en divorce, en nous en tenant aux lois qui régissent les instances en divorce en ce pays. Ce sont là mes raisons pour m'opposer à cette requête. Je n'ai aucun intérêt personnel à la chose. Je n'ai aucun intérêt à tenir unis ou à désunir ces deux conjoints. C'est là une besogne qui me répugne, mais après avoir lu attentivement le dossier de cette affaire, et dans la conviction où je suis qu'il s'agit ici d'un cas qui doit être décidé d'après le principe de preuves suffisantes ou insuffisantes, j'en suis venu à la conclusion qu'il n'y avait qu'une manière pour moi d'exprimer ici mon avis, et c'est de voter contre ce bill.

J'attire tout particulièrement l'attention de la Chambre sur la position dans laquelle nous nous trouvons tous ici. Nous avons ici à choisir entre le rapport d'une majorité et celui d'une minorité. Nous connaissons ces deux rapports. Je n'ai pas dessein de présenter aucune motion, mais je crois que nous devrions admettre que, pour un cas semblable, qui a été déféré à un comité aussi choisi et aussi considérable que tous ceux qui d'ordinaire étudient les bills privés, nous devrions nous ranger à l'avis exprimé par ce comité. Si le comité s'est prononcé contre le bill, quelles raisons pourrions-nous avoir de le lui renvoyer ? Ce ne pourrait être que parce que ce comité n'était pas constitué comme il aurait dû l'être, ou encore parce qu'on pourrait avoir de nouvelles preuves à produire. Mais il n'y a pas eu de nouvelles preuves. Sans autre discussion, et tout simplement grâce à la force du nombre, le bill a été voté, le plus grand nombre de ceux qui auparavant avaient voté contre étant cette fois absents. Alors, je me demande pour quelle raison, après avoir ainsi renvoyé ce bill, nous irions maintenant l'adopter.

M. LANCASTER : J'approuve en principe tout ce que vient de dire l'honorable député qui m'a précédé. S'il fallait s'en tenir aux dispositions produites par cette instance en divorce, il faudrait la refuser Comme je l'ai déjà dit, en cette affaire, ce qui me préoccupe surtout, ce n'est pas de savoir si c'est l'homme ou la femme qui veut le divorce, ou d'en arriver à nous convaincre que nous ne causerons aucun préjudice à ces époux en agréant leur demande, mais bien de savoir quel pourra être l'effet pour le pays du relâchement du lien de mariage quand on saurait que nous ne nous montrons pas, à Ottawa, trop difficiles en ces matières.

Si cet homme était accusé d'un délit criminel, vous ne pourriez pas le faire condamner avec ces preuves insuffisantes. J'approuve entièrement ce qu'a dit le député de Kootenay, quant aux raisons qui ont motivé le renvoi de ce bill. Je me suis opposé à ce renvoi, parce que j'ai cru que nous devions avoir assez de respect pour notre comité des bills privés pour en conclure qu'on a dû avoir d'excellentes raisons de refuser d'accepter ce bill, contrairement à ce qu'en avait décidé le Sénat. On a fait valoir alors l'argument invoqué par le député de Kootenay que notre devoir était de ne pas intervenir, du moment que le Sénat avait accepté ce bill. Mais je dis que le Sénat ne devrait pas, non plus, intervenir davantage dans ce que nous pouvons faire. La législature élue par le peuple a tout autant à cœur que le Sénat de maintenir la moralité et le bon renom de ce pays, et je ne veux pas qu'on vienne encore nous retorquer que, parce que

le Sénat a jugé bon d'accepter ce bill, nous ne devons pas, nous, avoir l'audace de prétendre qu'il n'est pas dans l'intérêt du pays de nous rendre à cette demande.

Le préambule de ce bill n'est pas prouvé. On y allègue que ce jeune homme s'est rendu coupable d'adultère dans la ville de Rossland.

Plusieurs témoins ont été amenés de là-bas pour prouver cela, mais, loin d'avoir rien pu établir en ce sens, ils ont prouvé au contraire que ce jeune homme était innocent. Ils ont rendu compte de tous ses mouvements dans la ville où il a été vu, de telle sorte qu'il devenait pour ainsi dire impossible que le mari eût pu se rendre coupable de ce qu'on lui reprochait dans le préambule du bill. Quelle doit être en semblable concurrence, la ligne de conduite du Gouvernement ? Je suis prêt à être tourné en ridicule par cette Chambre en venant demander que le Gouvernement prenne la responsabilité des bills privés ; mais le Gouvernement est ici responsable au même point que s'il s'agissait de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, ou d'un bill concernant la compagnie du téléphone Bell ou d'un autre bill privé. Le Gouvernement avait reçu avis l'année dernière que nous voulions qu'il donnât plus d'attention à ces choses. Le Gouvernement s'imagine-t-il vraiment que ces preuves soient suffisantes ? On n'a pas du tout prouvé ici ce qui est contenu dans le préambule. Alors, faudra-t-il amender le bill ou le renvoyer pour qu'il soit rédigé d'une manière plus conforme à la vérité? La semaine dernière, le ministre de la Justice nous a annoncé avec le plus grand calme qu'il s'était glissé une erreur de rédaction dans le préambule d'un bill ; mais il a cependant autorisé l'adoption de ce bill avec cette même irrégularité qui a été cause qu'une pauvre femme s'est vue imposer le divorce.

Il s'agissait d'une différence de date d'une année. Le ministre de la Justice nous a déclaré qu'il n'y avait rien à répondre à la preuve, qu'il n'y avait qu'une faute d'impression, et que le préambule aurait à être modifié, mais il a cependant soumis ce bill au Gouverneur général sans y rien changer. Ces sortes de choses n'arriveraient certainement pas pour le bill des embranchements du Grand-Tronc ou le bill du téléphone Bell ou tout autre bill constituant une compagnie quelconque en corporation. Ce bill, avec l'irrégularité que le ministre de la Justice savait y exister, et qu'il ne s'est pas donné la peine de corriger, n'aurait pas dû être soumis à la sanction du Gouverneur général, et si je mentionne cela, c'est bien pour démontrer avec quelle indifférence et avec quel manque de soin le Gouvernement et, je regrette d'avoir aussi à le constater, plusieurs membres de cette Chambre, adoptent ces bills de divorce. Je crois que c'est là une question tout aussi sérieuse que toutes celles qui peuvent être soumises à la Chambre. Il ne s'agit de rien moins, en réalité, que de savoir quelle attitude nous allons prendre au sujet du lien du mariage. Quand je me suis opposé à ce que ce bill fût renvoyé au comité des bills d'intérêt privé, j'ai dit que ce comité était considérable. Je vois maintenant que le comité qui a décidé de passer outre à tout cela n'était pas aussi nombreux ; celui-ci n'était que de 20 membres, et l'autre en comptait 31. Dans le temps, je n'avais pas lu les témoignages, mais je les ai lus depuis, et je comprends pourquoi une majorité du comité a refusé d'adopter ce bill. Et aujourd'hui je me vois forcé de voter contre l'adoption de ce bill, non seulement parce que je me trouve d'accord avec un comité de la Chambre, mais aussi parce que, après avoir lu le procès-verbal, je crois que la décision est parfaitement justifiée.

Mon honorable ami a parlé du témoignage du médecin et a dit qu'il y avait du louche là-dedans. Eh bien, monsieur l'Orateur, la chose me paraît plus que louche. On ne peut s'expliquer autrement que par des motifs personnels, qu'un médecin ait pu écrire une lettre où il s'offre de faire les révélations nécessaires pour en arriver à un certain objet—et un objet immoral—c'est-à-dire d'engager le Parlement à dissoudre le mariage entre ces deux jeunes gens, qui se sont engagés solennellement devant Dieu à rester unis l'un à l'autre. Quand un médecin écrit une semblable lettre, et qu'il se trouve que ce soit là la seule preuve sur laquelle on s'appuie pour demander la dissolution de ce mariage, je dis qu'il est impossible d'ajouter foi à la déposition de cet homme. J'affirme qu'il a dû être payé pour cela. Il ne se soucie nullement des perturbations que ce divorce peut amener dans cette famille, mais il me faut, moi, que le Gouvernement le veuille ou non, savoir sur quoi nous devons nous fonder pour appuyer notre décision.

Le médecin écrit une lettre où il offre de donner les renseignements qu'on lui demande, et ensuite il se présente devant le comité et donne ces renseignements. Il n'a pu le faire que s'il a reçu pour cela une rémunération. Aucun avocat n'agira de cette façon, à moins que ce ne soit un homme taré. Aucun prêtre ne divulguera le secret de la confession à moins qu'il n'y ait chez lui quelque chose de vicieux, et pareillement aucun médecin ne trahira le secret professionnel à moins qu'il ne soit un homme compromis.

Si vous allez vous mettre à divorcer ces gens, sur la foi d'un seul témoin, et quel que soit le caractère de ce témoin, vous ne faites ni plus ni moins que travestir la justice. Vous feriez moins de mal en autorisant chaque juge de comté—et je m'opposerais à cela—à prononcer tous les divorces qu'il lui plaira dans chaque comté. Pour chaque cas de divorce, en instance devant ces juges, on produirait sans doute des preuves, et il n'y

M. LANCASTER.

a aucun doute, non plus, qu'on poursuivrait pour parjure ceux qui auraient juré les choses qui ont été jurées dans le cas actuel.

Eh bien, si vous supprimez le témoignage de ce médecin, il ne reste plus rien. Mais, que vous supprimiez ou admettiez ce témoignage, vous n'en infirmez pas moins le préambule du bill. Que présente, d'autre part, le témoignage de la femme? J'ai lu tout cela attentivement, et je dois dire que je n'y ajoute aucune foi. Cette femme a bien pris soin de ne pas dire qu'elle avait rencontré son mari à Montréal et qu'elle avait passé la nuit avec lui, et elle n'a admis la chose qu'après avoir subi un contre-interrogatoire. Devant le comité, elle a essayé de cacher qu'elle avait rencontré son mari à Montréal et qu'elle avait passé la nuit avec lui. Pourquoi a-t-elle caché ce fait essentiel ? Parce que, si elle l'avait admis, elle n'aurait pas pu faire autrement qu'admettre qu'elle avait dû devenir imprégnée de la même maladie que celle dont elle a dit qu'il souffrait. Qu'a dit, à ce sujet, mon honorable ami de Brockville ? Donnez à cette femme, s'est-il écrié, la liberté de pouvoir vivre avec un homme qui saura apprécier le bonheur d'être uni à une femme exquise. Cette exclamation lui est échappée, dans la crainte où il était que le bill ne fût renvoyé devant le comité. Mais est-ce bien la besogne de ce Parlement de permettre qu'une femme pourra à son gré changer de mari, chaque fois qu'il aura cessé de lui plaire ? Cela équivaut à dire que si elle ne se plaît pas dans une maison, il faudra lui en acheter une autre. Va-t-on réellement permettre à une femme de changer de mari, comme s'il s'agissait d'une maison ou d'un cheval ? Croit-on que nous allons améliorer la société en accordant des divorces sur des preuves aussi fragiles que celles qui nous sont présentées dans le cas actuel ?

Serait-ce bien à l'avantage du pays que d'appliquer la doctrine exposée par mon honorable ami de Brockville, c'est-à-dire qu'il faut donner à cette femme l'occasion de se dégager de son mari et de vivre avec un homme qui saura l'apprécier comme elle le mérite ? Cette femme, monsieur l'Orateur, a déjà pris solennellement l'engagement de vivre avec son mari, quoi qu'il pût arriver dans la suite. Mais on nous dit que parce que ces deux époux sont mal assortis, la femme a bien le droit de saisir le premier prétexte venu pour tenter de faire annuler son mariage. Mon honorable ami a sans doute obéi, sur le moment, à un motif de générosité chevaleresque. Je n'aimerais pas à dire que quelqu'un a dû lui raconter que cette jeune femme voulait épouser quelqu'un qui serait mieux en état de l'apprécier.

Il y a cependant apparence qu'un autre homme, avec lequel elle croit qu'elle pourra mieux s'accorder, est prêt à l'épouser. Lisez les lettres qu'elle écrivait encore tout récemment à son mari, et où elle employait les mots d'affection qu'une femme échange généralement avec son mari. La seule conclusion à laquelle je puis arriver c'est que quelqu'un qui prétend avoir souci des intérêts de cette femme, a essayé de la vendre à un homme plus riche, et que c'est là pourquoi on demande le divorce. Il nous faut supposer que cette jeune femme, dont les lettres à son mari témoignent de tant d'affection, a dû avoir certains motifs pour l'engager à venir nous raconter, en cette Chambre, des choses que chacun admettra ne pas être absolument vraies sur un côté bien essentiel. Si on en juge par ses lettres à son mari, elle était, semble-t-il, parfaitement consentante à vivre en bons termes avec lui, pourvu qu'on l'eût laissée en paix, et c'est bien ainsi que doit en juger le Parlement.

Elle n'en veut nullement à son mari, et si celui-ci s'est mal conduit, elle est prête à lui pardonner et on devrait lui fournir l'occasion de le faire. Ce n'est guère dans l'intérêt de la société que le divorce soit imposé à des époux, ou qu'on laisse entendre aux époux qu'ils devront demander le divorce chaque fois qu'il y a pour eux chance de l'obtenir. Les divorces commencent réellement à être chose trop à la mode en ce pays. Ainsi que je l'ai déjà fait remarquer, les divorces ont augmenté dans la proportion de quatre à cinq depuis dix ans, et la progression en a été encore plus considérable que celle de la prospérité du pays. Allons-nous conclure qu'il nous faut accorder des divorces, dans la même proportion qu'augmentent la richesse et la prospérité de ce pays? Je ne crois pas qu'aucun membre de cette Chambre puisse faire autrement qu'être convaincu qu'il y a, derrière tout cela, quelque chose qu'on nous cache et qui n'a pas été révélé à l'enquête. Comment pourrait-il, d'ailleurs, en être autrement ? Voici deux jeunes gens qui, selon toutes apparences, vivent en parfaite harmonie. Voici une jeune femme qui encore tout récemment, écrivait à son mari des lettres témoignant de la grande affection qu'elle conservait toujours pour lui.

Et voici que nous la voyons se présenter devant le comité du Sénat, et, dans sa première déposition, oublier un détail très important, qui est qu'elle avait rencontré son mari à Montréal à son retour de l'Ouest et qu'elle était restée avec lui jusqu'au lendemain avant de le revoir à Québec, ce qui portait le comité à croire qu'elle n'avait jamais rencontrée son mari à Montréal. Cependant, en lui faisant subir un contre-interrogatoire, elle dut admettre qu'elle avait cohabité avec lui à Montréal. Alors, si cela est vrai, il est impossible qu'elle n'ait pas été infectée de la même maladie que celle dont on prétend que souffrait alors son mari. Il est facile de comprendre à quel mobile elle obéissait en cherchant à faire croire au comité qu'elle n'avait pas rencontré son mari avant de le voir à Québec. J'ignore quelle est la procédure suivie par le Gouvernement au sujet du renvoi des bills devant le comité. J'ai toujours compris, d'après ce que nous a dit le premier minis-

tre, que quand un comité faisait un rapport, ce rapport devait être accepté, à moins d'excellentes raisons pour le refuser.

On n'a pu rien invoquer, cependant, qui pût motiver le renvoi de ce bill. Mais il n'est pas encore trop tard pour réparer le mal. Et si le premier ministre n'était pas ce jour-là sur son qui-vive habituel, et n'a pas remarqué qu'aucune bonne raison n'avait été invoquée pour infirmer la décision du comité, il n'est pas encore trop tard pour lui d'insister pour qu'on observe ici la règle qu'il nous a exposée si souvent, car ce bill n'a pas encore été adopté par la Chambre. Ce bill a pour objet de désunir ces deux jeunes époux. Ce bill nous a été présenté accompagné d'un rapport défavorable, mais on le renvoya au comité en donnant pour ainsi dire ordre de l'adopter. Et il en a été fait ici, mais le nouveau comité était bien moins considérable que celui qui s'était opposé à ce bill. Eh bien, j'aimerais que le premier ministre nous citât une seule raison qui puisse justifier la violation de la règle qu'il a lui-même exposée, et qui puisse aussi nous expliquer comment il se fait qu'on ait refusé d'accepter le premier rapport. Cela ne pouvait être parce que le premier comité n'était pas au complet. Le comité qui a fait un rapport défavorable se composait de trente et un membres, et le comité qui aujourd'hui nous conseille d'accepter ce bill ne se composait que de vingt membres. Une procédure aussi extraordinaire peut-elle se justifier tout simplement parce qu'il s'agit ici d'un bill de divorce ? Cela ne s'est pas encore présenté dans aucun autre cas, et la seule conclusion à laquelle on doit arriver, c'est que, si fortuitement ou irrégulièrement qu'un bill de divorce puisse nous être présenté par le Sénat, le fait seul que ce bill nous arrive du Sénat devrait nous engager à accorder le divorce demandé. Etablissons ce point, une fois pour toutes, afin d'éviter que nous perdions autant de temps, quand il se présentera plus tard d'autres bills de divorce. Nous saurons alors à quelle ligne de conduite se sont ralliés le Gouvernement et le leader de la Chambre, et nous saurons aussi que bien que le public soit en droit de s'attendre à ce que nous traitions tous les autres sujets qui nous sont présentés avec intelligence et responsabilité, exception devra cependant être faite pour les projets de loi qui concernent le divorce.

Lorsque nos commettants nous demanderont compte de notre attitude ici, nous pourrons leur répondre, à fort bon droit : "Il était bien inutile de consacrer un temps si précieux à l'étude de cette mesure, puisque le Gouvernement avait, pour ainsi dire, décidé d'accorder le divorce à tous ceux qui le demanderaient"; mais pendant les quelques années de pouvoir dont le Gouvernement jouira probablement, force nous sera bien de laisser les événements suivre leurs cours.

M. LANCASTER.

M. NORTHRUP : En prenant la parole pour appuyer le bill en discussion, qu'il me soit permis d'exprimer un espoir : c'est qu'il ne me faudra ni discuter la loi du divorce sous tous les points de vue développés par les orateurs qui m'ont précédé, ni me plonger dans la discussion du droit constitutionnel pour établir la responsabilité du Gouvernement en pareille matière, ni donner libre carrière à mon imagination, afin de découvrir, en dehors du dossier, des arguments militant en faveur de l'adoption de cette mesure. Si je prends la parole pour appuyer ce bill, c'est que, en ce moment, la Chambre en est régulièrement saisie, et que, à mon avis, la preuve sur laquelle le comité a basé le rapport qu'il nous a présenté à cet égard, justifie l'attitude favorable qu'il a adoptée. Au cours de ce débat, les orateurs ont formulé nombre d'arguments qui eûssent été applicables à la question, la dernière fois que la Chambre en a été saisie. On s'en souvient, ce projet de loi a été renvoyé au comité des bills d'intérêt privé. Dans cette circonstance, on a fait valoir ici des arguments pertinents à la question. Mais, nous n'en sommes plus à cette phase du débat, puisqu'il s'agit de la troisième délibération du bill, et il convient de discuter cette mesure avec toute l'impartialité, la franchise et la sincérité que nous apportons à la délibération de toutes les autres mesures, en nous appuyant sur la preuve soumise à la Chambre. Quelle est la règle en vogue ici, au sujet des rapports adoptés en séance du comité ? Cette règle a été posée au cours de la dernière délibération du bill, et la Chambre semble avoir acquiescé à cette règle qui peut s'énoncer comme suit : tout rapport du comité auquel la Chambre en a référé sur une question, doit être accepté *prima facie*.

M. LANCASTER : Comment cette règle a-t-elle été observée ?

M. NORTHRUP : Cette règle a été formulée au cours du dernier débat.

M. GALLIHER : Sans doute, mais nous ne l'avons pas appliquée.

M. NORTHRUP : Nous avons parfaitement appliqué cette règle. Comme on l'a fait observer dans cette circonstance, bien qu'il soit d'usage d'accepter le rapport du comité, il existe, toutefois, certaines dérogations à cet égard, car toute règle a ses exceptions. Pour mon propre compte, bien que j'aie adhéré à la règle générale, en discutant la question, je prétends que, dans l'affaire dont il s'agit, il existe des circonstances de nature exceptionnelle qui autorisaient la Chambre à déroger à la règle et à renvoyer le bill au comité. Ce projet de loi a été soumis de nouveau au comité qui a dressé un rapport à cet égard dont la Chambre est en ce moment saisie. Ici encore, la même règle s'applique : la Chambre doit

accepter ce rapport du comité, à moins que l'on ne fasse valoir de puissantes raisons qui militent en faveur d'une dérogation.

M. GALLIHER : L'honorable député (M. Northrup) pourrait formuler les puissants arguments qu'on a fait valoir en faveur du renvoi de ce bill au comité, en premier lieu.

M. NORTHRUP : Je me garderai bien d'enfreindre le règlement, comme l'ont fait certains orateurs, en discutant aujourd'hui une question déjà réglée depuis une semaine. Si mon honorable collègue (M. Galliher) est convaincu qu'il y ait lieu de mettre au rancart la procédure ordinaire et de rejeter le rapport du comité, il convient qu'il fasse valoir ses raisons que nous pourrons peut-être discuter et délibérer. Pour mon propre compte, je me refuse absolument à faire perdre à la Chambre un temps précieux à discuter si la Chambre a eu tort ou raison d'adopter l'attitude qu'elle a prise, à cet égard, la semaine dernière. Il s'agit en ce moment de la troisième délibération d'un bill.

M. GALLIHER : Nous sommes en train de discuter le bill en comité général de la Chambre, et cette mesure n'a pas encore subi l'épreuve de la troisième délibération.

M. NORTHRUP : Puisque mon honorable collègue veut y mettre tant de précision, je l'avoue, le bill en est délibération devant le comité. Voici la seule et unique question qui se pose en ce moment : A-t-on fait valoir quelque argument militant en faveur du rejet du rapport présenté par le comité des bills d'intérêt privé ? Le député de Kootenay (M. Galliher) vient de formuler certaines observations au sujet de la preuve. Si nous acceptons la preuve, à mon avis, les témoignages du médecin et du pharmacien constituent un motif suffisant de divorce. Le député de Kootenay prétend que, sauf le témoignage du médecin et du pharmacien, il n'a été allégué aucune preuve de nature à autoriser le divorce. Concédons-lui ce point, mais que deviennent alors les autres témoignages, outre ceux du médecin et du pharmacien ? On a voué le médecin aux gémonies, parce qu'il aurait divulgué quelque secret. Mes honorables collègues prétendent qu'il ne faut pas ajouter créance à la parole du médecin, même lorsqu'il rend témoignage, sous la foi du serment. Mais supposons qu'il ait violé l'étiquette professionnelle, faut-il en conclure qu'il s'est rendu coupable de parjure ? S'il est venu ici dans l'intention de se parjurer, comment se fait-il que son témoignage concorde si parfaitement avec celui du pharmacien ? Le médecin déclare que le défendeur était atteint d'une certaine maladie, et lorsque le pharmacien est appelé à rendre témoignage, il prouve qu'à l'époque à laquelle s'applique le témoignage du médecin, il a préparé, pour le défendeur, une ordonnance contenant une préparation pharmaceutique employée seulement pour ce genre de maladie.

M. GALLIHER : Il n'est pas vrai de dire que cette préparation pharmaceutique n'est prescrite que pour la maladie en question. L'honorable député (M. Northrup) fait erreur.

M. NORTHRUP : Mon honorable collègue prétend, sans doute, que l'ordonnance du médecin, dont la formule a été déposée sur le bureau, contient une prescription médicamenteuse qui peut être administrée pour le rhume de cerveau, pour le mal de dents. Il faut supposer un peu plus de bon sens aux députés.

M. GALLIHER : Je ne veux nullement faire d'affirmation aussi insensée que celle suggérée par mon honorable collègue. Seulement, je ferai observer qu'en relisant les dépositions des médecins, mon honorable collègue constatera que l'ordonnance en question peut être administrée pour la réapparition d'une maladie non entièrement guérie.

M. NORTHRUP : Puisque mon honorable collègue veut s'en tenir à la stricte formule du droit, c'est parfait. Le médecin déclare, dans sa déposition, que le défendeur souffrait d'une certaine maladie, et il décide de lui administrer, de lui donner une certaine ordonnance. Le pharmacien a déposé sur le bureau la formule du remède prescrit dans cette ordonnance. En pareilles circonstances, il incombe à mon honorable collègue d'établir que cette prescription médicamenteuse s'appliquait à une fracture de la jambe ou à quelque chose de semblable, et non pas à la maladie pour laquelle le médecin a fait l'ordonnance. A l'instar du député de Lincoln (M. Lancaster), mon honorable collègue pourrait même se mettre en frais d'imagination et inventer une foule de raisons autorisant la pétitionnaire à demander le divorce.

Il a fait preuve de courtoisie en mentionnant les lettres adressées par la pétitionnaire à son mari. Même lorsque cet homme se trouvait dans l'impossibilité de pourvoir à l'entretien de sa femme, même lorsque de retour chez ses parents, elle était obligée de compter sur la charité de ses amis, elle lui écrivit dans les termes les plus affectueux, ses lettres prouvant qu'elle désirait retourner auprès de lui, prête même à travailler de ses mains pour l'aider à gagner sa vie. Mais rien ne prouve qu'elle fût au courant des circonstances sur lesquelles s'appuie la demande actuelle de divorce ; car, ce ne fut que plus tard qu'elle apprit ces faits. Voilà la seule conclusion à tirer de ces lettres.

M. GALLIHER : Je n'ai pas mentionné moi-même ces lettres ; c'est le député de Lincoln (M. Lancaster) qui y a fait allusion. Mon collègue (M. Northrup) se convaincra que c'est à peu près vers l'époque où cette

lettre fut écrite ou antérieurement, que la pétitionnaire apprit ces faits.

M. NORTHRUP : Mon collègue serait fort embarrassé de prouver que ces lettres ont été écrites après que cette jeune femme eût été informée de ces faits. Il est facile de comprendre, sans se mettre en frais d'imagination, que le seul fait d'avoir appris que son mari était forcé de garder la maison, suffisait pour porter cette femme à demander le divorce, indépendamment des autres rumeurs parvenues à ses oreilles. On conçoit parfaitement qu'elle ait pu lui écrire des lettres affectueuses, précisément au moment où la malheureuse situation de son mari lui fut révélée, et nous constatons qu'à dater de ce moment cette correspondance cessa. Ce fait seul est une nouvelle preuve qui nous explique pourquoi elle a cessé de correspondre avec son mari, et cela nous dit aussi pourquoi elle demande aujourd'hui à la Chambre de prononcer le divorce. Le député de Kootenay (M. Galliher) trouve matière à critique dans le fait qu'au sein du comité, dix-huit députés, un jour, ont voté dans un certain sens et treize députés dans l'autre sens ; tandis que, le jour suivant, dix-sept ont voté dans un sens, et trois de l'autre côté. A l'entendre, on dirait que ce sont les mêmes députés qui font acte de présence au comité chaque jour. Sans doute, je ne saurais les désigner ; mais je douterais fort que les mêmes députés aient voté l'adoption du bill, dans les deux circonstances en question. Sans doute—et je serais étonné qu'on constatât le contraire—nombre de députés à qui il avait été impossible de faire acte de présence et de voter en faveur du bill, ont été en mesure d'assister à la séance, le deuxième jour, et de voter en faveur de la mesure. Ainsi dix-huit députés, le premier jour, trois députés, le lendemain, ont voté le rejet du bill, tandis que treize députés, le premier jour, et dix-sept, le lendemain, ont voté l'adoption du bill. Ainsi, probablement l'adoption du bill a été votée à une forte majorité.

Il est un autre aspect de la question qu'il convient de présenter. Mon honorable collègue fait observer qu'à la première séance, le bill l'a emporté à une majorité de cinq voix, et il fait contraster ce fait avec ce qui s'est passé à la dernière séance, alors que le bill l'a emporté, à la majorité de six contre un. A mon avis, la Chambre doit tenir juste compte des circonstances que voici : le Sénat, ayant d'abord étudié la question, son comité a dressé un rapport contenant sa décision ; puis, la question est venue sur le tapis, devant un comité de cette Chambre et malheureusement, comme l'a fait observer, l'autre jour, le ministre de la Justice, ce comité de la Chambre a pris une décision à la hâte, bien qu'une respectable minorité ait prêté son appui à la décision du Sénat ; or, en pareilles circonstances, la Chambre peut déclarer, à bon droit que, tout en ayant le pouvoir d'infirmer la décision du Sénat, elle estime qu'il y a lieu de débattre plus mûrement la question, afin que justice soit rendue à qui de droit.

Mais lorsque nous constatons que le comité souscrit à la décision du Sénat, je comprends parfaitement que la Chambre répugne à renvoyer de nouveau la question devant ce comité, bien que la majorité qui a adopté cette décision, au sein du comité, ne se compose que de deux ou trois députés Sans vouloir prendre davantage les instants de la Chambre, je me contenterai d'observer que je ne saurais souscrire à l'avis du député de Kootenay et du député de Lincoln (M. Lancaster) ; car, dans mon humble opinion, la preuve autorise amplement le Parlement à prononcer le divorce. En ce moment, il ne s'agit pas de discuter la question de principe, dans le sens abstrait.

M. LANCASTER : Pourquoi pas?

M. NORTHRUP : Ce n'est ni le temps ni le lieu de le faire. Si mon honorable collègue veut débattre la question du divorce, il pourra en saisir la Chambre, sans se servir de l'occasion d'un débat sur un bill d'intérêt privé pour discuter cette mesure.

M. LANCASTER : Peut-il se présenter une meilleure occasion que la circonstance actuelle?

M. NORTHRUP : Je n'irai pas faire perdre à la Chambre un temps précieux à éclairer l'honorable député, bien que, je l'avoue, je serais heureux de le faire bénéficier de mes lumières, en dehors de cette enceinte. Au cours de ce débat, nous ne sommes pas tenus de discuter la question du divorce, au point de vue abstrait. Il est possible, comme l'a fait observer mon honorable collègue, que ces demandes de divorce se soient multipliées, au Canada, au cours des quelques années dernières. Que mon savant collègue se dépouille, un instant, de ses préjugés, pour se servir de ses propres lumières, et il comprendra que cette connexité entre la prospérité du pays et la marche ascendante du divorce est la chose la plus naturelle du monde. Quelle que soit la valeur de notre système, à cet égard, —et à mon avis, il est loin d'être parfait—on le sait, au Canada, il est impossible au pauvre d'obtenir le divorce ; car la question financière est là qui fait obstacle au succès de sa demande. Si la prospérité est plus grande, on serait porté à croire,—et cela soit dit, sans révoquer en doute la moralité et les bonnes mœurs du pays—que cet accroissement de prospérité aurait pour résultat naturel l'augmentation du nombre des divorces, ce qui existe en réalité. La Chambre, je l'espère, adoptera ce bill et j'en suis convaincu, tous les députés qui ont lu ou entendu la preuve, comprendront qu'ils sont autorisés à prêter leur appui à cette mesure.

M. BOYCE : A titre de membre du comité des bills d'intérêt privé qui, à deux reprises,

a mûrement délibéré la preuve se rattachant à cette question, je ne saurais passer sous silence les reproches et les censures prodigués au comité par le député de Lincoln (M. Lancaster). L'honorable collègue n'a sans doute pas suffisamment étudié la preuve, ou bien en l'étudiant, il n'y a pas apporté ce sens judicieux, qu'il est censé posséder. Avocat, il donne à ces témoignages une interprétation qu'il ne voudrait pas soumettre au tribunal devant lequel il exerce, tout en laissant de côté certaines interprétations qui cadrent parfaitement avec cette preuve. Et cependant, il n'a pas hésité à accuser d'impertinence ceux qui ne souscrivent pas à l'interprétation qu'il cherche à donner à la preuve.

D'ailleurs, on le sait, l'honorable député est coutumier du fait; maintes et maintes fois, il lui est arrivé de discuter l'économie d'un projet de loi ou le principe sur lequel il est fondé, et qui doit nous porter à adopter ou rejeter pareille mesure. Le principe qui doit présider à l'union de l'homme et de la femme, l'indissolubilité du lien conjugal, la question de savoir s'il est certains crimes qui doivent amener la dissolution de ce lien, alors que la situation est devenue tellement intolérable, qu'il n'y a plus lieu d'espérer le retour au bonheur de la vie matrimoniale, qui avait fait l'objet des espérances des époux, au début de leur union, ce principe et ces considérations, dis-je, n'intéressent en rien le débat, et il n'y a pas lieu de les discuter. Voici la question qui se pose ici: les témoignages apportés à l'appui de ce bill sont-ils suffisants pour nous autoriser à prononcer le divorce ? Je ne prétends nullement au don d'intuition, mais je crois posséder une dose ordinaire de bon sens, et si la Chambre ou un membre du comité des bills d'intérêt privé avait besoin d'un argument encore plus puissant que la preuve elle-même, je lui dirais: Entendez le ministre de la Justice qui vient de déclarer, en plein Parlement, que jamais la Chambre n'a été saisie d'une affaire aussi claire, et qu'au cours de sa carrière professionnelle, il n'a jamais rencontré de cause plus facile à juger. Le député de Lincoln prétend qu'il n'y a pas l'ombre d'une preuve dans toute cette affaire. J'ignore ce que mon collègue entend par preuve satisfaisante ou quelles preuves il lui faudrait pour le convaincre de l'inconduite de cet individu. J'affirme que, si jamais on a réussi à prouver surabondamment l'inconduite d'un individu, c'est bien dans l'affaire dont la Chambre est actuellement saisie. Le député de Lincoln, en homme de bonnes mœurs qu'il est et à titre d'avocat, peut-il fermer les yeux sur les dépositions des témoins affirmant que cet homme visitait habituellement les lupanars de son district ? Cherche-t-il à pallier les fautes de cet homme et veut-il dire que c'est là une simple peccadille de la part de cet individu, qu'il n'y faut voir qu'un des heureux traits de sa physionomie ? A coup sûr, non, car mon honorable collègue, à titre d'avocat, pour ne rien dire de sa responsabilité de citoyen et de député, doit nécessairement attacher à ce fait une toute autre importance. L'honorable député ignore sans doute une grande partie de la preuve, ou bien il ne se serait pas exprimé ainsi à l'égard de l'absence de preuves de circonstance. Il sait parfaitement le genre de présomption créée par cette preuve tirée des circonstances et il ne l'ignore pas, cette preuve bien loin d'avoir été réfutée a été corroborée, confirmée, contre le défendeur lui-même, par la preuve que je viens de mentionner.

M. LANCASTER : Tous les témoins ont contredit ce que l'honorable député vient d'affirmer.

M. BOYCE : C'est là votre version; j'ai lu la preuve aussi attentivement que vous l'avez fait et ma vision mentale n'a pas été formée par cette malheureuse habitude d'envisager toutes les questions au point de vue auquel se place d'habitude, l'honorable député, mais, je le répète, lorsque les témoins déposent que cet homme fréquentait habituellement les lupanars et que la découverte de la maladie en question qui a suivi immédiatement, a une étroite connexité avec ce fait, il existe ici un puissant enchaînement de preuves tirées des circonstances attestant clairement et indubitablement sa culpabilité.

Il n'y a rien d'hypothétique ici. Devant un tribunal civil, on pourrait expliquer les probabilités de la situation au point de vue humain. Ici, il n'est nullement besoin de pareils arguments ; la preuve établit clairement les circonstances qui ont fatalement et irrésistiblement abouti à cette inconduite chez le mari. Le député de Lincoln (M. Lancaster) affirme qu'il n'existe pas de preuves relativement au dérèglement qu'on lui reproche : que l'homme et la femme vivaient dans la plus parfaite intimité et qu'il traitait bien son épouse. Si l'honorable député avait lu les dépositions des témoins et qu'il fût animé du sincère désir de faire un exposé exact des faits se rattachant à cette enquête, il n'aurait pas manqué de nous dire que, pendant que cette femme affirmait, sous la foi du serment, que son mari négligeait de pourvoir à sa subsistance, il a dépensé, dans une seule nuit, dans un de ces lupanars, la somme de $60 pour du vin de champagne qu'il a fait boire à ces femmes publiques. Je serais curieux de savoir ce que l'honorable député pense de ce fait, comme échantillon d'inconduite ?

M. LANCASTER : Je prétends qu'il n'y a pas là de raison de prononcer le divorce, si le mari s'arrête là.

M. BOYCE : Allons un peu plus loin : mon cher collègue il est bien difficile de vous convaincre.

M. LANCASTER : Oui, surtout sur cette question.

M. BOYCE : Nous constaterons que ce mari était atteint d'une maladie qui ne saurait être que la conséquence d'inconduite.

M. LANCASTER : Non, cela ne suit pas nécessairemnt.

M. BOYCE : Mon honorable collègue essaye de pallier la chose, en affirmant que cette maladie résulte de quelque autre chose. Le mari affirme-t-il cela? Non; le mari avoue qu'il n'a pas dit la vérité à cet égard, tout en prétendant devant le comité qu'il n'y a rien d'inavouable dans la cause de la maladie.

M. GALLIHER : La preuve ne contient aucune affirmation semblable ; au contraire, le défendeur dit qu'il ignorait l'origine de la maladie, à moins que ce ne fut une entorse, et que le médecin lui-même, ne l'a pas renseigné à cet égard.

M. BOYCE : Je ne veux pas abuser de la patience de la Chambre en lui donnant lecture de la preuve ; elle devrait se contenter de me croire sur parole ; mais je suis parfaitement convaincu de l'exactitude de mon affirmation : le défendeur au cours de sa déposition, a avoué qu'il n'avait pas dit la vérité à sa femme à cet égard, car, il lui répugnait de lui donner la véritable version des faits.

M. GALLIHER : C'est inexact.

M. BOYCE : Le député de Lincoln (M. Lancaster), affirme que, parce que la femme a nié une partie de la preuve, relativement à un incident survenu à Montréal, incident dont le mari a affirmé l'existence, il faut en conclure qu'elle a cherché à dissimuler quelque chose, afin d'obtenir le divorce.

M. LANCASTER : N'est-ce pas, en réalité, la conduite qu'elle a tenue ?

M. BOYCE : L'honorable député oublie que la femme affirme, sous la foi du serment, que l'incident en question n'a pas eu lieu à Montréal, mais à Québec ; mais il ajoute volontiers créance à la parole de cet homme qui ne se faisait pas scrupule de tromper sa femme, quand l'occasion s'en présentait, ainsi qu'il l'avoue lui-même ; l'honorable député, dis-je, n'hésite pas à affirmer l'exactitude de la version donnée par le mari, et il l'accepte, en dépit du témoignage positif de la femme dont la parole n'a pas été révoquée en doute.

Comme étude de mœurs, et indépendamment de la situation qu'occupe l'honorable collègue au barreau et dans cette Chambre, je serais curieux de savoir ce qu'il pense de ce conte inventé par le mari, pour faire croire à sa femme qu'il sagissait d'une entorse. Rien ne prouve que le médecin lui ait dit que ce fût une entorse ; mais il est prouvé qu'il s'est rendu chez le médecin et lui a suggéré qu'il s'agissait d'une entorse et que le médecin n'a voulu se prononcer ni dans un sens ni dans l'autre. Qu'en pense mon honorable collègue ? Qu'a-t-il à répondre à cela ?

M. LANCASTER : Sans badinage, je dirais que l'entorse du mari ne pourrait soutenir la comparaison avec l'interprétation libérale que l'honorable député donne à la preuve.

M. BOYCE : Je demande de nouveau pardon à la Chambre si je ne donne pas lecture de la preuve, article par article. L'honorable député se croit autorisé à donner à la Chambre sa propre version des témoignages. Je me crois aussi autorisé à le faire; et sans doute, nous sommes tous deux sincères, en pareille matière, monsieur l'Orateur, en présence de tout cet enchaînement de circonstances, et en remontant au fait qu'à l'époque où cet individu a gagné l'affection de cette dame, il était atteint de la maladie en question, et qu'en s'engageant dans les liens du mariage, il lui a caché la chose, agissant ainsi d'une façon absolument incompatible avec son devoir envers sa femme et envers la société ; en présence, dis-je, de circonstances, révélées au cours de l'enquête, et réunies aux circonstances spéciales entraînant la culpabilité du mari, le comité n'avait d'autre ligne de conduite à suivre que de souscrire au jugement rendu par le comité du Sénat et d'adopter le bill à l'étude. Quelle est la situation de cet individu ? On ne saurait nier que le mari était un habitué de ces maisons de tolérance ; il est hors de doute qu'il a subi un traitement pour la maladie en question et pour cela seulement ; il est indubitable qu'il a caché cette maladie à sa femme ; et cette circonstance, monsieur l'Orateur, est une ample explication des lettres affectueuses que la femme a adressées à son mari. Ces lettres corroborent la version de la femme ; elles prouvent que, jusqu'au moment même où elle apprit que son mari avait abusé de sa confiance, elle était prête à faire son devoir. Qu'il me suffise de faire observer au député de Lincoln (M. Lancaster) que nul membre du comité n'a envisagé la question d'une façon impertinente, comme il l'a affirmé, et que le comité, en se prononçant sur le bill, a rendu un jugement basé sur la masse des témoignages prouvant incontestablement la culpabilité de l'accusé.

(Il est fait rapport sur le bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

M. LANCASTER : Sur division.

ADOPTION DU BILL RELATIF A LA COMPAGNIE DE PRET ET DE CREDIT DE WINNIPEG.

La Chambre passe à la discussion, en comité général, sur le projet de loi (n° 129), déposé par M. Lefurgey, tendant à autoriser la compagnie de prêt et de crédit de Winnipeg.

Sur l'article 1er (nom de la corporation).

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'article 1er a subi une modification. Le titre " compagnie de prêt et de crédit de Winnipeg " est supprimé et remplacé par les mots " Sovereign Trust Co.".

M. FIELDING : Cet article amène sur le tapis la question du titre. Le comité n'a pas étudié ce point. Bien qu'on ait formulé quelque objection contre ce titre, l'honorable député (M. Lefurgey) ne l'a pas modifié. Il nous propose aujourd'hui un vocable contre lequel, au point de vue du ministère, il n'y a rien à dire. Il y a plusieurs institutions au pays qui sont décorées de ce nom " Sovereign ", et il est possible qu'à leur propre point de vue, elles s'opposent à la chose ; mais, à mon sens, elles ne sauraient prétendre au monopole de ce vocable.

M. LEFURGEY : J'ai porté au feuilleton un avis de motion à cet égard. Il a été publié.

Sur l'article 13 (placement des deniers de la compagnie).

M. FIELDING : Je tiens à faire observer au comité que l'article 13 s'écarte de la formule en vogue. L'embarras qui se présente à l'égard de ces compagnies de crédit, c'est que plusieurs sociétés, qui detiennent des chartes provinciales, s'adressent au Parlement fédéral, pour les faire confirmer ; en d'autres termes, ces sociétés ont obtenu l'extension de leurs pouvoirs, de façon à exercer leurs opérations dans tout le Canada ; ce qui leur attribue, relativement au fédéral, les chartes qui leur ont été conférées par l'autorité provinciale. Ces chartes provinciales sont d'une plus vaste portée que celles accordées, d'ordinaire, par le parlement fédéral. Dans le passé, quand nous avons accordé de nouvelles chartes, nous avons adopté pour système de séparer, autant que possible, l'exploitation de la société de prêt de l'exploitation de la société de crédit. Toutefois, on prétend quelquefois que nous devrions inscrire dans ces chartes primitives tous les pouvoirs concédées par les chartes provinciales qui ont été confirmées par le Parlement. Le comité a pensé que, bien que ces chartes provinciales aient une plus vaste étendue que celles accordées par le Parlement, cependant, il convient de ne pas restreindre les pouvoirs de ces sociétés, quand elles font une exploitation régulière.

Je n'ai pas à me demander ici si c'est là le système le plus sage. Il a surgi, au sein du comité, une certaine divergence d'opinion sur la question de savoir si c'est faire acte de sagesse que d'accorder à ces sociétés dotées de chartes provinciales des pouvoirs similaires pour les fins fédérales. Bien que nous ayons confirmé, en plusieurs circonstances, ces chartes provinciales, nous avons toutefois, essayé, quand il s'agit de chartes obtenues du Parlement, de maintenir les restrictions des années précédentes. La compagnie dont il s'agit en ce moment a voulu obtenir le pouvoir d'engager ses capitaux et de spéculer—si je puis me servir de ce mot—en matière d'hypothèques. Nous avons refusé de lui attribuer ce pouvoir, et on a fait observer, à fort bon droit, qu'un pouvoir similaire est consacré dans plusieurs chartes provinciales qui ont obtenu l'autorisation fédérale. Le comité a rayé du bill un article se rattachant à ce genre d'affaires, mais on a inséré, sous forme d'amendement, dans la dernière ligne de l'article 13, quelques mots sur lesquels je désire appeler l'attention de la Chambre. Dans la dernière ligne de l'article 13, après le mot " Canada ", on a inséré les mots " pourra les gérer, les vendre et les aliéner, selon que les directeurs le jugeront expédient ".

M. R. L. BORDEN : Mon impression était que le comité n'a point apporté d'amendement au bill.

M. FIELDING : Le comité a apporté plusieurs modifications au bill à l'étude ; mais l'amendement en question ne figure pas dans le texte réimprimé.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : Non, cet amendement y figure en manuscrit.

M. FIELDING : Le comité comprend l'embarras où nous nous trouvons. Je l'avoue, les mots dont le député de Prince (M. Lefurgey) a obtenu l'insertion, n'ont pas l'étendue de certaines dispositions figurant dans une ou deux chartes provinciales de ce genre.

En pareilles circonstances, je ne sache point que nous puissions rayer les mots en question ; cependant, je tiens à faire observer au comité que ce bill semble s'écarter de la pratique en vogue ici. Il est possible qu'il devienne nécessaire de réaliser la proposition déjà formulée dans une circonstance antérieure, c'est-à-dire qu'il faudrait adopter une loi générale sur les compagnies de crédit, à l'instar des lois générales sur les compagnies d'assurance et sur les sociétés de prêt. Si on le juge expédient et que, dans la délibération de cette mesure, on estime nécessaire d'apporter des restrictions aux chartes de telle ou telle compagnie, on ne saurait y trouver à redire.

Quoi qu'il en soit, je me contente, pour le moment, de faire observer au comité qu'en ce qui concerne les mots insérés dans l'article en discussion, les pouvoirs attribués à la compagnie sont plus amples que ceux généralement accordés à une société de crédit dans une charte originelle ; mais ces pouvoirs sont moins étendus que certains pouvoirs inscrits dans les chartes de plusieurs compagnies ayant obtenu, primitivement, l'autorisation et la personnalité civile des assemblées législatives provinciales, pouvoirs dont ces sociétés ont, subséquemment, obtenu l'extension et la confirmation du Parlement du Canada. En pareilles cir-

constances, je ne crois pas devoir proposer la radiation de ces mots, me contentant de signaler la chose à l'attention du comité.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai rien à redire aux mots insérés à la fin de l'article 13 " elle pourra les gérer, les vendre et les aliéner "; mais à mon avis, le pouvoir attribué à la compagnie relativement au placement de ses capitaux, ici comme dans nombre d'autres chartes, me semble trop étendu. J'ai déjà soulevé la question, mais le ministre des Finances ne semble pas se rallier à mon avis à cet égard. On peut faire consacrer des capitaux à l'achat de valeurs d'une compagnie minière, et ces actions, on le sait, figurent parmi les valeurs qui prêtent davantage à l'agiotage. A mon avis, on devrait refuser à cette compagnie l'autorisation d'engager même ses propres capitaux dans la spéculation sur de pareilles valeurs. Je serais bien aise que le Parlement adoptât une loi générale, établissant quelque règle bien sûre relativement aux placements des compagnies de ce genre.

M. FIELDING : Ce serait là une excellente réforme. Cependant, il est bien difficile d'appliquer une règle générale, en pareille matière. Lorsqu'un député présente un bill devant le comité, il murmure hautement, si on ne lui permet pas de faire adopter sa mesure, et trop souvent, par suite d'une bienveillance mal inspirée, on lui attribue à cet égard, un mérite auquel il n'a pas droit. Le Parlement aurait beau poser des règles générales, il est bien plus difficile de les faire observer en matière de législation d'intérêt privé que lorsqu'il s'agit de mesures d'intérêt général.

M. R. L. BORDEN : La chose ne saurait faire doute, et votre observation ne fait que mettre davantage en relief la nécessité d'une loi générale. A défaut de loi générale, il faudrait, au moins, élaborer un article-modèle et veiller à ce que cette disposition figure dans tous les projets de loi. L'inconvénient, c'est que nombre de sociétés autorisées au cours des années dernières, ont été revêtues d'amples pouvoirs. Les organisateurs de nouvelles compagnies ne manquent jamais de prétendre que les pouvoirs accordés par le passé doivent l'être encore à l'avenir. Il serait préférable toutefois, d'adopter une loi générale et d'obliger toutes les compagnies, dans un délai raisonnable, à se conformer à l'article inséré dans la loi générale relativement au placement de leurs capitaux.

(Il est fait rapport sur le bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend ses travaux à huit heures.

3e LECTURE

Après délibération en comité général, du projet de loi (n° 186) déposé par M. Parmelee, relatif à la "Monarch Bank of Canada".

DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF A LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE A L'ATLANTIQUE.

La Chambre passe à la discussion, en comité général, sur le projet de loi, déposé par M. Stewart, relatif à la compagnie du chemin de fer du Pacifique à l'Atlantique.

M. BOYCE : Avant l'adoption du préambule, je désire présenter à la Chambre l'historique de cette législation, vu que le bill à l'étude semble un empiètement direct sur les droits de l'Assemblée législative d'Ontario relativement à la direction des chemins de fer d'intérêt provincial. La compagnie du chemin de fer du Pacifique à l'Atlantique encore à l'état de projet, est une ligne partant d'un point près de Cornwall, traversant la ville d'Ottawa et se rendant à la ville du Sault Sainte-Marie. Cette compagnie de chemin de fer a été autorisée, en 1886, par un statut d'Ontario contenant la prescription ordinaire relativement aux délais, c'est-à-dire, un délai de deux ans pour le commencement des travaux de premier établissement et un délai de sept ans pour le parachèvement des travaux, à dater de l'adoption de la loi en question. Le chap. 120 de l'acte de 1900 adopté par l'assemblée législative d'Ontario accorde une prorogation de délai de deux ans pour le commencement des travaux de construction et une extension de sept ans pour le parachèvement des travaux, à dater de l'adoption de cette dernière loi. Cette loi entra en vigueur le 30 avril 1900. Dans l'intervalle, la compagnie ne fit rien pour la construction du chemin de fer. En 1902, elle s'adressa de nouveau à l'assemblée législative d'Ontario et demanda une nouvelle prorogation de délai.

Le chapitre 89 des statuts d'Ontario de 1902, porte à trois ans le prorogation du délai pour le commencement des travaux et à sept ans, le délai fixé pour le parachèvement de la voie ferrée, et ainsi le délai pour le commencement des travaux fut étendu à l'année 1905. En 1905, la compagnie s'adresse de nouveau à l'assemblée législative d'Ontario pour obtenir une prolongation de délai; mais par suite du changement survenu dans les affaires politiques de la province, la compagnie éprouva plus de difficultés à obtenir le délai demandé et il paraît que par la loi de 1905 sanctionnée le 25 mai, l'année dernière, l'assemblée législative d'Ontario exigea que la compagnie consacrât une certaine somme d'argent aux travaux de construction de la voie ferrée. La loi d'Ontario de 1905, chap. 104, sanctionnée le 25 mai de l'année dernière, prescrit que la compagnie devra consacrer à ses travaux une somme de $300,000 dans l'espace d'une année et en

outre, il est prescrit que ces travaux devront être parachevés dans l'espace de cinq ans, à dater de l'adoption de la loi et que cette disposition législative aurait le même effet que si le délai fixé pour le commencement et le parachèvement des travaux de construction de ce chemin de fer par la loi de 1902, avait été fixé et limité par cette loi au délai mentionné dans l'article en question. Cette loi porte augmentation du nombre des directeurs ; le privilège d'émission des obligations porté de $25,000 à $30,000 le mille, et nulle municipalité n'est autorisée à accorder à cette compagnie de chemin de fer des droits exclusifs, relativement à la transmission de l'énergie électrique, pour la force, la lumière et la chaleur, au-dessus et à travers des routes ou des rues publiques de ces municipalités. Voilà, donc quelle était la situation de la compagnie au point de vue législatif, lorsqu'elle s'adressa à ce Parlement. Ce chemin de fer, d'après la teneur de sa charte primitive et du projet de loi actuel, est soumis à la juridiction de l'assemblée législative d'Ontario. Il est resté soumis à la juridiction provinciale jusqu'à la session actuelle, et j'ose l'affirmer, les choses seraient demeurées dans cet état pendant nombre d'années, si cette assemblée législative, l'année dernière, n'eût imposé à la compagnie des conditions draconiennes, afin de l'obliger à tenter quelques efforts pour commencer les travaux de construction. Il y a dix-neuf ans que la compagnie a obtenu cette charte et elle n'a pas encore commencé la construction de sa voie ferrée et je ne sache pas que le promoteur du bill puisse affirmer qu'il soit actuellement tenté quelque effort pour mener cette entreprise à bonne fin. Je ne tiens nuellement à entraver la construction de cette voie ferrée. Si on réussit à la construire, j'en serai bien aise. Dans le nouvel Ontario, nous voulons voir se multiplier les voies ferrées. Nous tenons à ce qu'on dote de chemins de fer les sections de ce district dont le trafic pourra rémunérer largement les capitaux engagés dans ces voies ferrées. Il y a toutefois, à noter ici un principe fort pernicieux : pendant dix-neuf ans cette compagnie de chemin de fer a relevé de la juridiction législative d'Ontario ; on a, maintes et maintes fois, renouvelé sa charte, et enfin l'assemblée législative provinciale jugea bon de poser certaines conditions, avant d'accorder de nouveaux délais ; or, du moment que l'autorité législative impose à la compagnie certaines restrictions, sous peine de déchéance de sa charte, la compagnie dirige ses batteries du côté du parlement canadien et cherche à obtenir de nouvelles concessions, sans avoir satisfait aux conditions imposées par l'autorité législative d'Ontario. Si la compagnie en question ne cherche que le renouvellement de sa charte, et veut suivre la ligne de conduite qu'elle tient depuis dix-neuf ans, il n'est pas dans l'intérêt du pays ou du district d'Algoma que le Parlement renouvelle la charte ; mais si la compagnie est réellement sincère, si elle cherche à développer le pays et à construire cette voie ferrée, elle ne saurait s'opposer à l'insertion de conditions comme celles que j'ai suggérées au comité, conditions empruntés aux statuts d'Ontario : c'est-à-dire qu'elle soit tenue de consacrer au moins $300,000 aux travaux de construction du chemin de fer, au cours d'une année.

M. CONMEE : Je ne veux pas prolonger inutilement le débat, en discutant par le menu les détails de ce bill. Cette question a été débattue au sein du comité des Chemins de fer, où l'honorable député (M. Boyce) a fait valoir tous les arguments qu'il a formulés ici. Cependant, le comité a décidé que cette compagnie doit être mise sur un pied d'égalité avec les autres sociétés et qu'il convient de lui donner sa charte, sous sa forme actuelle. Mon honorable collègue est quelque peu outré dans les critiques qu'il adresse à cette compagnie. Comme l'a affirmer l'avocat, promoteur du bill, une des principales raisons qui ont porté la compagnie à s'adresser au parlement fédéral, c'est que, par suite d'un malentendu avec les avocats et par simple oubli ou négligence, on ne s'était pas adressé assez tôt à l'autorité provinciale, pour qu'elle prit l'initiative à cet égard. En s'adressant à ce Parlement, la compagnie use d'un privilège souvent exercé par les compagnies de chemins de fer qui détiennent des chartes relèvant encore plus clairement que celle-ci de la juridiction provinciale. Le chemin de fer projeté, il il est vrai, serait entièrement construit sur le territoire provincial, sauf, où il traverse la rivière Sainte-Marie, et comme c'est un cours d'eau international, il va sans dire, qu'il est nécessaire de s'adresser au parlement fédéral, pour en obtenir l'autorisation voulue.

M. BOYCE : Le chemin de fer projeté ne traverse pas la rivière ; il finit au milieu de la rivière.

M. CONMEE : C'est la même compagnie de chemins de fer. L'honorable député pense qu'il peut résulter quelque inconvénient de la concession de cette charte, au point de vue de l'intérêt public, puisque certaines parties de la voie ferrée ne sont pas encore construites, bien que la charte soit en vigueur, depuis nombre d'années. Il en est pourtant de presque tous les chemins de fer au Canada. Le chemin de fer de Credit-Valley, celui de Wellington, Grey et Bruce, et autres voies ferrées qui maintenant forment partie de nos grands réseaux se sont trouvés au début dans la même situation que le chemin de fer en question. Il n'est pas juste de dire que la compagnie n'a absolument rien fait, car en réalité, elle s'est déjà mise à l'œuvre. L'objectif visé dans cette charte est l'exploitation de steamers, partant de la tête des Grands lacs, traversant le lac Supérieur au cours de l'hiver, et se raccordant avec le chemin

de fer en discussion. Le chemin de fer du centre d'Algoma fait partie du réseau, tout comme le chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord. Le réseau Booth est construit sur une partie du territoire couvert par la charte en question, et ainsi en est-il du chemin de fer de la baie James. Voilà qui prouve la nécessité de la construction de ces tronçons du réseau, dans les parties du pays en question, et cela prouve, en outre, que l'existence de cette charte, loin d'entraver la construction de voies ferrées dans cette contrée lui a, au contraire, imprimé un nouvel essor. Lorsque le chemin de fer canadien du Nord fut inauguré, la partie du chemin de fer de Port-Arthur, gagnant l'Ouest était connue sous le nom de chemin de fer d'Ontario et de la rivière à la Pluie ; un autre tronçon portait le nom de chemin de fer du sud-est du Manitoba, et enfin un troisième tronçon était décoré du nom de chemin de fer occidental du Canada (Canada Western). Ce réseau a été construit en trois ou quatre tronçons distincts ; mais aujourd'hui toutes ces lignes sont fusionnées sous le nom de chemin de fer canadien du Nord (Canadian Northern).

C'est dans le même but que ces messieurs demandent les chartes en question. Comme les honorables députés le savent, les organisateurs de cette entreprise sont déjà intéressés dans les autres chemins de fer du district. M. Drummond de Montréal, M. Plummer du Sault et autres capitalistes intéressés dans ces industries ont importé au pays $30,000,000 représentant des capitaux étrangers et au cours des années dernières ils ont dépensé plus de $10,000,000 en salaires. La Chambre doit donc mûrement délibérer cette question.

M. LANCASTER : A mon avis l'objection soulevée par le député d'Algoma est bien fondée. Le pays n'a rien à gagner à l'adoption de pareille loi. Au sein du comité des chemins de fer, je me suis opposé au bill en discussion. Le député d'Algoma, au sein de ce comité, a formulé des arguments similaires à ceux qu'il vient de nous présenter. Ces arguments sont demeurés sans réponse et les orateurs qui ont donné la réplique ont traité d'une foule de questions impertinentes au débat. Force m'a donc été de conclure qu'il ne s'agit ici que d'une tentative d'engager le parlement fédéral à empiéter sur les droits et les prérogatives de l'assemblée législative d'Ontario. Les initiateurs de cette mesure n'ont nullement prouvé que le Parlement doive leur acorder des privilèges spéciaux. Voilà dix-neuf ans qu'ils traitent avec les autorités provinciales. Il ne s'agit pas seulement ici de construction de chemins de fer, mais encore de force hydraulique. Le gouvernement d'Ontario a souvent fait enquête sur les questions de force hydraulique et de construction de chemins de fer et il a adopté tout un système à cet égard.

Aujourd'hui, les organisateurs de ces entreprises s'adressent au gouvernement fédéral. On a bien modifié, il est vrai, le vocable de la compagnie, mais au fond, c'est la même charte. Il est possible que ce chemin de fer ait changé de propriétaires, mais cela ne les autorise nullement à venir demander des concessions, et nous engager à nous immiscer dans les questions qui tombent sous la juridiction provinciale. Mais j'ai un argument encore plus puissant à faire valoir. Cette compagnie a fait un marché avec l'assemblée législative d'Ontario relativement aux délais et aux conditions se rattachant à la construction du chemin de fer. D'après son propore aveu, cette compagnie a traité avec la législature d'Ontario, pendant dix-neuf ans, la reconnaissant comme l'autorité revêtue de la juridiction voulue à cet égard et en 1905, elle a, en réalité, passé un marché avec l'assemblée législative. Personne ne révoque la chose en doute, mais s'écrie-t-on parce que la compagnie a oublié de s'adresser de nouveau cette année, à l'assemblée législative, par suite d'un malentendu avec les solliciteurs, elle vient demander au parlement fédéral d'établir une loi à cet égard. Je ne veux pas violer l'étiquette parlementaire en me servant d'expressions outrées mais je l'avoue, pareille proposition me semble une énormité. Le promoteur lui-même l'avoue, l'assemblée législative d'Ontario est bien l'autorité à laquelle il faut s'adresser pour obtenir pareille loi, et voilà pourquoi depuis dix-neuf ans elle traite avec les pouvoirs provinciaux et a fini l'année dernière par passer un marché avec la province. Le promoteur du bill affirme que la compagnie se serait adressée de nouveau à l'assemblée législative d'Ontario, sans ce malentendu de la part des solliciteurs qui avaient le devoir de dresser les documents voulus. Ainsi, ayant manqué de s'adresser à l'autorité voulue, la compagnie s'autorise de ce manquement ou de cet oubli pour demander la loi en question au parlement fédéral qui doit bien se garder d'intervenir en pareille matière.

Voilà donc la proposition qu'on a soumise au comité des chemins de fer et par un vote de dix-huit contre sept, il a été fait rapport du bill à la Chambre. Toutefois, je dois l'observer, le comité des chemins de fer n'a pas convenablement délibéré ce rapport, vu qu'à peine vingt-cinq ou vingt-six membres de ce comité ont fait acte de présence à la séance en question. La chose s'est passée à la dernière séance tenue par le comité au cours de cette session, et comme la Chambre siégeait en même temps, c'est à peine si nous avons pu obtenir un simple quorum et le comité a fait rapport du bill à la Chambre, à la majorité de dix-huit ou de dix-neuf voix. Je figurais au nombre de la minorité. Vu le petit nombre de membres du comité ayant fait acte de présence à cette séance, on ne

saurait dire que le rapport en question contenait les conclusions de la majorité, puisse s'imposer à l'approbation de la Chambre. J'ignore l'attitude que prendra le premier ministre sur la question. Maintes et maintes fois, il nous a dit ici que généralement parlant, il faut accepter les rapports des comités, à moins qu'il n'existe quelque puissante raison militant contre leur adoption. Si le premier ministre croit que l'empiètement évident sur les droits provinciaux qui éclate dans ce bill, n'est pas une puissante raison pour engager le comité à repousser ce projet de loi, je ne saurais me ranger à son avis à cet égard . Voilà dix-neuf ans que l'assemblée législative d'Ontario remanie cette charte et au cours de cette période de temps, tout le monde a reconnu que c'est bien cette assemblée délibérante qui constitue le tribunal auquel il appartient de se prononcer sur cette charte. En 1905, la compagnie en question a passé un marché avec la province relativement aux délais à fixer pour la construction et pour le parachèvement de la voie ferrée ; elle a obtenu une prolongation de délai, sous certaines conditions auxquelles elle a manqué de satisfaire. Il ne s'agit pas ici d'autoriser la construction d'un chemin de fer d'intérêt provincial et que l'assemblée législative d'Ontario peut autoriser à son gré ; mais il s'agit d'une infirmation réelle de la décision prise par le pouvoir provincial sur une question qui relève entièrement de sa juridiction. On a toujours reconnu dans cette assemblée délibérante l'autorité revêtue de la juridiction voulue à cet égard. C'est le plus intolérable empiètement sur les droits provinciaux et dont la Chambre ait jamais été témoin. Le Gouvernement serait amplement autorisé à intervenir ici, quand bien même le comité des chemins de fer aurait fait rapport sur ce bill, à l'infime majorité de quelques voix. L'initiateur de ce bill affirme que cette compagnie est intéressée dans d'autres entreprises. Eh bien ! le gouvernement d'Ontario savait la chose et cependant, l'assemblée législative d'Ontario qui, sans doute, était aussi au courant du fait, n'a pas hésité à déclarer nettement qu'elle ne permettrait plus à cette compagnie de se moquer impunément du peuple à l'égard de sa charte. Virtuellement cette charte date de dix-neuf ans ; voilà dix-neuf ans qu'elle est inscrite aux statuts, sans que la compagnie ait tenté d'efforts sincères et réels pour satisfaire à ses obligations. L'assemblée législative d'Ontario a imposé à la compagnie certaines conditions et ce serait manquer gravement à nos devoirs de législateurs que d'adopter cette loi, en pareilles circonstances. Il s'agit ici d'une question autrement importante que la simple construction d'un chemin de fer. Il s'agit d'une atteinte directe portée à l'assemblée législative d'Ontario relativement à des questions de force hydraulique; il s'agit d'un empiètement du pouvoir fédéral sur des questions qui ont toujours été du ressort du pouvoir provincial. Le Parlement ne mériterait pas bien du pays, en accédant aux vœux de cette compagnie, lorsqu'elle s'adresse à nous pour obtenir une nouvelle charte, alors qu'elle ne tient aucun compte des conventions intervenues entre elle et l'assemblée législative d'Ontario, au cours de dix-neuf ans.

M. R. L. BORDEN : Avant l'adoption du préambule, je désire poser une question. Il y a six ou sept ans, on nous a dit qu'à l'avenir, on n'abuserait plus, comme par le passé, du pouvoir conféré par la constitution relativement aux travaux déclarés d'utilité publique, au Canada. Si je ne me trompe, un membre du cabinet nous fit alors cette déclaration qui est restée bien gravée dans ma mémoire. Cependant, on a continué à utiliser ce pouvoir sans trop tenir compte des circonstances ou de l'urgence, ou de la légitimité de pareilles déclarations d'utilité publique. Voici une compagnie qui, de 1886 à 1905—car en 1905 l'Assemblée législative d'Ontario a légiféré à cet égard—voici, dis-je, une compagnie dont l'œuvre a été reconnue d'intérêt provincial et voilà que soudain, au printemps de 1906, elle se pose en œuvre d'utilité générale au Canada. Je serais curieux de savoir ce qui s'est passé entre le printemps de 1905 et le commencement de cette session pour changer la nature de ces travaux d'intérêt provincial et les transformer en œuvre d'utilité générale au Canada.

M. CONMEE : Je ferai observer à l'honorable député que la compagnie a déjà eu l'intention de l'adresser au parlement fédéral pour en obtenir une loi ; et nous le savons, en 1901, elle a déposé ici ses plans, devis et projets. Aujourd'hui, elle se propose de construire un pont sur la rivière Sainte-Marie se rattachant à ce chemin de fer. La nécessité de la construction de ce pont se fait sentir, paraît-il, et c'est là ce qui a provoqué la demande qu'on nous a présentée. Cette charte est similaire à une foule d'autres chartes qu'on nous a présentées de temps à autre. La charte en question ne contient rien de nouveau, et je ne m'explique pas la cause de l'opposition soulevée contre cette mesure. Le député d'Algoma-ouest (M. Boyce), se trompe peut-être, en se montrant hostile à cette mesure, car je ne vois pas quel intérêt peut le pousser à prendre pareille attitude.

M. BOYCE : L'honorable député fait-il allusion à la compagnie du pont de la rivière Sainte-Marie ?

M. CONMEE : Oui.

M. BOYCE : La charte de cette compagnie ne l'autorise pas à construire une voie de chemin de fer sur la rivière ; elle se restreint entièrement à un chemin de fer électrique.

M. CONMEE : L'honorable député craint peut-être que la charte accordée pour la construction du pont ne donne à cette compagnie de chemin de fer ou à une autre compagnie quelques droits à la force hydraulique qu'elle ne pourrait obtenir autrement. C'est là ce qu'appréhende mon honorable collègue. N'est-ce pas le cas ?

M. BOYCE : Je répondrai à mon honorable collègue dans un instant.

M. R. L. BORDEN : Je ne veux pas que le débat s'écarte de la question que je viens de soulever. La charte en question ne contient aucune disposition relative à la construction d'un pont ; il n'y est question que de la construction des travaux autorisés par l'assemblée législative d'Ontario d'année en année. Un simple coup d'œil jeté sur ce bill suffit pour se rendre compte des pouvoirs attribués à la compagnie. L'honorable député le sait, le Parlement fédéral ne légifère pas sur les pouvoirs accordés aux chemins de fer d'intérêt provincial, construits dans les limites du territoire de la province d'Ontario, à moins que ce chemin de fer ne soit déclaré d'utilité publique au Canada.

Ce n'est pas à titre d'œuvre d'utilité générale au Canada, que ce chemin de fer a été projeté et que la compagnie a obtenu sa charte, et jusqu'à la fin de la dernière session de l'assemblée législative d'Ontario en 1905, jamais la compagnie n'avait songé à faire valoir cette théorie. Apparemment, le délai fixé pour le parachèvement d'une partie de l'entreprise a été prolongé jusqu'au 21 mai 1896. Voilà vingt ans que la compagnie est autorisée par l'assemblée législative d'Ontario. C'est en 1886 qu'elle a obtenu sa première charte. Ce délai a été graduellement prolongé jusqu'en 1906, soit une période de vingt ans. Pour mon propre compte, je m'oppose à ce que le Parlement prolonge davantage la durée d'une charte qui a été renouvelée, d'année en année, pendant vingt ans par l'assemblée législative d'Ontario et cela sous prétexte qu'il s'agit d'une œuvre d'utilité générale au Canada. Jamais encore jusqu'aujourd'hui, on n'a formulé pareille prétention. Je serais curieux de savoir quels changements sont survenus dans la situation et quelles causes ont contribué à transformer une œuvre d'intérêt provincial en 1905, en une œuvre d'intérêt général au Canada en 1906. Le promoteur du bill n'a pas répondu un seul mot à cette quelque raison valable, quand on cherche à objection. Assurément, il faut alléguer engager le Parlement à faire pareille déclarations d'utilité publique.

M. CONMEE : Je dois déclarer que je ne suis pas chargé de ce bill.

M. R. L. BORDEN : Je m'adresse ici à celui qui est chargé de ce projet de loi.

M. CONMEE : C'est le député de Simcoe (M. L. G. McCarthy) qui est chargé de cette mesure.

M. BOYCE.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député de Simcoe devrait répondre.

M. CONMEE : En son absence, naturellement. . .

M. R. L. BORDEN : S'il est absent, il est préférable de réserver le bill jusqu'à son retour. Si ce projet de loi ne vaut pas la peine qu'il assiste à la discussion, afin d'éclairer le comité sur ses points importants, il vaut mieux retarder la discussion jusqu'à ce qu'il ait le temps de vaquer à ses affaires parlementaires.

M. CONMEE : Ce raisonnement peut avoir son application en droit, mais en pratique il n'en a aucune. Les chemins de fer autorisés par la législature d'Ontario deviennent, lorsqu'ils sont construits, d'utilité générale au Canada, s'ils croisent un chemin de fer qui a été déclaré par le Parlement d'utilité générale au Canada. Ils le sont de fait, sans la sanction du Parlement. Ce chemin de fer n'est pas plus une entreprise provinciale que dix ou douze autres chemins de fer dont nous avons renouvelé la charte à cette session. De plus, cette compagnie avait évidemment l'intention de s'adresser au Parlement, puisqu'elle a déposé ses plans, il y a plusieurs années, au bureau du gouvernement, à Ottawa.

M. BOYCE : Quand cela ?

M. CONMEE : En 1901.

M. BOYCE : Ces plans se bornaient à l'île du Poisson-Blanc, n'est-ce pas ?

M. CONMEE : Je n'en sais rien, mais si cela est vrai, c'est une preuve que la compagnie avait l'intention de traverser la rivière Sainte-Marie.

M. BOYCE : L'honorable député ne doit pas être familier avec la géographie du pays, car autrement il saurait que l'île du Poisson-Blanc est au milieu de la rivière, dans les eaux canadiennes.

M. CONMEE : Je n'ai pas dit qu'elle était ailleurs; j'ai tout simplement déclaré que c'était une preuve que la compagnie entendait construire sur la rivière Sainte-Marie.

M. R. L. BORDEN : Nous connaissons tous l'article 7 de la loi des chemins de fer qui n'a aucun rapport avec la discussion. Si cet article s'applique au chemin de fer dont il est maintenant question, la déclaration est inutile, mais s'il ne s'applique pas, alors il faut le faire bénéficier de la déclaration d'utilité générale au Canada. Je demande, comme membre du comité, qu'on me donne les raisons pour lesquelles nous devrions statuer en ce sens ; jusqu'ici, je n'ai reçu aucun éclaircissement.

M. CONMEE : Je crois avoir donné des raisons suffisantes, l'une entre autres pour montrer que la compagnie a toujours eu l'intention de s'adresser au Parlement, puisqu'elle a déposé ses plans au ministère des

Chemins de fer, une autre parce qu'elle se propose de traverser un cours d'eau international, une autre, qu'elle a besoin comme les autres compagnies, de l'autorisation fédérale pour lui aider à compléter ses arrangements financiers. L'honorable député sait qu'en définitive toutes les compagnies se font autoriser par le Parlement, vu que la loi fédérale a priorité sur la loi provinciale et qu'elle est nécessaire aux promoteurs pour la négociation de la partie financière de l'entreprise. C'est pourquoi cette compagnie s'adresse maintenant au Parlement.

M. R. L. BORDEN : La véritable raison, c'est que ne pouvant plus obtenir de prolongement de délais de la législature, elles s'adressent au Parlement pour nous induire à faire une déclaration fausse et obtenir ainsi le prolongement désiré. C'est du moins ce que j'en pense, à en juger par le contexte du projet de loi.

M. CONMEE : Il n'y a aucune preuve assurée de cela, mais je ne suis cependant pas prêt à le contredire.

M. R. L. BORDEN : Je connais la véracité de l'honorable député (M. Conmee) et je sais qu'il ne voudrait pas contredire cette assertion.

M. LANCASTER : La preuve est contre lui. Nous avons pour nous appuyer, la conduite des promoteurs de l'entreprise qui, depuis 19 ans, nient la juridiction du Parlement à l'avantage de la législature, laquelle est en effet l'autorité compétente en la matière. N'ayant pas rempli leurs engagements envers la législature, ils s'adressent au Parlement, moins d'un an après, pour nous faire déclarer, sans que nous en ayons la moindre preuve, que cette entreprise est à l'avantage général du Canada.

M. BOYCE : Comme l'honorable député le sait, le pont de la rivière Sainte-Marie est ouvert à la circulation des tramways et non aux convois de chemins de fer. L'honorable député a essayé, par un amendement au projet de loi, lors de la discussion en comité des chemins de fer, d'obtenir pour la compagnie le pouvoir de circulation de ses convois sur le pont, mais sa proposition fut repoussée. Le seul mouvement que la compagnie a fait pour montrer sa disposition à remplir les conditions de sa charte, c'est l'envoi, au ministère, des plans dont l'honorable député a parlé. Ces plans sont les plus abracadabrants que le ministère ait jamais reçus. Ils montrent que ce chemin de fer, avec deux autres, tous affiliés, se proposent d'éviter la ville de Sault-Sainte-Marie et de venir, en plein milieu de la rivière de ce nom, aboutir à trois endroits différents du pont international. Les plans ne montrent pas si la ligne doit être jetée sur chevalets ou sur pilotis, mais ils montrent qu'elle traverse la rivière de l'est à l'ouest, afin d'atteindre l'île, où la compagnie a l'intention d'établir son terminus. Cette île, qui s'appelle Poisson-Blanc est située en plein milieu de la rivière, sur le côté canadien, et non loin de là se trouve une chute d'eau de grande valeur, la seule qui soit maintenant disponible au public, sur la rivière Sainte-Marie, sur le côté du Canada. Les deux municipalités qui sont intéressées le plus directement dans cette chute d'eau pétitionnent depuis longtemps la législature d'Ontario et depuis quelque temps le gouvernement d'Ottawa, pour avoir de préférence la jouissance de cette cataracte. Malgré cela, le ministre des Chemins de fer me répond que ces rapides sont compris dans les droits d'expropriation de la compagnie. Tous ces chemins de fer dépendent de la compagnie de force motrice du lac Supérieur, qui possède tous les autres pouvoirs d'eau sur la rivière Sainte-Marie. Je dirai à l'honorable député de Thunder-Bay-et-Rainy-River qu'il existe un doute très prononcé dans l'esprit de tous les corps dirigeants de cette partie de la province—les conseils municipaux, les chambres de commerce, etc.—que ces compagnies n'ont jamais eu d'autre objet en vue en faisant usage de leurs chartes et s'autorisant de leurs pouvoirs d'expropriation, non pas de construire un chemin de fer, impraticable d'après les plans, mais plutôt d'arracher au public la jouissance de l'unique pouvoir d'eau disponible qu'il y a dans ces régions.

Ces municipalités sont ainsi atteintes vu surtout que les conventions existantes doivent expirer prochainement et qu'elles voudraient obtenir des conditions plus avantageuses, mais elles craignent d'être laissées à la merci de cette compagnie, qui cherche à accaparer la chute d'eau et soumettre à ses conditions la ville de Sault-Sainte-Marie et le village de Steelton. C'est le seul usage que la compagnie a fait jusqu'ici de sa charte. L'honorable député (M. Conmee) peut me contredire, si je me trompe.

M. CONMEE : Le raisonnement de l'honorable député (M. Boyce) est faux. Il dit que la ville de Sault-Sainte-Marie possède virtuellement la chute d'eau que la compagnie exploite. La ville a vendu ses droits à la compagnie.

M. BOYCE : Elle ne les avait pas encore vendus au mois de janvier, lorsqu'elle pétitionna le ministère des Chemins de fer.

M. CONMEE : L'honorable député n'a pas saisi ce que j'ai dit. La ville de Sault-Sainte-Marie possédait cette chute d'eau avant de la vendre à la compagnie.

M. BOYCE : La chute d'eau située à côté de l'île Poisson-Blanc ?

M. CONMEE : La chute d'eau qui est en exploitation à cet endroit a été vendue par la ville à la compagnie, n'est-ce pas ? Certainement. Si la ville de Sault-Sainte-Marie n'a aucun droit à la chute d'eau de l'île Poisson-Blanc, alors le projet de loi à l'étude ne s'y rapporte aucunement. Le

Parlement ne peut priver la province d'Ontario des droits qu'elle possède à cet endroit.

M. BOYCE : Je ne parle pas des droits de la province d'Ontario.

M. CONMEE : Votre raisonnement tend à cela.

M. BOYCE : J'ai dit que l'honorable ministre des Chemins de fer a déclaré que la compagnie possède, en vertu de sa charte, le pouvoir d'exproprier la chute d'eau de MM. Ryan et Heney, celui dont il est question, à l'île Poisson-Blanc. C'est la parole du ministre que je donne.

M. CONMEE : La provenance de cette déclaration n'y fait rien. Si le gouvernement d'Ontario possède les droits riverains de ce pouvoir d'eau, ni la compagnie ni le Parlement ne peuvent le lui enlever. Il n'existe pas de monopole de chutes d'eau à Sault-Sainte-Marie. La compagnie du Sault-Sainte-Marie est tenue, aux termes de sa charte, de fournir l'énergie électrique à quiconque en fait la demande, à raison de $2.50 par cheval-vapeur à la tête de la chute. Je serais surpris si mon honorable collègue d'en face pouvait me citer une ville dans toute l'Ontario et même en Amérique, où les droits du public ont été aussi bien sauvegardés qu'ils le sont à Sault-Sainte-Marie. Toute personne ou compagnie peut forcer la compagnie à lui fournir la force motrice à demande. C'est une des conditions imposées à la compagnie des forces motrices de Sault-Sainte-Marie pour la protection du public.

M. BOYCE : L'honorable député dit-il que la compagnie ne possède pas la chute d'eau de l'île Poisson-Blanc ?

M. CONMEE : Je ne dis pas cela. Je ne sais pas quels droits elle possède à cette chute d'eau ; mais je dis que le projet de loi ne lui confère aucun droit, car le Parlement ne peut donner ce qui appartient au gouvernement d'Ontario. Nous ne pouvons en priver la province.

M. LANCASTER : Je crois, en effet, que toute la question est là. La législature d'Ontario a déjà eu à s'occuper de cette affaire. Les promoteurs se sont déjà adressés au gouvernement d'Ontario et les voici maintenant devant le Parlement pour nous demander avec beaucoup d'aplomb d'exercer les pouvoirs que le gouvernement d'Ontario seul a exercés. Plus nous brassons cette affaire, plus je suis convaincu que nous ne devons pas nous en mêler. Si le gouvernement d'Ontario protège si bien les intérêts du public par rapport à la puissance hydraulique, pourquoi l'honorable député (M. Conmee) ne le laisse-t-il pas continuer à maintenir cette protection au lieu de nous prier d'intervenir.

Si ce n'est pas se fourrer le nez dans les affaires d'autrui, je ne sais pas ce que c'est. L'honorable député prétend que le gouvernement d'Ontario protège le public ; alors, pour l'amour de Dieu, qu'on le laisse continuer à protéger le public, mais qu'on nous laisse la paix et qu'on ne nous dise pas que nous devons adopter une loi pour conférer des pouvoirs à une compagnie sans égards aux engagements que celle-ci a pris envers le gouvernement d'Ontario. On nous demande d'intervenir dans une partie intégrale du marché. On nous dit froidement d'autoriser cette compagnie et qu'elle ne nuira aucunement aux droits acquis, mais si nous l'autorisons, elle empiétera dès lors sur les engagements qu'elle a contractés avec le gouvernement d'Ontario en 1900, en 1902 et en 1905. Les plans n'ont pas été déposés en 1901 dans l'intention arrêtée de construire la ligne aux termes de la charte, car au lieu de commencer les travaux après avoir déposé ces plans, la compagnie s'est adressée à la législature d'Ontario et a obtenu un prolongement de délai. Elle a la hardiesse maintenant d'insérer, sous nos yeux, dans le préambule du projet de loi, une déclaration à l'effet que la législature a statué à son avantage au chapitre 120, de 1900, au chapitre 89, de 1902 et au chapitre 104, de 1905. Ainsi, dès 1901, la compagnie a montré des dispositions à s'adresser au Parlement pour obtenir cette autorisation, mais après avoir signifié cette disposition, elle s'est présentée délibérément devant la législature et a conclu avec elle deux autres marchés.

M. EMMERSON : Le comité des chemins de fer a discuté au long les différents aspects de la question. On a réclamé au nom des promoteurs, que les véritables initiateurs de cette entreprise sont les propriétaires des établissements de Sault-Sainte-Marie, du chemin de fer central d'Algoma, du chemin de fer de Manitoulin et de la rive Nord et du chemin de fer de l'Ontario à l'ouest de la baie d'Hudson. On a prétendu que c'était dans les intérêts de ces compagnies de fusionner. Le chemin de fer central d'Algoma est maintenant exploité par ces compagnies. C'est un chemin de fer autorisé par le Parlement fédéral. Il a été allégué devant le comité qu'il était dans l'intérêt de ce chemin de fer et des autres également que la fusion se fasse. Ces compagnies possèdent les établissements du Sault et elles demandent l'autorisation fédérale pour leurs chemins de fer. Des détails très précis et très minutieux ont été fournis au comité et je crois qu'il est juste d'accorder la demande.

M. LANCASTER : Le Gouvernement a-t-il la preuve par devers lui ? J'ai entendu dire que ce serait dans l'intérêt et à l'avantage de ces compagnies, mais je n'ai pas encore entendu dire pourquoi nous devrions intervenir. J'ai fait remarquer au comité, et je le répète ici, les industries du Sault, dont

parle l'honorable ministre sont complètement enveloppées dans les finances d'Ontario.

Le gouvernement de cette province a avancé de fortes sommes d'argent à ces établissements, et dès que nous alléguons cela pour raison de notre intervention, nous établissons le plus fort argument contre la sanction du projet de loi par le Parlement, car nous ne pouvons établir notre autorité sur ces établissements qui ont contracté des engagements envers la province d'Ontario et nous devrions les renvoyer à la législature.

M. EMMERSON : Nous avons eu les preuves habituelles au comité. Les témoins n'ont pas été assermentés, mais nous avons accepté la déclaration d'une personne qui paraissait connaître les choses. Le chemin de fer central d'Algoma ne dépend pas de la législature d'Ontario ; il est le pivot de tout le système et il m'a paru, d'après les déclarations de cette personne, qu'il est essentiel que les autres chemins de fer qui le composent reçoivent également l'autorisation fédérale. Je ne connais rien de cette affaire que ce qui en a été dit devant le comité. J'avais des doutes jusqu'à ce moment, mais les témoignages m'ont fait changer d'opinion.

M. R. L. BORDEN : Qu'est-ce qui a changé les opinions du ministre ?

M. EMMERSON : Une des raisons, c'est que comme tous ces chemins de fer doivent être exploités comme un seul et que les autres avaient reçu l'autorisation du Parlement, celui-ci devrait également l'avoir.

M. LANCASTER : L'honorable ministre doit se rappeler que le gouvernement d'Ontario a pris la peine de se faire représenter devant le comité pour protester contre notre intervention.

M. EMMERSON : Tout comme le gouvernement d'Ontario a envoyé ses représentants pour protester au nom de l'autonomie provinciale contre notre intervention dans d'autres mesures.

M. LANCASTER : Pas de la même façon. Le représentant du gouvernement d'Ontario a déclaré que ce cas-ci était unique. Il a dit qu'il ne se réclamait pas seulement de l'autonomie provinciale, car le cas était bien différent de tous ceux contre lesquels il avait été chargé précédemment de protester. Il a allégué de plus que parce que le comité avait souvent accordé malgré lui son autorisation à des compagnies provinciales, il ne s'ensuivait pas qu'il devait en être ainsi pour le présent cas. Il a allégué spécialement que les établissements du Sault étant sous la dépendance financière et autre du gouvernement d'Ontario, nous ne devions pas intervenir.

M. EMMERSON : Il a été déclaré en effet qu'Ontario est intéressé financièrement dans ces établissements. Il a été allégué de plus que l'adoption de ce projet de loi serait dans les intérêts de ces industries, en facilitant la fusion des différents chemins de fer, de sorte que les intérêts financiers d'Ontario ne peuvent qu'en bénéficier.

M. LANCASTER : Ce n'est pas ce que le représentant de la province d'Ontario a dit. Il a dit tout le contraire. Ce sont les promoteurs qui ont parlé dans le sens des paroles de l'honorable ministre.

M. EMMERSON : C'est M. Rowell qui a fait cette déclaration.

M. LANCASTER : Il est l'avocat de la compagnie.

M. EMMERSON : N'est-il pas au service du gouvernement d'Ontario ? Je croyais pourtant qu'il l'était.

M. BOYCE : Il l'était naguère. Il ne l'est plus.

M. LANCASTER : M. Code représentait le gouvernement d'Ontario et il a protesté contre l'adoption du projet de loi. Il ne faut pas accepter comme parole d'évangile tout ce que dit l'avocat d'une compagnie qui a un projet de loi devant le Parlement, surtout en présence du protêt de l'autorité qui est tout aussi intéressée que nous à défendre les intérêts du public. Cette autorité qui a des droits établis sur cette compagnie qui a contracté des obligations envers lui, a envoyé son représentant pour protester contre ce projet de loi au nom du public d'Ontario, dont il connaît aussi bien que nous les intérêts.

M. EMMERSON : Je n'ai pas entendu dire à M. Code que les intérêts financiers de la province dans les établissements du Sault, ne seront pas améliorés par ce projet de loi. Il m'a paru représenter d'une manière générale le gouvernement d'Ontario et n'a soulevé d'objection que parce que ce chemin de fer est entièrement dans province d'Ontario.

M. LANCASTER : Il a dit que nous ne devrions rien faire pour affaiblir les droits du gouvernement d'Ontario dans cette affaire, ce qui est vrai.

M. BOYCE : Le ministre ne croit-il pas qu'il serait juste et raisonnable d'insérer dans le projet de loi cette partie de la loi provinciale de l'année dernière qui oblige la compagnie à dépenser $300,000 en travaux de construction dans la première année ? Le gouvernement d'Ontario a jugé à propos d'imposer cette obligation à la compagnie, après dix-neuf ans de retards et de délais accordés à certaines conditions. La compagnie n'a jamais rempli ces conditions et elle se présente au Parlement pour faire renouveler sa charte et se réhabiliter. Ce n'est pas trop exiger de la réhabiliter aux conditions que lui a imposées le gouvernement dOntario

l'année dernière. Elle a accepté ces conditions et elle s'adresse à nous cette année pour tâcher de s'y soustraire.

M. EMMERSON : Ce n'est pas ma manière de voir. Si nous accordons l'autorisation demandée, nous devons le faire aux conditions ordinaires du Parlement en pareils cas et la politique du Gouvernement n'a pas été dans le passé d'infliger de telles conditions pour un renouvellement de charte. Nous renouvelons tous les jours des chartes sans imposer ces obligations et il ne me paraît pas raisonnable de faire exception pour cette compagnie, vu qu'elle a montré la nécessité de notre intervention.

M. BOYCE : Mais cette compagne s'adresse à nous lorsqu'elle est assujettie à ces conditions. Elle s'adresse à nous en disant qu'elle a été érigée en corporation en 1886, qu'elle a obtenu un renouvellement en 1900 et un autre en 1902, et un troisième en 1905. Telles sont les raisons mêmes de la législation qui nous est demandée. La compagnie n'existe encore qu'à cette condition et c'est cette condition que l'honorable ministre devrait insérer dans le projet de loi, si nous devons avoir égard aux lois provinciales d'Ontario et il doit de toute nécessité respecter ces lois, s'il tient à reconnaître l'existence de la compagnie.

M. EMMERSON : Ce n'est pas ma manière de voir. La compagnie nous demande certains pouvoirs. Y a-t-elle droit ? Le comité a décidé dans l'affirmative, et les seules conditions que nous avons imposées sont celles que nous imposons ordinairement aux compagnies qui demandent le renouvellement de leur charte.

M. LANCASTER : Mais considérez un peu ce qu'elle demande. Nous ne devons pas passer des lois sous prétexte qu'elles ont un objet en vue, tandis que nous ignorons les faits. Voici ce que dit le préambule :

Considérant que la compagnie du chemin de fer du Pacifique à l'Atlantique a, dans sa requête, exposé qu'elle a été autorisée par le chapitre 76 des statuts de la province d'Ontario en l'année 1886, que subséquemment, en vertu de diverses lois de ladite province, notamment les chapitres 120 de l'an 1900, 89 de l'an 1902 et 104 de l'an 1905, . . .

J'appuie sur le fait que toutes ces lois sont des lois provinciales :

. . . ladite autorisation a été renouvelée et modifiée et les délais pour le commencement et l'achèvement des travaux de construction des lignes de chemin de fer de ladite Compagnie ont été prorogés respectivement au 25 mai 1906 et au 25 mai 1910, qu'elle a sollicité le Parlement de prescrire ce qui suit, et considérant qu'il y a lieu de donner suite aux demandes de ladite requête.

Comme le dit l'honorable député d'Algoma, la compagnie se base sur ce fait qu'elle a été autorisée par la législature d'Ontario et qu'elle a renouvelé sa charte en différentes occasions et à certaines conditions, et elle s'adresse à nous pour lui accorder certains pouvoirs en ignorant ces conditions. Il est inutile de faire remarquer que nous recommençons en neuf avec cette compagnie et que nous devons la traiter comme toute autre compagnie. Celle-ci ne se trouve pas dans la position d'une compagnie ordinaire. Elle s'adresse à nous en disant qu'elle est autorisée par une loi provinciale, et que nous devrions lui reconnaître tous les avantages de cette loi, sans toutefois lui en imposer les obligations. L'honorable ministre est certainement dans l'erreur en disant que nous devons traiter cette compagnie comme nous traitons les autres.

M. EMMERSON : Par ce projet de loi nous plaçons cette compagnie sous l'empire de la loi des chemins de fer de 1903, qui lui impose des conditions bien autrement rigoureuses que celles qui lui sont imposées par la législature, à cette seule exception.

M. R. L. BORDEN : Quelles sont ces conditions ?

M. EMMERSON : La disposition relative aux 15 pour 100 qui l'oblige à dépenser plus que n'exige d'elle la loi d'Ontario. Le seul avantage qu'elle recevra, c'est un délai de deux ans au lieu d'un an pour commencer les travaux. Aux termes de la loi de 1903, la compagnie aura deux ans au lieu d'un pour dépenser ces 15 pour 100.

M. LANCASTER : Et la compagnie se trouve à avoir en réalité trois ans au lieu d'un, car c'est ce qui est stipulé dans la loi.

M. EMMERSON : Traitons cette compagnie avec les mêmes égards que nous traitons les autres et il n'y aura pas d'objection au projet de loi.

M. LANCASTER : Je suis bien prêt à la traiter avec la même considération que les autres compagnies, mais qu'elle traite de son côté le public avec quelque considération. Elle n'a aucun égard pour la province d'Ontario. Elle a obtenu pendant dix-neuf ans toutes les marques d'égards de la législature de cette province et lorsque ce dit est usé et qu'elle voit qu'elle n'a plus de chance d'être crue à la législature, elle s'adresse à nous pour demander un renouvellement de ces privilèges. Lorsque nous accordons une charte, nous supposons que les pétitionnaires sont sincères et qu'ils rempliront leurs engagements. Si le ministre des Chemins de fer avant devant lui le bilan des promoteurs et s'apercevait qu'ils ne sont pas responsables, il ne s'empresserait pas de leur accorder une charte. Dans ce cas-ci, nous avons les preuves les plus convaincantes que si cette compagnie fait avec nous ce qu'elle a fait avec la province d'Ontario, elle sera encore dix-neuf ans sans rien entreprendre.

M. EMMERSON : Nous devrions prendre toutes les circonstances en considération. Cette compagnie est dirigée par les mêmes

gens qui gèrent les établissements du Sault, qui n'ont pas eu jusqu'ici un gros succès financier. Ils espèrent toutefois, vu l'amélioration de la situation, voir tous leurs efforts réussir. Ils s'adressent au Parlement pour faire placer ce chemin de fer sous l'application de la loi générale de 1903, et je suis certain que tous les membres du comité reconnaissent que cela est désirable. N'est-il pas désirable, en effet, que l'Algoma-Central et les autres lignes exploitées de concert soient sous l'empire de la loi de 1903 sur les chemins de fer, appliquée par la commission des chemins de fer créée en vertu de cette loi ? Je crois que c'est autant dans l'intérêt du pays que de la compagnie elle-même que ce chemin de fer soit placé sous la dépendance du gouvernement fédéral.

M. LANCASTER : Montrez en quoi les intérêts de ces gens ne sauraient être bien traités par la commission des chemins de fer, tout en les laissant sous la dépendance de la législature provinciale. La loi de 1903 sur les chemins de fer règle l'échange des transports, qui demeure soumis à la surveillance de la commission des chemins de fer, quand même la ligne tiendrait son autorisation du pouvoir provincial seulement. Dès qu'un chemin de fer fait raccordement avec une ligne établie en vertu d'une loi fédérale, il tombe sous la juridiction de la commission des chemins de fer. Qu'est-ce qui empêche de protéger les intérêts de cette compagnie en la laissant dans sa situation actuelle ? Le seul objet de ce bill est de faciliter aux intéressés le recueillement des fonds nécessaires à cette ligne.

Sur l'article 1er (modifié) :

L'expression " la Compagnie ", employée dans cet acte, désigne le corps politique et érigé en corporation créé par le chapitre 76 des statuts d'Ontario de l'année 1886 et maintenu par les lois qui l'ont modifié, et les voies ferrées, à l'exception des embranchements mentionnés ci-après, que la Compagnie est par le présent autorisée à construire sont par le présent déclarées d'utilité générale au Canada.

M. R. L. BORDEN : Que signifie cette exception ?

M. EMMERSON : La compagnie est autorisée, aux termes de la loi provinciale qui la reconnaît à construire des embranchements non déterminés, ce qui est contraire à la législation fédérale. Pour nous ils doivent être bien définis, c'est pourquoi nous avons cru devoir faire cette exception.

M. R. L. BORDEN : Quel est l'effet de cette exception ?

M. EMMERSON : Les droits aux embranchements son abrogés.

M. CONMEE : Le comité a décidé d'abandonner complètement les embranchements.

M. R. L. BORDEN : Je crains que nous n'aboutissions à une confusion sans nom. Tout de même, j'enregistre mon dernier protêt contre ce projet de loi. Je ne parle pas contre la construction du chemin de fer. Je proteste contre l'emploi à des fins contraires d'un pouvoir déterminé que nous confère l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Je le répète, cette compagnie a bénéficié d'une prolongation de délais de la législature d'Ontario, plusieurs fois répétée. Maintenant qu'elle n'en peut plus recevoir, elle change, par quelque procédé mystérieux, la nature de son entreprise qui, d'intérêt provincial qu'elle était il y a neuf mois, est soudain devenue d'intérêt général, afin de permettre aux intéressés d'obtenir du Parlement les privilèges législatifs qu'ils désirent.

C'est abuser d'une façon ridicule du pouvoir qui nous est conféré par l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Le Gouvernement devrait adopter une ligne de conduite au sujet de l'emploi de ce pouvoir et ne l'exercer que dans des cas de grave importance et pour des raisons valables. On a que ce seul objet en vue : prolonger encore les délais après que la patience de la législature d'Ontario a été poussée à bout par des prolongations de délais plusieurs fois répétées.

M. EMMERSON : Le comité a discuté cela.

M. R. L. BORDEN : Je ne m'en occupe pas. Le projet de loi porte en soi-même la preuve de ce que j'affirme et tant que je n'aurai pas reçu de meilleures explications, je persisterai dans mon opinion. Je dis que le Gouvernement a tort de permettre l'emploi dans ce cas-ci du pouvoir qui nous est conféré par l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Je n'ai pas encore entendu un soupçon de raison à l'appui de la proposition de faire bénéficier ce chemin de fer de la déclaration d'utilité générale. Le ministre (M. Emmerson) lui-même n'a apporté aucun éclaircissement dans la discussion. Si c'est simplement parce que ce chemin de fer doit se raccorder avec un autre qui est déjà placé sous l'autorité du Parlement, alors il est inutile de faire cette déclaration, car l'article 7 de la loi de 1903 y pourvoit. Il statue :

Tout chemin de fer, tout chemin le fer urbain ou tramway à vapeur ou électrique dont la construction ou l'exploitation est autorisée par acte spécial de la législature d'une province, ou qui se relie actuellement ou se reliera ultérieurement à un chemin de fer, ou qui croise ou croisera un chemin de fer relevant, lors de ce raccordement ou de ce croisement, de l'autorité législative du Parlement du Canada, est par le présent acte déclaré être une entreprise à l'avantage général du Canada, mais seulement quant à ce qui concerne ce raccordement ou ce croisement, ou le trafic d'entier parcours qui y passe, ou ce qui en dépend, et quant aux dispositions énoncées dans le présent acte relativement aux infractions et aux peines,

aux eaux navigables et aux matières criminelles ; et le présent acte sera applicable à cet égard seulement.

Cette disposition s'applique à tous les cas où l'entreprise doit bénéficier de la déclaration d'utilité générale.

M. CONMEE : Elle ne s'applique pas aux obligations.

M. R. L. BORDEN : Les obligations ?

M. EMMERSON : Plusieurs dispositions sont requises pour ce chemin de fer, comme chemin de raccordement avec l'Algoma-Central, qui ne peuvent être accordées que par le Parlement, et qui ne sont pas toutes prévues dans l'article 7. De sorte que cette ligne serait partie sous l'autorité de la commission des chemins fer fédérale et partie sous l'autorité de la commission des chemins de fer d'Ontario.

M. R. L. BORDEN : Bien, j'ai enregistré mon protêt, et je ne retiendrai pas plus longtemps la Chambre. Toutefois je voudrais avant de me taire que le ministre réponde à cette question. Ce chemin de fer était, il y a neuf mois une entreprise d'intérêt provincial, soumis à la juridiction provinciale. Ce fait était reconnu non seulement par la législature d'Ontario, mais encore par ceux mêmes qui sollicitent aujourd'hui, en faveur de cette entreprise, la déclaration d'utilité générale. Quelles modifications sont survenues dans ces neuf mois pour nous justifier de décréter d'utilité générale cette même entreprise pour laquelle les intéressés ont réclamé, il y a neuf mois, la déclaration d'utilité provinciale ?

M. EMMERSON : C'est une question de fusion.

M. BOYCE : Comment, mais cette fusion existe depuis 1901.

M. R. L. BORDEN : Et cela ne suffit pas?

M. EMMERSON : Mais elle n'avait aucun effet ; elle l'aura, parait-il, aux termes de la loi projetée.

M. BOYCE : L'honorable ministre (M. Emmerson) a parlé des plans de fusion de ces compagnies qui dataient de 1901. Et la fusion est reconnue depuis lors.

M. EMMERSON : Mais les arrangements financiers ne sont pas complétés.

M. BOYCE : Ils le sont depuis 1902.

M. R. L. BORDEN : Je n'en dirai pas davantage. La question se résume à ceci : parceque la compagnie n'a pas pu emprunter assez d'argent jusqu'ici pour construire son chemin de fer, nous devons décréter l'entreprise d'utilité générale. Si ce raisonnement vaut quelque chose, il est certainement seul de sa sorte.

(Il est fait rapport du projet de loi.)

M. R. L. BORDEN.

3e LECTURE

D'un projet de loi (n° 183), érigeant en corporation la compagnie de force motrice de Twelve-Mille (à responsabilité limitée)—M. Thompson ;

D'un projet de loi (n° 172), concernant la compagnie du pont de la rivière Sainte-Marie—M. Stewart.

2e LECTURE

D'un projet de loi (n° 205), érigeant en corporation la compagnie du chemin de fer de l'Est du Pacifique.—M. Belcourt.

RENVOI AU COMITE DU BILL POUR FAIRE DROIT A EDWARD OGDEN.

M. DERBYSHIRE propose que l'objet de l'ordre du jour renvoyant à la prochaine séance de la Chambre le 2e lecture du projet de loi (n° 210) tendant à faire droit à William Edward Ogden, soit rayé du feuilleton et que ledit projet de loi reçoive sur-le-champ sa 2e lecture et soit renvoyé au comité permanent des lois d'intérêt privé.

(La proposition est adoptée et le projet de loi est lu la 2e fois.)

1re LECTURE

D'un projet de loi (n° 213) concernant la compagnie du chemin de fer de Manitoba et de Kéwatin, déposé par M. Bole.

3e LECTURE,

Après délibération sommaire en comité général, du projet de loi (n° 208), déposé par M. Stewart, tendant à faire droit à dame Muriel Violet Spencer.

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL DES EMBRANCHEMENTS DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre reprend la discussion sur le projet de loi (n° 75), érigeant en corporation la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique.

Sur l'article 4 (émission d'obligations).

M. EMMERSON : Je propose l'amendement suivant à cette disposition

Pourvu que le montant total des actions émises ne dépasse en aucun temps le tiers du montant total des obligations émises aux termes de la loi.

(La proposition est adoptée.)

Sur l'article 32, (application de la loi générale).

M. LANCASTER : J'avais proposé un amendement sur cet article et je l'avais laissé entre les mains du ministre. Je ferai remarquer en même temps que puisque nous avons adopté l'article 28, un amendement

dans le sens du mien à l'article 32 devient plus urgent. La compagnie a le droit, en vertu de l'article 28, de trafiquer à sa guise, même de vendre ses droits au Grand-Tronc-Pacifique. Ayant donné tant de latitude à la compagnie dans l'article 28, nous devons dans l'article 32 accorder toute la protection possible aux droits du public contre le Grand-Tronc-Pacifique, puisque nous permettons à la compagnie des embranchements, la nouvelle compagnie, de construire des embranchements, et que ce n'est pas avec elle que nous avons conclu des marchés. Le contexte de l'article 28 fait ressortir mieux que je puis le faire et que d'autres pourraient le faire, l'objection que j'ai soulevée, et comme le préambule est adopté, le moins que nous puissions faire est de statuer, comme il est prévu dans ma proposition d'amendement à l'article 32, que la compagnie ne construira ses embranchements qu'aux conditions auxquelles serait astreint le Grand-Tronc-Pacifique s'il les construisait lui-même.

M. EMMERSON: Je ne crois pas que nous devions placer les embranchements de cette compagnie, qui doivent se raccorder avec la ligne mère, sur un pied différent des ambranchements autorisés dans la loi autorisant la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Si nous acceptions l'amendement proposé par l'honorable député, nous les traiterions différemment de ce qui a été prévu dans la loi de 1903.

M. LANCASTER : Nous devrions le faire. Nous devrions les traiter différemment des embranchements autorisés par la loi du Grand-Tronc-Pacifique. Personne ne se doutait, quand le projet de loi du Grand-Tronc-Pacifique fut adopté, qu'une troisième compagnie serait formée pour construire tous ces embranchements, indépendamment des obligations imposées au Grand-Tronc-Pacifique, pour se soustraire à l'application de l'article 28 et permettant à cette nouvelle compagnie de vendre tous ses droits au Grand-Tronc-Pacifique. J'admets que nous ne songions pas à cela en discutant le projet de loi du Grand-Tronc-Pacifique, mais nous n'avions pas l'intention d'accorder à une troisième compagnie la construction de ces embranchements plutôt qu'au Grand-Tronc-Pacifique. Si cette dernière compagnie construisait ses embranchements, nous aurions quelque garantie. Mais nous ne nous attendions pas, en discutant le projet de loi du Grand-Tronc-Pacifique, à voir surgir une tierce compagnie qui retirerait tous les avantages de ces lignes secondaires, qui affecterait les responsabilités du Grand-Tronc-Pacifique et le réduirait peut-être à l'impossibilité d'exécuter ses obligations envers le pays, qui les a garanties. J'appuie surtout sur le fait qu'aux termes de l'article 28, la tierce compagnie peut céder tous ses intérêts au Grand-Tronc-Pacifique et si ce dernier devient cessionnaire de la compagnie des embranchements, il sera en mesure d'exercer une maîtrise absolue sur toutes ces lignes et le pays n'aura aucune garantie, à moins qu'un amendement dans le sens du mien ne soit inséré dans le projet de loi. Le Grand-Tronc-Pacifique pourra dire qu'il a acquis ces lignes aux termes de la loi de la compagnie des embranchements et que par conséquent il n'est aucunement responsable au pays. Le Gouvernement a reconnu que j'avais raison jusqu'à un certain point, car lors de la discussion en comité, il n'y avait pas d'article 32 dans le bill, qui n'offrait aucune garantie. Le Gouvernement a écouté ce que j'ai allégué et d'autres comme moi, dans les intérêts du public, et il a rédigé l'article 32 tel qu'il paraît dans le projet de loi. Cette disposition n'était pas dans le bill tel que soumis par les promoteurs, mais le Gouvernement a reconnu la sagesse du principe que j'ai soutenu et il a redigé l'article 32, que je vais lire pour la gouverne du comité :

Dès que cette disposition fut proposée devant le comité des chemins de fer, il fut reconnu que le ministre de la Justice avait tort de vouloir la repousser d'un simple geste de la main, en disant qu'elle ne devait pas être dans ce projet de loi parce que nous ne l'avions pas inséré dans la loi du Grand-Tronc-Pacifique. Cela prouve que le Gouvernement reconnut immédiatement qu'il fallait quelque mesure de protection pour le public, mais mon amendement impose une mesure raisonnable de protection pour le public. Pourquoi le public n'aurait-il pas les mêmes garanties de la compagnie des embranchements qu'il aurait du Grand-Tronc-Pacifique, si ce dernier devait les construire ? Le ministre des Chemins de fer répond que ce n'est pas nécessaire, parce que nous n'avons pas imposé cette obligation au Grand-Tronc-Pacifique. C'est parce que nous n'avions pas tout le projet devant nous. Nous n'avons pas stipulé dans ce sens, parce que nous ne songions pas qu'il allait surgir une 3e compagnie qui bénéficierait des embranchements à la place du Grand-Tronc-Pacifique. L'eussions-nous su, nous aurions pris nos précautions, mais nous avions devant nous le projet du Grand-Tronc-Pacifique seulement et nous croyions que cette compagnie allait exécuter toute l'entreprise. Pour des raisons que je ne saurais expliquer, à moins que ce soit pour éluder la loi, les mêmes personnes qui représentent le Grand-Tronc-Pacifique demandent à se faire ériger en corporation séparée, afin de retirer tous les avantages de ces embranchements, et ils prétendent que le pays n'en souffrira pas. Je les prends au mot. Ils affirment que la formation de cette compagnie ne peut nuire en aucune façon au pays, que le pays a les mêmes garanties avec elle, relativement aux embranchements, qu'il aurait avec le Grand-Tronc-Pacifique. Si c'est vrai, alors nous

allons insérer une disposition dans ce sens. Qu'y a-t-il de plus légitime, à moins que ces promoteurs n'aient l'intention de tirer quelque avantage de cette proposition de loi ? Le Gouvernement a reconnu l'à-propos d'une modification, et il a ajouté l'article 32, mais l'article 32 est très restreint. Je maintiens que le pays devrait avoir les mêmes garanties contre la compagnie des embranchements que contre le Grand-Tronc-Pacifique lui-même. Son crédit n'en sera aucunement affecté. Quel que soit l'effet de cette disposition, ma proposition d'amendement statue clairement que le pays devra avoir les mêmes garanties de la compagnie des embranchements qu'il aurait eu si le Grand-Tronc-Pacifique avait construit ces lignes. C'est supposer juste que de dire que nous n'avions pas en vue ce qui arrive aujourd'hui, lorsque nous avons discuté la loi du Grand-Tronc-Pacifique. Nous ne songions pas, en faisant nos stipulations avec le Grand-Tronc, qu'une troisième compagnie construirait ces lignes et je crois que le résultat logique de ce que nous avons fait en 1903 et 1904 est d'insérer la proposition que j'offre à titre d'amendement.

M. EMMERSON : L'honorable député propose de modifier l'article 32. Cette disposition a été rédigée par l'honorable ministre de la Justice qui avait devant lui la loi primitive sur le Grand-Tronc-Pacifique à laquelle il s'est reporté entièrement. Je crois qu'il s'étend à tous ces embranchements avec autant de précision que la loi du Grand-Tronc-Pacifique aux embranchements dont il était question dans la loi de 1904, ceux qui furent autorisées par la loi d'alors.

M. LANCASTER : C'est très bien ; je ne le conteste pas.

M. EMMERSON : Je maintiens que nous devons légiférer à l'égard des embranchements autorisés par ce bill de la même manière qu'à l'égard des embranchements autorisés par la charte du Grand-Tronc-Pacifique.

M. LANCASTER : Pourquoi?

M. EMMERSON : Pourquoi les traiterait-on différemment?

M. LANCASTER : Parce que nous accordons à cette nouvelle compagnie une charte différente.

M. EMMERSON : Pas du tout. Nous légiférons à l'égard de certains embranchements dont la construction est autorisée par la charte du Grand-Tronc-Pacifique.

M. LANCASTER : Pas du tout. Si la compagnie désirait construire d'autres embranchements elle devrait en obtenir l'autorisation du Parlement.

M. EMMERSON : Oui, et nous avons imposé à l'égard de ces embranchements certaines obligations, mais elles se bornaient à décréter que le trafic serait dirigé sur des ports canadiens. Rien autre chose n'a été stipulé à l'égard des embranchements. La convention passée avec le Grand-Tronc-Pacifique prévoit la construction de deux divisions d'un chemin de fer transcontinental, la division Est et la division Ouest. Celle de l'Ouest qui part de Winnipeg est subdivisée en deux, la section des prairies et la section des montagnes. La division de l'Est qui devait être construite par le Gouvernement va de Winnipeg à Moncton. Or, l'arrangement conclu entre le Gouvernement et la compagnie contient une définition de la division Ouest et dans cette définition il n'est pas question d'embranchements. On n'y trouve pas un mot relatif, par exemple, à la ligne du lac Supérieur, allant de Fort-William à la bifurcation du lac Supérieur. L'article 2 du contrat stipule que la division de l'Ouest comprendra la partie dudit chemin de fer comprise entre la ville de Winnipeg ou un endroit quelconque de la division de l'Est et l'océan Pacifique et se dirigeant vers l'ouest à travers la province du Manitoba et les territoires du Nord-Ouest et la province de la Colombie-Anglaise. Par conséquent, les embranchements ne sont pas compris dans les conditions imposées relativement à la division de l'Ouest.

M. LANCASTER : Ces embranchements n'existaient pas. Le Parlement n'en avait pas autorisé la construction.

M. EMMERSON : Mais il était entendu que la compagnie les construirait.

M. LANCASTER : Il était entendu qu'elle construirait les embranchements dont la construction pourrait être autorisée par la suite. Mais ce n'est pas ce qui a lieu, puisque vous accordez à une autre compagnie le droit de les construire.

M. EMMERSON : Dans une des clauses de la convention l'Etat, pour aider à la compagnie à construire la division de l'Ouest, garantit le capital et les intérêts des obligations jusqu'à concurrence de 75 pour 100 du total. On n'a jamais prétendu que cette garantie de l'Etat comprenait les embranchements.

M. LANCASTER : N'était-il pas entendu que la compagnie construirait ces embranchements afin de se procurer des recettes et libérer l'Etat de sa garantie ?

M. EMMERSON : Les obligations de l'Etat ne concernent que la division de l'Ouest et non les embranchements qui ne font pas partie de cette division.

M. LANCASTER : Les obligations de l'Etat n'en seront que plus lourdes si vous enlevez à la compagnie les bénéfices des embranchements.

M. EMMERSON : Pas du tout. Ces embranchements devront être sur le même pied que ceux dont il est question dans la loi primitive.

M. LANCASTER : Malheureusement, ils ne seront pas sur le même pied, puisqu'ils ne seront pas construits par la compagnie qui devait les construire. Pour cela il faudrait décréter que la compagnie qui les construira sera, à l'égard des droits du public, dans la même positon que serait le Grand-Tronc-Pacifique s'il les construisait lui-même.

M. EMMERSON : Nous appliquons aux embranchements qui seront construits par cette compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, les articles 39, 42, 43, 44 et une partie de l'article 45 du contrat qui s'appliquait aux embranchements construits en vertu de l'article 32.

M. LANCASTER : Non, parce que vous permettez à une autre compagnie de les construire, au lieu de les faire construire par la compagnie avec laquelle vous avez passé la convention. Faire un contrat avec le Grand-Tronc-Pacifique et enlever à cette compagnie le bénéfice des recettes des embranchements, sont deux choses bien différentes. Aujourd'hui vous passez un autre contrat tout à fait distinct, puisque vous le faites avec deux compagnies différentes tandis que le premier n'était fait qu'avec une.

M. EMMERSON : Appliquer la clause 37 du contrat aux embranchements qui seront construits en vertu du présent bill, serait imposer à la compagnie une obligation à laquelle n'était pas tenue la compagnie qui devait construire les embranchements en vertu de la première charte. Par exemple, en vertu de la clause en question, la compagnie n'est pas tenue d'acheter au Canada les matériaux devant servir à l'embranchement du lac Supérieur qui est en cours de construction.

Par votre amendement vous imposeriez à l'égard de ces embranchements des obligations que vous n'avez pas exigées à l'égard des autres et que vous n'exigez à l'égard d'aucun chemin de fer du pays. Tous les jours le Parlement accorde des chartes de chemins de fer et jamais il ne met de pareilles conditions. Cette obligation n'existe que pour la ligne transcontinentale d'un océan à l'autre. Le Parlement dans sa sagesse en a décidé ainsi, mais il ne l'a pas fait à l'égard des embranchements. Pourquoi, alors, le ferait-on à présent, puisque toutes les autres compagnies de chemins de fer en sont exemptes ? Pourquoi ferait-on une exception pour la compagnie actuelle ?

Mon honorable ami a suivi très assidûment et avec beaucoup d'intérêt les séances du comité des chemins de fer, qui s'est réuni une trentaine de fois, je crois, pendant la session, et lorsqu'il s'est agi d'autoriser une compagnie de chemin de fer il n'a jamais demandé qu'une semblable condition lui fût imposée. S'il en exempte les autres compagnies, pourquoi n'en exempte-il pas celle-ci? Si cette condition était attachée à la charte actuelle, la compagnie aurait beaucoup de difficultés à négocier ses obligations. Des conditions aussi indéterminées effrayeraient les financiers et pourraient rendre impossible toute l'entreprise.

M. LANCASTER : L'honorable ministre demande pourquoi je désire imposer une pareille obligation à l'égard de ces embranchements et il ajoute, en passant, que je veux imposer à cette compagnie qui construira ces embranchements des conditions que le Parlement n'a pas imposées au Grand-Tronc-Pacifique à l'egard de ses embranchements lorsque le contrat a été passé. Prétend-il dire que s'il s'agissait d'autoriser le Grand-Tronc-Pacifique à construire ces embranchements, nous n'imposerions pas à cette compagnie les mêmes obligations que pour la voie principale? Pourquoi le Grand-Tronc-Pacifique, lorsqu'il veut étendre son réseau au moyen d'embranchements, ne serait-il pas tenu d'acheter les matériaux pour ces embranchements au Canada, comme il y est tenu pour la division de l'Ouest ? Si cette obligation est injuste à l'égard des embranchements, elle était injuste à l'égard de la ligne mère. Si la même obligation n'existait pas à l'égard des embranchements, le Grand-Tronc-Pacifique pourrait se soustraire à ses obligations par un simple tour de comptabilité. Elle dirait : il est vrai que ces matériaux n'ont pas été achetés au Canada, mais ils n'étaient pas destinés à la ligne principale, mais aux embranchements. Tout ce qui a servi à la ligne prinicipale a été acheté au Canada.

Il est ridicule de prétendre qu'on pourrait obliger la compagnie à se conformer à cette clause du contrat, si elle ne s'applique qu'à la ligne mère et non aux embranchements. Si les embranchements étaient dans une autre province, je comprendrais le raisonnement de l'honorable ministre, mais ils sont dans la même province que la ligne principale.

M. EMMERSON : Nous garantissons les obligations de la ligne principale, tandis que nous n'assumons aucune responsabilité financière à l'égard des embranchements.

M. LANCASTER : Et vous n'autorisiez pas la construction des embranchements, car alors, vous auriez imposé, à leur égard, les mêmes obligations, quand la ligne principale et les embranchements auraient été dans la même province.

M. EMMERSON : C'est pour la même raison que nous n'imposons pas cette condition aux autres compagnies de chemins de fer qui demandent à être autorisées.

M. LANCASTER : L'honorable ministre ne prétendra assurément pas que parce qu'il n'impose pas cette condition aux autres compagnies, il ne doit pas l'imposer dans le cas actuel. En 1903, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a conclu un marché très avantageux pour elle.

M. EMMERSON : Songez un peu à ce qui aurait lieu si c'était le Grand-Tronc-Pacifi-

que qui demandait la charte actuelle, au lieu de la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique.

M. LANCASTER : Nous imposerions les mêmes conditions que nous avons imposées à l'égard de la ligne principale.

M. EMMERSON : Nous ne l'avons pas fait à l'égard des embranchements dont nous avons autorisé la construction la première fois. Ces embranchements ont été autorisés pendant la même session et nous n'avons pas imposé les mêmes obligations parce que nous ne garantissions pas les obligations des embranchements, et nous ne les garantissons pas maintenant.

M. LANCASTER : Ce n'est pas du tout la raison. Cette condition a été mise dans le contrat parce que le Parlement a considéré qu'elle était dans l'intérêt du pays. La clause 37 dit que la compagnie devra acheter au Canada tous les matériaux et fournitures nécessaires à la construction de la division de l'Ouest. A cette époque le Parlement n'autorisait la construction d'aucun embranchement dans cette partie du pays, et quand cette condition fut mise dans le contrat, j'ai compris que lorsque la compagnie demanderait à être autorisée à construire des embranchements la même condition serait imposée. Les embranchements ne font-ils pas partie du chemin ? Cette clause devait s'appliquer à la ligne du Grand Tronc-Pacifique et à toutes ces ramifications, et c'est le Grand-Tronc-Pacifique lui-même qui aurait dû venir demander au Parlement l'autorisation de construire ces embranchements.

Si nous avions affaire à la même compagnie, en vertu de quel principe pourrait-elle demander d'être exemptée de cette clause ? Le Gouvernement lui répondrait évidemment que les embranchements doivent être construits dans les mêmes conditions, puisqu'ils doivent faire partie du réseau.

L'honorable ministre de la Justice demande pourquoi on ferait une exception pour cette compagnie. La raison en est simple : nous avons conclu un marché avec cette compagnie, nous avons engagé le crédit du Canada jusqu'à concurrence de plusieurs millions de dollars. Quant aux autres compagnies nous pourrons leur imposer de semblables conditions lorsque nous leur accorderons les mêmes avantages et les mêmes privilèges que nous accordons au Grand-Tronc-Pacifique.

Une autre clause du contrat qui devrait s'appliquer à ces embranchements, c'est la clause 41 qui stipule "qu'à toutes époques pendant la durée dudit bail la compagnie tiendra en service, sans interruption et d'une manière efficace les deux divisions de chemins de fer, en donnant un service régulier et suffisant pour les besoins du trafic entier, au jugement du Gouvernement". Cette clause a été insérée dans le contrat pour que la division de l'Ouest soit exploitée de concert avec celle de l'Est. Or, l'ensemble de ces embranchements couvre un territoire de beaucoup plus étendu que celui de la division de l'Ouest et il est pour le moins aussi important qu'ils soient exploités de concert avec tout le réseau.

Cependant, malgré les protestations d'une partie de la députation, le Gouvernement permet que ce bill soit adopté, sans y mettre ces conditions. Il est évident que si cette clause 41 n'est pas appliquée à l'égard des embranchements le pays perdra une partie des avantages qu'il était en droit d'attendre du contrat.

Parce qu'on n'a pas imposé cette condition lors de l'autorisation de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ce n'est pas une raison pour repousser ma proposition. A cette époque on s'attendait que le Grand-Tronc-Pacifique demanderait à être autorisé à construire des embranchements, et on croyait que ce serait alors le temps de régler ces questions. Ce n'est donc pas, une réponse que de dire que la chose n'a pas été exigée en 1903. Il ne s'agissait pas alors d'autoriser la construction d'embranchements.

M. EMMERSON : Quelques-uns.

M. LANCASTER : Pas à l'ouest de Winnipeg—pas ceux dont il s'agit en ce moment. L'honorable ministre ne doit pas l'oublier. Les embranchements dont il a parlé sont tous situés à l'est de Winnipeg.

Comme toute la Chambre et tout le pays, j'ai cru que nous n'avions pas à nous occuper des embranchements à ce moment, puisque nous n'en n'autorisions pas la construction. Mais aujourd'hui que le Grand-Tronc-Pacifique vient, non pas en son nom, comme il le devrait, mais au nom d'une autre compagnie, demander l'autorisation de construire des embranchements, nous devons exiger à l'égard de ces embranchements les mêmes garanties que nous avons exigées à l'égard de la ligne principale, dans la même province et dans la même partie du pays.

Si nous avons eu raison d'exiger que la compagnie donne "un service sans interruption et d'une manière efficace" sur la division à l'ouest de Winnipeg, il est également important de l'exiger sur les lignes qui apporteront le trafic à la ligne principale. Il en est de même pour la clause 37. Si nous avons eu raison d'exiger que les matériaux et les fournitures de la ligne principale fussent achetés au Canada, cette condition est également sage à l'égard des embranchements à l'ouest de Winnipeg.

M. CRAWFORD : Je ferai observer à l'honorable député qu'il est dans l'erreur au sujet des embranchements à l'ouest de Winnipeg. La charte du Grand-Tronc-Pacifique prévoit un certain nombre de ces embranchements : celui de Brandon à la ligne principale, celui de Calgary à la ligne principale, de Regina à la ligne principale, de Prin-

ce-Albert à la ligne principale et de Dawson à la ligne principale.

M. LANCASTER : Ces embranchements sont éliminés de la charte du Grand-Tronc-Pacifique par le présent bill.

M. EMMERSON : Non.

M. LANCASTER : L'honorable député prétend-il dire que le Grand-Tronc-Pacifique va construire les embranchements qu'il vient d'énumérer ?

M. EMMERSON : Mon honorable ami (M. Lancaster) a prétendu que dans la charte primitive il n'y avait pas d'embranchements à l'ouest de Winnipeg.

M. LANCASTER : Aucun qui n'est pas remplacé par le présent bill.

M. EMMERSON : Oh, alors. . .

M. LANCASTER : C'est exactement le sens de ma prétention. Je ne l'ai peut-être pas dit en toutes lettres, mais tout le monde a dû le comprendre ainsi. Il est tout aussi nécessaire d'appliquer ces conditions aux embranchements à l'ouest de Winnipeg, qu'à la ligne principale. Je ne crois pas que l'honorable ministre des Chemins de fer ait donné une seule bonne raison pour que mon amendement se soit pas adopté. Il n'impose aucune nouvelle obligation au Grand-Tronc-Pacifique, bien que l'honorable ministre, au cours de ses remarques, ait laissé entendre que je voulais imposer de nouvelles charges à cette compagnie.

M. EMMERSON : Si ces embranchements étaient construits par le Grand-Tronc-Pacifique, le Parlement imposerait les mêmes conditions qu'il impose par le bill actuel. Il n'y a donc pas de différence, et ils sont tous sur le même pied.

M. LANCASTER : Ce n'est pas du tout ainsi que je le comprends, mais si l'honorable ministre a raison, c'est la preuve que le bill pourvoit à ce que demande mon amendement. Il devrait donc être adopté.

M. EMMERSON : Toutes les obligations que la loi de 1903 imposait à ces embranchements sont imposées par le présent bill.

M. LANCASTER : Alors mon amendement ne peut pas faire de mal. Je ne demande qu'à faire mettre dans la loi ce que le ministre dit en être l'intention.

Je propose l'adoption de l'amendement dont j'ai donné avis l'autre jour :

Insérer après le mot " Canada " à la 5e ligne, les mots " et toutes les autres obligations de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique envers le gouvernement du Canada ".

L'amendement est rejeté et l'article adopté.

Sur l'article 34.

M. LANCASTER : Je propose de modifier cet article en y ajoutant les mots suivants :

Mais la présente loi ne sera pas en vigueur tant que ladite compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'aura pas déposé entre les mains du secrétaire d'Etat du Canada un acte authentique par lequel elle s'engage à acquérir, prendre, détenir et porter lesdites actions ordinaires, aussi longtemps qu'aucunes desdites obligations seront dans la circulation et non rachetées.

M. EMMERSON : J'accepte cet amendement.

(L'amendement est adopté.)

M. EMMERSON : Je propose que l'article 4 soit modifié en ajoutant après le mot " émis " à la 3e ligne, les mots suivants :

Sauf les actions détenues par les directeurs et n'excédant pas la somme de mille dollars.

M. FOSTER : Mille dollars pour chaque directeur ?

M. EMMERSON : Non, en tout.

(L'amendement est adopté.)

Il est fait rapport du bill.

QUESTIONS.

LES DEPUTES QUI ONT ACCEPTE DES EMPLOIS RETRIBUES DU GOUVERNEMENT.

M. BERGERON (par l'entremise de M. Taylor) demande :

1. Combien de députés ayant un siège au Parlement ont été nommés depuis 1867 jusqu'à ce jour à un emploi rétribué par l'Etat ?
2. Quels sont leurs noms, l'emploi auquel ils ont été nommés et le salaire attaché audit emploi ?

L'honorable M. WM PATERSON (ministre des Douanes) : L'honorable premier ministre m'a chargé de transmettre la réponse suivante. La question dit depuis 1867, mais le relevé n'a été fait que depuis 1896. Je crois que cela était convenu :

Liste des sénateurs nommés à des fonctions publiques de 1896 à 1906.

1897—
T. R. McInnis, lieutenant-gouverneur, Colombie-Anglaise.. .. ..$ 9,000
L'honorable sir Oliver Mowat, G.C.M.G., lieutenant-gouverneur d'Ontario.. .. 10,000
1901—
L'honorable M. David Mills, juge de la cour suprême du Canada.. 7,000
1902—
L'honorable M. J. B. Snowball, lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick.. 9,000
1904—
L'honorable sir A. P. Pelletier, juge de la cour suprême, Québec.. 5,000

Liste des députés nommés à des fonctions publiques de 1896 à 1906.

1896—
M. H. A. Forbes, percepteur-adjoint des douanes.. .. ..$ 120

1897—
M. C. R. Devlin, agent d'immigration, Irlande.. 3,000
M. J. Lavergne, juge de la cour supérieur, Québec.. 4,000
1898—
M. M. C. Cameron, lieutenant-gouverneur du Nord-Ouest (T.N.-O.).. 7,000
M. J. F. Lister, juge de la cour d'appel, Ontario.. 5,000
M. P. A. Choquette, juge de la cour supérieure, Québec.. 4,000
M. F. S. Langelier, juge de la cour supérieure, Québec.... 5,000
1899—
M. C. I. Rinfret, inspecteur du Revenu de l'intérieur.. 2,500
M. C. Beausoleil, directeur du bureau de poste, Montréal.. 4,000
1901—
M. O. Desmarais, juge de la cour supérieure, Québec.. 5,000
L'honorable sir L. H. Davies, juge de la cour suprême, Canada.. 7,000
M. B. M. Britton, juge de la cour supérieure, Ontario.. 5,000
M. Thomas Fortin, juge de la cour supérieure, Québec.. 5,000
1904—
M. J. A. C. Madore, juge de la cour supérieure, Québec.. 4,000
M. H. G. Carroll, juge de la cour supérieure, Québec.. 3,500
M. L. N. Champagne, juge de la cour supérieure, Québec.. 4,000
M. D. C. Fraser, juge de la cour supérieure, Nouvelle-Ecosse.. 4,000
M. B. Russell, juge de la cour supérieure, Nouvelle-Ecosse.. 4,000
M. A. Morrison, juge de la cour supérieure, Colombie-Anglaise.. 4,000
M. M. E. Bernier, commissaire des chemins de fer.. 8,000
M. F. B. Wade, commissaire des chemins de fer.. 8,000
1905—
M. A. Malouin, juge de la cour supérieure, Québec.. 4,000
L'honorable sir W. Mulock, juge de la cour d'échiquier, Ontario.. 6,000
M. C. F. McIsaac, commissaire des chemins de fer.. 8,000
1906—
M. D. D. McKenzie, juge de la cour de comté, Nouvelle-Ecosse.. 3,000
L'honorable M. C. Fitzpatrick, juge en chef du Canada.. 10,000

RECLAMATION DE M. A. GODIN.

M. MONK (par l'entremise de H. Taylor) demande :

1. Quelle somme a été payée au docteur A. Godin, de Saint-Jean (P.Q.), pour dommage causé à sa propriété par le débordement du canal de Chambly au cours de l'exercice 1904-1905 ?
2. En faveur de qui a été émis le chèque pour le montant accordé ?
3. A quelle date le paiement a-t-il été fait ?
4. Une reconnaissance de ce paiement a-t-elle été donnée, et par qui ?
5. La demande d'indemnité a-t-elle été transférée ou cédée ?

M. PATERSON.

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

1. Rien n'a été payé.
2. Un chèque a été émis en faveur du docteur Arsène Godin et de M. Aimé Lussier.
3. Le chèque est daté du 11 août 1905.
4. Aucune reconnaissance du paiement n'a encore été donnée ; l'affaire est entre les mains de l'agent du ministre de la Justice.
5. Le département ne sait pas si la réclamation a été transférée.

LE PHARE DE PALMER'S-POINT.

M. FOWLER (par l'entremise de M. Taylor) demande :

1. Une réclamation a-t-elle été présentée au département de la Marine et des Pêcheries par G. W. Palmer pour le paiement de la somme de $200 se rattachant à la construction des fondations d'un phare à Palmer's-Point ?
2. Dans l'affirmative, quelles sont les intentions du Gouvernement à ce sujet ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de Marine et des Pêcheries) :

1. Oui.
2. En 1896, M. Palmer eut l'entreprise pour la construction d'un phare à Palmer's Point, sur le fleuve Saint-Jean, et fut payé en entier, pour son travail. En 1901, il produisit une réclamation de $100 pour avoir construit une fondation en dessous de ce phare ; le paiement lui en fut refusé, pour la raison que le département n'avait pas la preuve que ce travail fût nécessaire ou eût été fait ; que s'il avait été fait, il n'avait pas été autorisé, et que le prix aurait dû en être demandé à l'époque où le travail était censé avoir été fait. Cette réclamation a été renouvelée depuis, et de $100 a été portée à $200.

Les renseignements en la possession du département ne permettent pas d'accueillir favorablement la réclamation de M. Palmer.

L'INSPECTEUR DES ACCIDENTS DE CHECHEMINS DE FER.

M. PRINGLE demande :

1. La charge d'inspecteur des accidents de chemins de fer est-elle vacante ?
2. Dans l'affirmative, qui agit comme inspecteur ?
3. Quand nommera-t-on un nouvel inspecteur ?

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

1. Il n'y a pas de vacance. Pendant un certain temps il y a eu deux inspecteurs, et l'un d'eux a démissionné. L'inspecteur actuel est M. E. C. Lalonde. Nous n'avons pas encore décidé s'il sera, ou non, nommé un deuxième inspecteur.

2 et 3. La réponse à ces questions se trouve dans la réponse précédente.

LE PERMIS DE PECHE DE M. GOODALL.

M. BOYCE (par l'entremise de M. W. J. Roche) demande) :

1. Un permis pour la pêche du saumon a-t-il été délivré en mai 1900 par C. B. Sward, inspecteur des pêcheries de la Colombie-Anglaise, à J. A. Goodall, de Nanaïmo (C.-A.) ?
2. Dans l'affirmative, quel territoire ou quelles eaux ce permis couvrait-il? Les rivières Quay et Attenbrooke étaient-elles comprises dans ce permis ?
3. Des privilèges de pêche spéciaux avaient-ils été accordés à d'autres personnes pour le territoire couvert par le permis de M. Goodall ou pour partie de ce territoire ? Dans l'affirmative, à qui ces privilèges avaient-ils été accordés, quand et par qui, et quels rivières ou creeks ou autres territoires de pêche étaient compris dans ces privilèges ?
4. Une indemnité a-t-elle été accordée à M. Goodall pour la perte de ses droits de pêche dans les parties en dernier lieu mentionnées ? Dans la négative, pourquoi ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Oui.
2. Un permis général comme ceux qu'on accorde à tous les pêcheurs aux rets flottants, en commun avec tous les autres, dans toutes les eaux de marée non couvertes par des permis spéciaux accordant un droit de pêche exclusif dans certaines limites.
3. Non, vu que le permis de M. Goodall ne comportait aucunes limites spéciales.
4. Il n'y a aucune trace dans le département d'une réclamation de M. Goodall, à propos d'une indemnité.

FIXATION A DEMAIN DE LA DISCUSSION SUR UN PROJET DE RESOLUTION.

M. BRODEUR propose que la Chambre se forme demain en comité général pour examiner le projet de résolution dont la teneur suit :

Arrêté : Il y a lieu de prescrire qu'un droit de licence de $50 par année sera payé par chaque navire faisant la pêche de la baleine dans la baie d'Hudson ou dans les eaux du Canada au nord du 55e parallèle de latitude nord.

M. l'Orateur, Son Excellence le Gouverneur général ayant pris connaissance de ladite résolution en propose l'adoption à la Chambre.

(La motion est adoptée.)

SUITE DE LA DISCUSSION DU PROJET DE LOI (N° 62) MODIFIANT LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 62), déposé par M. Emmerson, modifiant la loi de 1903 sur les chemins de fer.

Sur l'article 22 :

Est modifié l'article 193 de ladite loi par l'addition de ce qui suit à titre de paragraphe 2 :

Nonobstant les dispositions de ladite loi, la Commission en déterminant les termes ou la compensation en considération desquels ou de laquelle s'établira ce raccordement ou cette communication, ne tiendra compte d'aucun contrat, bail ou marché qui est maintenant ou sera à l'avenir en vigueur par lequel la Compagnie donne ou donnera quelque privilège exclusif ou autre à quelque compagnie ou personne autre que la demanderesse relativement à cette gare ou ce local.

M. EMMERSON : L'article 193 de la loi sur les chemins de fer dit :

Chaque fois qu'une municipalité, corporation ou compagnie constituée en corporation a le pouvoir de construire, exploiter et entretenir un réseau téléphonique dans un district quelconque, et désire obtenir raccordement ou communication téléphonique avec une gare ou un local de la compagnie dans tel district et ne peut arriver à une entente avec la compagnie à cet égard, cette municipalité, corporation ou compagnie constituée en corporation peut s'adresser à la Commission pour obtenir l'autorisation voulue, et la commission peut ordonner à la compagnie de pourvoir à ces raccordement ou communication, sous telles conditions, relativement à la considération que la commission jugera juste et raisonnable ; et qu'elle peut par ordonnance régler comment, en quel temps, à quel endroit, par qui et à quels termes et conditions se feront la construction, le service et l'entretien des ouvrages de raccordement ou communication.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable ministre est-il d'avis que cette disposition permettra aux lignes indépendantes d'avoir accès aux gares de chemins de fer à peu de frais ?

M. EMMERSON : Oui.

M. W. F. MACLEAN : Voilà trois ans que je travaille à obtenir ce résultat.

M. SPROULE : Je voudrais savoir quand le ministre considère qu'il y aurait lieu d'accorder une compensation pour une réclamation antérieure. Si la loi annule toute réclamation qu'une compagnie de téléphone pourrait avoir en vertu d'un contrat avec une compagnie de chemin de fer lui accordant le privilège exclusif d'installer ses appareils dans ses gares, à perpétuité, ou pour un temps déterminé, comment la compagnie pourrait-elle avoir droit à une compensation? Devra-t-elle l'exiger de la compagnie de chemin de fer, ou de l'autre compagnie de téléphone ?

M. EMMERSON : De la compagnie de chemin de fer qui lui avait accordé le privilège exclusif dans ses gares.

M. W. F. MACLEAN : Non. Ce serait la compagnie Bell qui aurait une réclamation contre la compagnie de chemin de fer qui n'aurait pas rempli son contrat.

M. EMMERSON : Ce paragraphe n'autorise pas la compagnie Bell à réclamer une indemnité, même si elle avait un contrat lui donnant un privilège exclusif. Le cas de

Port-Arthur était celui-ci: la compagnie Bell avait passé avec le chemin de fer canadien du Pacifique un traité aux termes duquel elle possédait le privilège exclusif d'installer ses appareils dans la gare. Ce paragraphe autorise la commission à obliger la compagnie de chemin de fer, en dépit de ce contrat, d'accorder à une autre compagnie de téléphone d'installer ses appareils dans une gare, aux conditions qu'elle jugera convenables et raisonnables.

M. FOSTER : Sans faire entrer en ligne de compte le privilège exclusif que la compagnie Bell pouvait avoir ?

M. EMMERSON : Sans prendre cela en considération.

M. W. F. MACLEAN : Sans autre compensation que le dommage réellement causé par la pose des fils ?

M. EMMERSON : Oui.

M. W. F. MACLEAN : J'aimerais à savoir si l'honorable député de Thunder-Bay et Rainy-River (M. Conmee) considère que cet amendement protège entièrement les droits de Port-Arthur.

M. CONMEE : Je considère que cet amendement ne confère à Port-Arthur aucun droit qu'il n'avait pas auparavant. La compagnie de chemin de fer, d'après ce que je comprends, a permis à Port-Arthur et à Fort-William d'installer leurs appareils dans la gare, contre le paiement d'une certaine indemnité, dans des termes à peu près semblables à ceux dont on se sert dans ce paragraphe.

M. EMMERSON : Non.

M. CONMEE : Oui.

M. W. F. MACLEAN : Alors qu'est-il arrivé ?

M. CONMEE : Voici : le chemin de fer canadien du Pacifique donne à la compagnie Bell le droit exclusif d'installer ses appareils dans ses gares, mais elle lui permet aussi de poser ses fils sur son terrain le long de sa voie, quelquefois sur ses propres poteaux, sur ses ponts, de franchir les cours d'eau, etc. Après s'être rendu compte de la situation les deux municipalités en vinrent à la décision qu'il était inutile de chercher à lutter contre un tel état de choses, car la compensation qu'elles auraient à payer serait trop élevée. Les deux municipalités s'abstinrent de toutes autres démarches, dans l'espérance que cette loi leur assurerait le redressement de leurs griefs.

Je ne crois pas que cet amendement soit d'aucune utilité à Port-Arthur et à Fort-William. Je ne suis pas avocat et il est possible que le texte de ce paragraphe en dise plus que ce que j'y vois, mais après l'avoir lu et avoir entendu les explications du ministre, je considère qu'il ne confère aucun nouveau pouvoir à ces deux municipalités : qu'il les laisse dans le même état, c'est-à-dire, dans une bien mauvaise situation.

Les circonstances sont celles-ci : nous n'avons pas de lignes interurbaines et les deux municipalités se sont entendues pour n'exploiter qu'un seul réseau dans les deux villes. Tout le monde se sert du téléphone municipal. La compagnie Bell n'a, pour ainsi dire, aucun abonné. Depuis deux ou trois ans, elle donne ses appareils gratuitement et continue encore à le faire. Je crois qu'il est contraire à l'intérêt bien entendu du public de permettre à cette compagnie d'agir ainsi. Elle demande actuellement certains privilèges et je crois que le Parlement ne devrait les lui accorder qu'à certaines conditions. Quand le bill de la compagnie Bell a été étudié devant le comité, j'ai demandé qu'il soit modifié. Mon amendement concernait exclusivement les deux compagnies dont je viens de parler. En voici la teneur :

Nonobstant les dispositions du présent acte, ladite Compagnie ne sera autorisée à exercer aucun des pouvoirs qui lui sont conférés par ledit acte, tant qu'elle n'aura pas signifié au chemin de fer canadien du Pacifique ou à toute autre compagnie avec laquelle elle a actuellement un traité ou une convention lui assurant des privilèges exclusifs dans les gares, bureaux, hangars, entrepôts ou autre local sous l'autorité de ladite compagnie de chemin de fer dans les limites des villes de Port-Arthur ou de Fort-Williams, relevant ladite compagnie de chemin de fer ou partie à ce traité ou cette convention, de l'obligation d'accorder à ladite compagnie de téléphone des droits exclusifs et des privilèges dans aucuns desdits bureaux, gares, hangars, entrepôts ou local où un service téléphonique peut être utile ; et de plus relevant toute dite compagnie ou partie à un marché comme susdit de toute obligation de compensation pour avoir accordé des droits ou privilèges dans aucune des gares, bureaux, hangars, entrepôts ou autre local où un service téléphonique peut être requis, à tout système téléphonique, municipal ou autre, dans lesdites villes de Port-Arthur et de Fort-Williams.

M. SPROULE : Cet amendement devrait être fait au bill relatif à la compagnie Bell.

M. CONMEE : J'ai demandé à l'insérer dans le bill de la compagnie du téléphone Bell ; mais on m'a répondu que ce que je demandais me serait accordé par le bill que nous discutons en ce moment. S'il est vrai, comme le dit le ministre, que l'amendement qu'il propose nous donnera la protection nécessaire, je n'en demande pas davantage ; mais je ne suis pas convaincu que la loi sur les chemins de fer soit suffisamment explicite. A mon sens, elle ne va pas au delà de la décision que la commission des chemins de fer a déjà rendue quand elle fut appelée à se prononcer sur cette question. C'est-à-dire qu'elle leur donne le droit d'installer leurs appareils dans les

gares de chemins de fer en payant les dommages.

J'ai discuté la question avec le vice-président du chemin de fer canadien du Pacifique, et voici ce qu'il m'a dit : Nous désirons avoir le téléphone ; nous sommes disposés à payer pour l'avoir ; nous ne voulons pas l'avoir pour rien ; mais si nous permettons à ces compagnies de pénétrer dans nos gares, la compagnie Bell exigera de nous une telle indemnité que nous ne pouvons pas courir ces risques ; si vous parvenez à vous entendre avec la compagnie Bell, vous vous entendrez facilement avec nous.

M. W. F. MACLEAN : L'amendement que vient de lire l'honorable député a-t-il été rédigé par l'avocat des municipalités ?

M. CONMEE : Oui.

M. SPROULE : Dans ce cas, il me semble qu'on devrait mettre complètement de côté la question de dommages, ou, au lieu de dire que la commission fixera les conditions de l'indemnité de la compensation, la loi devrait dire " s'il y a lieu d'accorder une compensation ". La loi devrait dire que toute les lignes auront les mêmes droits, les mêmes privilèges dans les gares de chemins de fer. Cela rendra justice à toutes les compagnies.

M. EMMERSON : Cet article 193 de la loi sur les chemins de fer accorde ce privilège moyennant une compensation. Je ne crois pas qu'on puisse permettre à une compagnie d'entrer dans une gare, d'y faire des dégats et de s'y installer à sa guise. Il me semble qu'on ne doit permettre cela qu'à certaines conditions, jugées raisonnables, et c'est ce que dit l'amendement que j'ai proposé.

La commission, lorsqu'elle accordera ce privilège, ne sera pas tenue de prendre et ne devra pas prendre en considération les arrangements antérieurs qui auraient pu être conclus entre la compagnie de chemin de fer et une autre compagnie de téléphone. Ce paragraphe est beaucoup plus étendu, a une portée plus grande que l'amendement que propose mon honorable ami.

M. W. F. MACLEAN: Aux termes de l'article 193 il était compris qu'une compagnie de chemin de fer devait traiter tous ses clients sur le même pied, c'est-à-dire si quelques-uns de ses clients avaient le droit de faire leurs affaires dans sa gare, au moyen du téléphone, ses autres clients devaient avoir le même privilège. Le précédent ministre des Chemins de fer, tout en faisant profession de concéder cela, y a attaché la question des dommages. Pour ma part, je considère que cette question de dommages n'aurait jamais dû être mentionnée dans le bill. Toute compagnie de chemin de fer devrait être tenue de permettre à tous ses clients d'avoir accès à ses gares aux mêmes conditions.

M. EMMERSON : C'est ce que décrète cet article.

M. W. F. MACLEAN : Mais vous y mentionnez encore la question de compensation.

M. EMMERSON : Non, la question de compensation en est éliminée.

M. W. F. MACLEAN : Ce n'est pas ce que pense l'honorable député de Port-Arthur, et il n'y a pas de raison pour rejeter son amendement.

M. CONMEE : Tout ce que je dis, c'est que je ne vois pas par ce paragraphe qu'on ait éliminé la question de compensation. Lui donnera-t-on un effet rétroactif? J'en doute. Pourquoi une compagnie de chemin de fer ne serait-elle pas obligée de permettre à toutes les compagnies de téléphone d'avoir accès dans ses gares aux mêmes conditions ? La municipalité ne demande pas de faveurs ou privilèges que n'a pas la compagnie Bell. Elle demande simplement à être admise aux mêmes conditions.

Si on permet à une compagnie d'installer ses appareils à certaines conditions, et si on oblige l'autre à payer une indemnité, c'est absolument comme si on lui refusait l'accès. Cet après-midi même, je discutais cette question avec le gérant de la compagnie de téléphone et il me demanda entre autres choses : Pourquoi cherchez-vous à empiéter sur les droits garantis par des contrats ? Je maintiens que ce contrat est contraire à l'intérêt public et n'aurait jamais dû être fait. D'ailleurs, nous avons un précédent pour appuyer la demande que nous faisons. Le chemin de fer canadien du Pacifique avait aussi un contrat avec l'Etat, et ce contrat lui assurait certains droits. Plus tard, la compagnie voulut construire le chemin de fer du Nid-de-Corbeau et le Parlement lui dit : Vous serez autorisé à construire ce chemin, mais à certaines conditions, et une de ces conditions c'est que vous modifierez le contrat qui a été fait.

Je ne crois pas que le contrat fait avec le chemin de fer canadien du Pacifique par le Gouvernement fût plus sacré que celui-ci qui a été conclu contrairement à l'intérêt public, et qui devrait être annulé par le Parlement. Si le présent bill met ce contrat de côté, très bien, mais je ne crois pas que ce soit se montrer trop exigeants que de demander que ces municipalités ne soient pas obligées de plaider contre cette puissante compagnie, au capital énorme, pour faire déterminer leurs droits par les tribunaux.

M. W. F. MACLEAN : Le mieux serait de refaire tout l'article 193 en éliminant complètement la question de compensation. Le précédent ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) avait promis de permettre aux autres compagnies de téléphone d'entrer dans les gares ; mais il a introduit dans l'article cette question de compensation et le but que l'on se proposait d'atteindre n'est pas atteint.

Or, cette question de compensation subsiste encore, et dans l'article et dans l'amendement.

M. CONMEE : Pourquoi devrait-il y avoir une indemnité à payer ?

M. W. F. MACLEAN : Je n'en vois pas la raison. Pourquoi ne pas décréter dans le bill qu'une compagnie de chemin de fer sera tenue de donner accès à toutes les compagnies de téléphone ?

M. BRISTOL : Eliminez tout ce qui concerne la compensation et laissez à la commission le droit d'imposer les conditions qu'elle jugera à propos.

M. SPROULE : Laissons plutôt à la commission le droit d'ordonner à la compagnie d'admettre toutes les compagnies qui en feront la demande, aux mêmes conditions.

M. R. L. BORDEN : Le ministère des Chemins et des Canaux a-t-il pris l'avis du ministre de la Justice quant à la rédaction de ce paragraphe ?

M. EMMERSON : Il a été rédigé par le précédent ministre de la Justice (M. Fitzpatrick.)

M. R. L. BORDEN : Qu'en pense le ministre actuel (M. Aylesworth) ?

M. EMMERSON : Le bill était déposé avant le départ de M. Fitzpatrick, et je n'ai pas cru devoir consulter le ministre de la Justice actuel à ce sujet.

M. R. L. BORDEN : Qu'en pensez-vous vous-même ?

M. EMMERSON : Mon opinion est qu'en décidant s'il y a lieu d'annuler le traité, on ne peut pas prendre en considération la question de compensation et que la seule compensation qui pourrait être accordée, devrait être basée sur le premier article 193.

M. R. L. BORDEN : Si l'intention est de donner accès à la gare à toutes les compagnies, cela pourrait être dit en termes plus clairs que ne le dit l'article 193 tel que modifié. Je crois qu'il est nécessaire de pourvoir à une compensation. On ne peut pas dire dans la loi, que toute compagnie de téléphone—il peut y en avoir une douzaine—sera autorisée à pénétrer dans toute gare de chemin de fer, sans qu'une compensation puisse être exigée. Mais d'un autre côté, la loi ne semble pas dire que toutes devront être admises aux mêmes conditions et sans distinction.

M. EMMERSON : Il est hors de question que la commission des chemins de fer imposera des conditions équitables. Je ne puis pas supposer qu'il en sera autrement, et les conditions devront être basées entièrement sur l'usage que la compagnie de téléphone fera de la gare. Si on installe plusieurs compagnies de téléphone dans une gare, il faudra y mettre des employés pour répondre aux appels.

M. R. L. BORDEN : Il est évident qu'il faut une compensation quelconque. L'honorable ministre est incapable de satisfaire l'honorable député qui siège derrière lui (M. Conmee); pour ma part, je préférerais l'entendre dire dans la loi, plutôt que dans son discours, que les conditions seront égales pour toutes les compagnies. L'honorable minisre se fie trop aux promesses qu'il fait, comme cela lui est arrivé l'autre jour, dans le cas du Grand-Tronc-Pacifique. Il vaut infiniment mieux mettre ces conditions dans la loi. S'il mettait dans son amendement ce qu'il vient de dire dans son discours tout le monde serait satisfait. Il est évident que par l'amendement, on cherche à éliminer la question de compensation derrière laquelle se retranche le chemin de fer canadien du Pacifique. L'amendement dit que la commission des chemins de fer ne prendra en considération aucun contrat, bail, ou convention actuellement en vigueur, ou qui pourra devenir en vigueur, par lequel la compagnie a donné ou donnera des droits exclusifs dans aucune de ses gares. Cela est passablement clair. Si à cela, on ajoutait, comme on l'a proposé, que toutes les compagnies auront des droits égaux et qu'il ne sera pas fait de distinction, je crois qu'on aurait un article complet.

M. EMMERSON : Où, faudrait-il mentionner ces droits égaux ?

M. R. L. BORDEN : Dans le premier article 193.

M. LANCASTER : On pourrait intercaler ces mots après le mot commission, à la 2e ligne.

M. R. L. BORDEN : Quelqu'un d'entendu ferait plus en quinze minutes que ce comité ne le pourrait faire en deux heures pour arriver à un choix d'expressions répondant à l'objet en vue.

M. EMMERSON : Je ne vois pas que nous puissions mettre les mots "sur un pied d'égalité". Telle compagnie, de fort peu d'importance, n'aura qu'un nombre restreint d'appels téléphoniques,—un seul par jour peut-être,—telle autre compagnie aura de fréquents appels. Cette dernière compagnie ne peut pas espérer qu'on lui fasse les mêmes conditions qu'à la première. C'est là une chose que l'on ferait bien d'abandonner à la commission des chemins de fer, qui ne manquera pas d'examiner chaque cas à son mérite propre.

M. W. F. MACLEAN : La commission, de par la loi en existence, s'est vue contrainte de refuser ce droit.

M. EMMERSON : Il faut une sorte de loi générale. Je ne vois pas que l'on puisse en demander qui ait plus d'étendue. Par l'article 193, c'est la commission qui définit

les conditions. Et puis, il y a cette modification apportée par l'article qui prescrit que les annulations de contrats et toute question de dommages en résultant ne seront point de la compétence de la commission. Voilà qui est assez clair. Si cela ne répond pas à l'état de choses que l'on dit exister à Port-Arthur, je ne vois pas quel texte y pourra répondre.

M. SPROULE : L'honorable ministre a tout l'air de diriger son attention sur l'ingéniosité à déployer pour découvrir un moyen tortueux d'arriver à une chose à laquelle on peut parvenir par la voie droite. Dites donc que toutes les compagnies auront les mêmes droits en ce qui regarde leur accès aux différentes gares, comme vous le faites pour les compagnies de chemins de fer, et cela répondra à tous les besoins de la circonstance.

M. W. F. MACLEAN : Oui, pouvu qu'on ne vienne pas plaider une convention antérieure.

M. SPROULE : L'article 193 paraît avoir eu tout d'abord pour objet d'autoriser la commission à faire ce qu'elle n'aurait pas dû faire, et ce qu'elle a fait en s'autorisant de ce que le statut avait probablement en vue. Et voici qu'aujourd'hui nous retombons dans les mêmes errements, rendant la chose encore plus embrouillée, plus difficile à saisir. Il m'est quelquefois venu à l'idée que certaines personnes, de celles qui rédigent nos statuts, les élaborent tout exprès pour qu'il en sorte des contestations...

M. R. L. BORDEN : Des avocats.

M SPROULE : Au lieu d'exprimer en termes simples l'intention de la loi, cette intention est tellement enveloppée dans les mots qu'il est difficile de l'en dégager.

M. EMMERSON : Nous avons une disposition prescrivant qu'il y aura raccordement avec les gares de chemins de fer, moyennant compensation.

M. SPROULE: Qui est-ce qui déterminera cette compensation ?

M. EMMERSON : Nous laissons cela à la commission. Si nous avons raison d'avoir confiance en elle pour les raccordements de voies ferrées, nous pouvons bien avoir également confiance en elle pour ce qui regarde les téléphones.

M. W. F. MACLEAN : Pourvu que vous n'y mettiez pas empêchement en parlant de compensation.

M. EMMERSON : Le mot " compensation " est de même employé pour ce qui regarde les voies ferrées.

M. W. F. MACLEAN : Pas de cette façon.

M. EMMERSON : L'honorable député veut-il qu'il n'y ait pas de compensation ?

M. W. F. MACLEAN : Pas précisément ; mais arrangez les choses pour qu'on ne puisse pas interpréter iniquement la loi.

Ce droit avait été reconnu aux municipalités—c'était là du moins l'intention du législateur—mais, agissant, je le suppose, dans l'intérêt de la compagnie des téléphones Bell, le ministre des Chemins de fer de l'époque avait si bien agencé cette disposition de la loi que certaine compagnie d'intérêt local se vit empêchée d'en bénéficier. Quand l'affaire fut présentée devant MM. les commissaires, ceux-ci dirent à la compagnie : La loi est pour vous, mais les conditions que l'on vous fait sont telles qu'il va falloir les soumettre aux tribunaux, en vue de déterminer exactement le chiffre de la compensation à payer. On alla jusqu'à dire que cette compensation pourrait bien s'élever à 80 ou 100 mille dollars.

M. EMMERSON : Ceci est complètement écarté.

M. W. F. MACLEAN : C'est possible, mais ce que je dis, c'est que cet état de choses avait été amené par la loi. Pourquoi aujourd'hui n'être pas plus précis ?

M. CONMEE : Je crois que si le ministre voulait retrancher le mot " compensation ", le paragraphe...

M. EMMERSON : L'honorable député entend-il qu'on ne doive rien payer ?

M. CONMEE : Je n'en suis pas là-dessus. Qu'on veuille bien me permettre d'arranger la chose comme je l'entends et le ministre verra que c'est raisonnable. Dans cet article on se sert du mot " compensation " ; je ne vois pas que ce mot soit nécessaire. Le ministre dit : Laissons la chose à la commission. Pour ma part, je crois que l'on pourrait ajouter quelque chose au paragraphe 2 ; ceci, par exemple : pourvu que le privilège soit accordé " de façon que toutes les compagnies soient sur un pied d'égalité, eu égard à leur importance et aux services qu'elles rendent." Je n'ai peut-être pas les mots qu'il faudrait ; mais je crois avoir assez bien représenté la chose.

M. GALLIHER : Simplement l'abandonner à la commission.

M. CONMEE : Je ne vois pas d'objection à cela. J'aimerais bien cependant que l'on me citât l'exemple d'une seule compagnie de chemin de fer recevant une compensation pour laisser pénétrer le téléphone dans ses gares.

Pour moi, je n'en connais aucune, et je doute qu'il s'en puisse trouver une au Canada, ou même en Amérique. Cependant, je ne cherche pas à empêcher la chose. S'il est juste que la compagnie de chemin de fer reçoive un payement, je veux bien qu'on le lui accorde; mais laissons cela à la commission ; que ce soit la commission qui décide entre le chemin de fer et le téléphone

lequel des deux paiera, combien il paiera, et à quelles conditions le marché devra s'effectuer. Ce que je demande, c'est que l'article veuille dire quelque chose.

M. SPROULE : Ou encore, on pourrait y arriver d'une autre manière, et mettre dans l'article 193, au lieu des mots " sur un pied d'égalité ", les mots suivants : " à des conditions telles qu'il ne soit fait nulle distinction en faveur de l'une au détriment de l'autre ". L'objet en vue est de leur permettre l'entrée sur un pied d'égalité.

M. BRISTOL : Je proposerais qu'on retranchât de l'article 193 les mots qui ont trait à une compensation, et qu'on les remplaçât par les suivants : " à telles conditions qui seront reconnues justes et opportunes par la commission." Puis le paragraphe 2 se lira ainsi qu'il suit : " nonobstant toute disposition à ce contraire dans une loi quelconque, la commission déterminera les conditions," et ainsi de suite—laissant de côté le mot " compensation ". Ajoutez ensuite ces mots-ci : " et traitera tous les postulants sur un pied d'égalité et sans préférence."

M. CONMEE : C'est exactement ce que je veux.

M. BRISTOL : Rien n'oblige la commission à autoriser le raccordement. L'article dit : " la commission pourra prescrire " et ainsi de suite. Il faudrait rendre la chose obligatoire, et dire : " la commission prescrira ".

M. PRINGLE : Il est bien vrai que l'article 193 se sert des mots " pourra prescrire, rendant par là la chose facultative, et certains honorables députés ont pensé que peut-être la commission n'agirait pas avec toute l'impartialité désirable. Pour que nulle compagnie de téléphone ne reçoive de faveurs refusées à d'autres, il conviendrait d'ajouter à l'article 16 les mots qui suivent : "pourvu toutefois, que, dans le cas où l'autorisation de pénétrer dans la gare ou sur le terrain d'une compagnie de chemin de fer serait accordé à plus d'une ligne téléphonique, le raccordement pour telle demande subséquente, soit autorisé aux mêmes conditions d'égalité que pour les autres." Quoi qu'il en soit, dans sa forme actuelle, l'article, je crois, rend facultative l'autorisation que la commission est appelée à donner.

M. BRISTOL : Pour donner à la Chambre une occasion de se prononcer, je vais proposer un amendement.

M. EMMERSON : Si c'est le vœu du comité qu'il y ait une modification de l'article dans ce sens, il faudra nécessairement laisser la chose en suspens, et nous verrons à préparer l'amendement. Ce que l'on propose de faire, c'est d'ajouter un paragraphe à l'article 193, et de retrancher certains mots de l'article premier.

M. BRISTOL : Il n'y a qu'à faire de l'article 193 ce que le Gouvernement désire en faire.

M. EMMERSON : Il me faudra y penser en dehors d'ici, et soumettre la chose à la Chambre ensuite. Vous ferez mieux de laisser l'affaire en suspens.

Article 24 :

M. CONMEE : J'aimerais à savoir du ministre si une compagnie ne pourra que demander les prix fixés par la commission. Je suppose qu'une compagnie ne pourrait rien demander de plus, mais pourrait-elle rendre gratuites les communications. M'est avis qu'il n'est pas de l'intérêt public qu'une compagnie, jouissant d'énormes capitaux, puisse ainsi permettre que l'on se serve gratuitement du téléphone et par là détruire toute concurrence. Je ne sais trop si je trouverai quelqu'un qui soit sur ce point de mon opinion.

M. BRISTOL : On a essayé la chose à Toronto pendant quelque temps.

M. CONMEE : On l'a essayée à Port-Arthur. Une compagnie de l'endroit a établi une ligne de téléphone dans Port-Arthur et Fort-William ; la compagnie Bell est survenue, et, pendant trois ou quatre ans, chacun a pu se servir gratuitement du téléphone de l'une et l'autre compagnie. La compagnie du lieu, voyant diminuer son compte de banque, abandonna la lutte, et il fallut alors payer $45 pour avoir le téléphone chez soi. Depuis, les compagnies ont arraché à la population infiniment plus que si les taux eussent été régularisés par l'autorité.

Je ne veux pas, en poursuivant cette discussion, faire perdre à la Chambre un temps précieux. J'avais seulement pensé que le moment ne pouvait être mieux choisi pour mettre un terme à des abus de cette sorte. Il est peu de l'intérêt du public que des compagnies, riches de capitaux, soient autorisées à laisser les gens se servir gratuitement du téléphone, cela en vue d'annihiler la concurrence, pour ensuite tondre plus à l'aise les populations.

M. BERGERON : Il y a encore un moyen; il n'y a pas de mal à permettre qu'on se serve gratuitement du téléphone ; le mal, c'est que, toute rivalité étant mise à néant, la compagnie qui a triomphé se mette à faire payer. Or, tout cela est prévu, si je ne me trompe pas, puisque la commission va voir à ce que les compagnies ne puissent demander plus qu'un certain prix.

M. W. F. MACLEAN : Le moyen de parer à la difficulté serait d'obliger, par exemple, la compagnie de téléphone Bell, qui aurait établi un taux de $2 par année à Port-Arthur ou ailleurs, à accorder le même taux sur tout son réseau, dans toute ville de même importance. Dans un des projets de loi que j'avais soumis à cette Chambre, il y a quelque années sur les téléphones, j'avais un article répondant à cette difficulté. J'espère bien que si la commission découvre

que la compagnie de téléphone Bell ou autre compagnie quelconque donne à quelque ville un service gratuit ou simplement à réduction, elle obligera cette compagnie à faire bénéficier des mêmes avantages les autres villes de même importance.

Je crois que le conseil a maintenant cette juridiction.

M. BERGERON : De forcer la compagnie a donner un service gratuit durant trois ans.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 25, paragraphe 1er :

Chaque fois qu'une province, municipalité ou corporation ayant autorité pour construire et exploiter ou pour exploiter un réseau ou une ligne téléphonique et exiger des taxes pour son service, désire se servir de quelque réseau ou ligne téléphonique possédée, administrée ou exploitée par la compagnie, sur lequel réseau ou laquelle ligne la compagnie est autorisée à exiger des taxes pour service téléphonique, afin de relier ce réseau ou cette ligne téléphonique au réseau ou à la ligne exploitée ou à exploiter par cette province, municipalité ou corporation dans le but d'obtenir communication directe, au besoin, entre un téléphone ou un bureau central sur l'autre réseau ou ligne téléphonique, et qu'elle ne peut s'entendre avec cette compagnie pour obtenir ce raccordement, cette communication ou ce privilège d'usage, la province, municipalité ou corporation susdite peut s'adresser à la commission pour remédier à son grief, et la commission peut ordonner à cette compagnie de fournir ce raccordement, cette comunication ou ce privilège d'usage à telle condition rétributive que la commission juge juste et à propos, et peut ordonner comment, quand, où, par qui et à quels termes et conditions ce raccordement ou cette communication se fera, s'installera, s'opérera ou ce privilège s'exercera et comment, quand, où, par qui et à quels termes et conditions sera maintenu ce raccordement, cette communication ou ce privilège.

M. EMMERSON : Je désirerais amender le paragraphe 1 de cet article, en retranchant tous les mots après " juge juste et à propos ", et leur substituant les suivants :

Pourvu qu'aucun ordre pour ledit raccordement ne soit en aucun cas émis ou aucune permission donnée quand la compagnie avec laquelle on désire effectuer un raccordement exploite un réseau local de téléphone dans la même ville, ou le même bourg ou village, ou un réseau longue distance entre les mêmes endroits que la compagnie sollicitant ce raccordement, et donne un service qui, de l'avis de la commission, est efficace et satisfaisant.

M. W.-F. MACLEAN : Est-ce bien là ce que l'article 25 est supposé vouloir dire ? Cet article a pour objet de forcer les compagnies à faire passer les messages de l'une à l'autre. Cette nouvelle condition équivaut, en somme, à vouloir dire ceci :

Pourvu qu'aucun ordre pour ledit raccordement ne soit en aucun cas émis ou aucune permission donnée quand la compagnie de téléphone Bell exploite un réseau local de téléphone dans la même ville, ou le même bourg ou village, ou un réseau longue distance entre les mêmes endroits que la compagnie sollicitant ce raccordement.

Prenons, par exemple, la ligne de Port-Arthur. Cette ligne ne pourrait pas obtenir de raccordement avec le réseau Bell parce que ces deux compagnies font des opérations au même endroit, et cette condition stipule pour ainsi dire que la compagnie de téléphone Locust Hill, qui a soulevé tant de discussion il y a quelques années, ne pourra pas obtenir de raccordement avec la compagnie Bell parce qu'elle possède une ligne-mère entre certains points, parallèment aux lignes de la compagnie Bell. Cette condition annule complètement l'objet pour lequel l'article 25 a été établi, et je mets le ministre au défi de nous citer un seul cas où, avec cette condition, une ville ou une compagnie quelconque pourrait obtenir raccordement avec la compagnie Bell. Vous rédigez un article, et ensuite vous l'annulez complètement en y insérant une disposition prohibitive.

M. FISHER : Je puis citer un cas dans les townships de l'Est. A Sherbrooke et dans les environs, il y a une compagnie locale de téléphone desservant plusieurs villages où il n'y a pas de raccordement avec le réseau Bell. Cette compagnie pourrait obtenir raccordement avec le réseau Bell Sherbrooke-Montréal et retirer tout l'avantage de communications longue distance.

M. W. F. MACLEAN : Supposons que la compagnie Bell construise une ligne en ce district.

M. HYMAN : Ce n'est pas là la question que vous avez posée.

M. W. F. MACLEAN: Cette ligne se trouverait parallèle à l'autre.

M. BUREAU : Ce ne serait pas une ligne concurrente.

M. W. F. MACLEAN : Mais si, au contraire.

M. FISHER : Mon honorable ami nous demande de supposer cela pour un instant. Mais combien l'intérêt public en souffrirait-il ?

M. W. F. MACLEAN : L'autre compagnie ne pourrait pas obtenir de raccordement avec la compagnie Bell.

M. FISHER : Ce serait la compagnie Bell qui ferait alors le service.

M. W. F. MACLEAN : Non pas, car elle serait en territoire étranger. L'intention de l'amendement soumis par le Gouvernement a été annulée par le comité, et ceci ne fait que modifier cette annulation. J'ai étudié attentivement tout cela, et il y a ici un index d'une page et demie renvoyant aux dépositions de ceux qui ont comparu devant le comité dans l'intérêt des lignes indépen-

dantes, et ils ont tous insisté pour qu'on forçât les compagnies à effectuer entre elles les raccordements nécessaires. C'est là ce que le bill leur avait fait obtenir, et voici que tout est de nouveau à recommencer avec la nouvelle disposition qu'on vient de nous soumettre :

Pourvu qu'aucun ordre pour ledit raccordement ne soit en aucun cas émis ou aucune permission donnée quand la compagnie, avec laquelle on désire effectuer un raccordement, exploite un réseau local de téléphone dans la même ville, ou le même bourg ou village, ou un réseau à longue distance entre les mêmes endroits que la compagnie sollicitant ce raccordement, et donne un service qui, de l'avis de la commission, est efficace et satisfaisant.

Il y a des compagnies rivales qui existent dans la même localité dans bien des cas et cette loi dit que si elles font un service dans la même localité, elles ne peuvent se raccorder l'une à l'autre.

M. HYMAN : La loi dit plus que cela.

M. W. F. MACLEAN : Elle impose cette limite, et dit de plus qu'il n'y aura aucune communication si la compagnie qui la demande possède en propre une ligne-mère parallèle à celle de l'autre.

M. HYMAN : Pourquoi l'aurait-elle ?

M. W. F. MACLEAN : Pourquoi l'aurait-elle ? Parce que nous voulons forcer ces compagnies à échanger les communications et donner à chacun l'usage de ces communications, et non pas les limiter à ceux qui se trouvent être clients de la compagnie Bell. Dans cette compagnie, tout le monde peut se servir des lignes de la compagnie de téléphone Bell en se rendant au bureau de cette compagnie et en payant la taxe exigée. Ce que nous demandons c'est que la compagnie puisse entrer dans le bureau de la compagnie Bell, payer la taxe exigée pour cela, établir la communication avec son tableau de distribution et profiter des avantages de cette communication. Pourquoi ne pas rendre obligatoire l'échange des communications sans insérer une clause qui refuse la communication ? C'est très bien de la donner, et nous devrions l'accorder, mais pourquoi la refuser à la ligne qui suit ? Voilà ce que nous faisons. Trente ou quarante témoins ont demandé avec instance cette communication avec d'autres compagnies et cela se trouve exprimé dans tout le cours des témoignages des personnes qui ont comparu devant le comité et ont appuyé l'idée de forcer les compagnies à échanger les communications sans faire aucune exception. Il y a toute une colonne de témoignages au sujet de la compagnie rivale à Montréal. Dans un sens, il paraît dur d'exiger que la compagnie Bell possédant un grand réseau donne la communication avec un réseau plus petit dans cette ville, mais partout où elle l'accorde, elle se fait payer pour ce service. La compagnie de téléphone Bell fait aujourd'hui des contrats avec un bon nombre de compagnies indépendantes par tout le pays en vue de leur accorder la communication et si elle agit ainsi avec quelques-unes, pourquoi ne le ferait-elle pas pour toutes les compagnies ? Pourquoi cette distinction, et pourquoi protéger la compagnie Bell dans cette distinction ? Que la compagnie Bell et les autres compagnies échangent leurs communications et je défie qui que ce soit de dire comment cette compagnie peut perdre de l'argent par ces échanges lorsqu'elle peut exiger une taxe raisonnable pour le service qu'elle donne.

M. HYMAN : L'honorable député (M. W. F. Maclean) demande avec instance qu'il y ait communication entre toutes les compagnies.

Dans un cas pareil, disons qu'il y a une grande compagnie dans une ville ou une cité et aussi une plus petite compagnie, et que la grande compagnie exige $25 par année et la petite compagnie $10 par année. L'honorable député pense-t-il qu'il serait juste que la petite compagnie qui exige $10 par année puisse aller trouver la grande compagnie pour lui demander de lui donner la communication avec tous ses abonnés ?

M. W. F. MACLEAN : L'abonné paie vingt-cinq sous chaque fois.

M. HYMAN : Il peut payer ou peut ne pas payer vingt-cinq sous chaque fois. Vous ne dites pas dans le bill que les vingt-cinq sous seront payés.

M. W. F. MACLEAN : Oui, nous le disons ; nous disons aux conditions que déterminera la commission.

M. HYMAN : Aux conditions que déterminera la commission. Nous ne voulons pas que la petite compagnie puisse, lorsqu'elle sollicite des abonnés, lui dire simplement, nous vous donnerons un aussi bon service que l'autre compagnie, et nous n'exigerons que $10 par année tandis que l'autre compagnie exigera de vous $25. Tout ce qu'elle aurait à faire serait d'aller trouver les gens et leur dire cela, et obtenir des contrats de la part de tous les abonnés de l'autre compagnie.

M. W. F. MACLEAN : Aux conditions que déterminera la commission.

M. HYMAN : Est-ce que la commission dira que parce qu'une compagnie exige $10 par année pour le service local, tandis que l'autre compagnie demande $25, elle tiendra compte de cela dans la détermination des conditions ? Je crois que la commission tiendrait plutôt compte de la somme que paieraient les abonnés de l'autre compagnie.

M. SPROULE : Nous avons virtuellement fait la même chose à l'égard des compagnies de télégraphe. A l'époque où elle a com-

mencé ses opérations, la compagnie de télégraphe Dominion était une très petite compagnie, mais la loi força la compagnie de télégraphe de Montréal d'expédier ses dépêches et chacune reçut une quote-part proportionnelle des taxes lorsqu'elles réglaient leurs comptes. Pourquoi ne ferions-nous pas la même chose à l'égard des compagnies de téléphone ? La compagnie Bell a offert dans certains cas d'accorder la communication, et la seule condition qu'elle désirait était que l'autre compagnie qui obtiendrait le privilège de jouir de cette communication eût des téléphones et des lignes aussi bonnes que les siennes propres. Est-il injuste de dire que vous devez accorder ce privilège à tout le monde ?

Je ne le crois pas. Supposons qu'une ligne n'a que dix téléphones et que l'autre en ait cent, celle qui n'a que dix téléphones expédie ses messages par l'autre ligne. Chacune reçoit sa quote-part proportionnelle des taxes perçues lorsque les comptes sont subséquemment apurés. Il n'y a aucune différence entre la petite et la grande compagnie tant qu'elles reçoivent leur part de la somme dans la proportion raisonnable. J'imagine que la commission tiendrait compte de cela si elle se chargeait de décider quelle serait une équitable division de profits entre les deux.

M. FISHER : L'honorable député vient de citer le cas des télégraphes. Je crois que c'est un cas tout à fait différent. Si une dépêche télégraphique est envoyée, elle doit attendre son tour, mais si l'on désire une communication téléphonique, la personne qui se sert du téléphone doit avoir le contrôle de la ligne à ce moment-là et il empêche les autres compagnies ou les abonnés de s'en servir s'ils le désirent. Les deux choses sont absolument différentes. L'honorable député de York-sud (M. W. F. Maclean) proclame hautement que la compagnie se fait payer pour ceci ou pour cela. Il semble oublier les abonnés de cette compagnie.

M. W. F. MACLEAN : Non, je ne les oublie pas.

M. FISHER : Eh bien, l'honorable député ne parait pas tenir grand compte d'eux. C'est un fait bien reconnu que lorsqu'une compagnie de téléphone a un grand nombre d'abonnés, le service est plus dispendieux. Je crois que c'est parfaitement reconnu aujourd'hui. J'avoue que la première fois que j'ai entendu dire cela, il me semblait que c'était une chose ridicule que de dire que plus les opérations étaient fortes plus les dépenses augmentaient.

M. W. F. MACLEAN : S'il en est ainsi la compagnie de téléphone Bell n'augmentera pas son capital. Elle va se lancer dans une entreprise désastreuse.

M. FISHER : Eh bien, il lui faudra une augmentation de capital pour pourvoir à ses nouveaux abonnés. Il lui en coûtera plus pour leur donner un service et elle aura besoin de plus d'argent. Mon honorable ami, lorsqu'il dit qu'il ne veut pas que la compagnie Bell augmente son capital, veut dire qu'on ne doit pas lui permettre de desservir la population de ce pays. Je ne crois pas que ce soit l'opinion du Parlement. Nous désirons que la population du pays ait plus de communications téléphoniques et si elle doit avoir plus de communications par le téléphone, il est nécessaire que la compagnie Bell, ou toute autre compagnie, ait une augmentation de capital proportionnée au nombre de ses abonnés. Mais là n'est pas la question. Voici quelle est la question; si, dans un endroit comme celui dont mon honorable ami le ministre des Travaux publics (M. Hyman) a parlé, il y a deux compagnies, si l'une de ces compagnies est petite et exige un certain prix—$10 pour son service—et que l'autre soit une grande compagnie donnant un bon service et ayant de bonnes installations et exigeant $25, je peux choisir entre les deux services. Quelques-uns préfèrent le meilleur service et payer $25, tandis que d'autres préfèrent un service meilleur marché et payer $10, mais la loi que mon honorable ami désire faire rendre exigerait que tous ceux qui paient $10 eussent tous les avantages du bon service que donne l'autre compagnie et au détriment de ceux qui paient $25 à l'autre compagnie.

Un DEPUTE : Au détriment ?

M. FISHER : Je dis au détriment du peuple parce qu'en premier lieu cela signifierait que sans le désir de l'autre compagnie un nombre considérable de nouveaux abonnés peuvent compter sur elle ; c'est-à-dire que le nombre additionnel des nouveaux abonnés de la petite compagnie aura l'avantage de se servir des lignes de la plus grande. Si cette dernière a un plus grand nombre d'abonnés alors son service devient plus dispendieux. L'amendement de mon honorable ami accorderait aux abonnés de la petite compagnie la communication avec la ligne de la grande compagnie rendant ainsi beaucoup plus onéreux la service de cette dernière.

M. W. F. MACLEAN : Alors vous voulez défendre à la compagnie Bell de donner la communication à qui que ce soit ?

M. FISHER : Pour la raison que si je paie une certaine somme à une compagnie et que cette dernière obtient un grand nombre d'autres abonnés, je serais obligé de payer plus cher parce que le coût du service par abonné serait plus élevé. En même temps j'ai, en payant plus cher, l'avantage de pouvoir parler à un plus grand nombre de personnes, mais si la proposition de mon honorable ami est adoptée, je serai obligé de payer plus cher, tandis que les gens qui s'abonnent à la petite compagnie paieront moins cher, tout en jouissant, à mon dé-

triment, de tous les avantages qu'offre la plus grande compagnie. C'est non seulement une injustice envers les abonnés des grandes compagnies, mais si je désire me servir du meilleur service pour lequel je paie plus cher, il arrive fréquemment que je ne puis avoir la communication puisque les abonnés de la petite compagnie ont le même droit que moi de s'en servir. Ils jouissent, à mon détriment, des avantages du service de la plus grande compagnie.

M. W. F. MACLEAN : Il lui faudra alors augmenter ses installations.

M. FISHER : Eh bien alors, elle sera forcée d'augmenter ses dépenses.

M. W. F. MACLEAN : Elle reçoit dix pour cent pour cela.

M. FISHER : Qui doit payer cela ?—les abonnés de la compagnie de téléphone Bell.

M. CAMPBELL : Proposez-vous qu'aucune autre compagnie n'ait de communications avec la compagnie Bell ?

M. FISHER : Je propose que dans une localité où il y a deux compagnies rivales pour le service local, il n'y ait aucune communication, mais là où il n'y a pas de communications à grande distance, je pense que nous devrions permettre de faire la communication afin de donner à cette localité un service à grande distance. Je prétends donc que ceci ne concerne pas seulement la compagnie mais les abonnés également.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable ministre peut-il citer le nom d'un témoin qui ait comparu devant le comité, qui fut abonné à une compagnie quelconque, et qui ait exprimé une prétention comme celle qu'il vient d'énoncer ?

M. FISHER : Non, je ne le puis, mais ce que j'ai soutenu était absolument exact.

M. W. F. MACLEAN : Si la compagnie de téléphone Bell consent à cet arrangement avec d'autres compagnies, elle devrait y consentir avec toutes les compagnies. Je veux rappeler à l'honorable ministre de l'Agriculture une partie de la preuve entendue devant le comité spécial l'an dernier. A la page 44, M. Alpheus Hoover, de Green River, Ont., dans le collège électoral de l'honorable député d'York-centre a témoigné comme suit :

D. Vous demeurez à Green-River ?—R. Oui. monsieur.

D. Quelle est votre occupation ?—R. Je suis meunier.

D. Je crois que vous avez organisé une compagnie particulière de téléphone dans votre voisinage ?—R. Oui.

D. Combien de membres compte-t-elle ?—R. Nous avons commencé avec vingt abonnés et une ligne de quatorze milles était ce que nous comptions alors établir.

M. FIELDING : La compagnie de téléphone Bell était-elle installée à cet endroit ?

M. W. F. MACLEAN : Oui. Il y avait quatre cultivateurs sur cette ligne. Puis, un peu plus loin, on a posé la question suivante :

D. Je veux vous demander ceci : Serait-ce un grand avantage pour vous si la compagnie Bell admettait vos fils à l'une de ses stations et si vous consentiez à payer la redevance qu'elle exige, de sorte que vous auriez un raccordement à longue distance en raccordant vos fils à son tableau indicateur ?—R. Oui.

Le réseau Bell est encore un réseau rival en cet endroit, et en vertu de cet amendement ces réseaux locaux ne pourraient pas être raccordés avec le réseau Bell. Ce dispositif déclare que s'il y a des lignes rivales, elles ne pourront faire l'échange des messages. Je répète que si une compagnie publique accorde la faculté d'échange à une compagnie choisie par elle, elle devrait être forcée d'accorder le même privilège à d'autres compagnies, qu'elles soient rivales ou non.

M. JOHNSTON : L'honorable député voudrait-il lire le témoignage donné par les divers experts ?

M. W. F. MACLEAN : Non ; je donne le témoignage des cultivateurs. La compagnie de téléphone Bell a amené des experts, mais le cultivateur ne peut en amener. Il expose ses griefs.

M. JOHNSTON : Outre les experts amenés par la compagnie de téléphone Bell, le comité lui-même a fait venir à grands frais un expert, lequel a rendu un témoignage qui n'était pas conforme à la déclaration de l'honorable député.

M. W. F. MACLEAN : Que l'honorable député lise les déclarations de l'expert s'il le désire. Je lui cite les griefs des cultivateurs, et je dis que la compagnie de téléphone Bell doit être forcée de traiter toutes les compagnies de la même manière. J'ai lu aujourd'hui dans les journaux que la compagnie de téléphone Bell, contrairement à son ancienne habitude, désirait procurer le raccordement à une nouvelle compagnie. S'il en est ainsi, qu'elle soit forcée de l'accorder à toutes les compagnies. Si la compagnie de téléphone Bell accepte votre 25 cents pour vous mettre en communication avec une autre ville, elle devrait l'accepter lorsque la communication est donnée au moyen d'un bouton appliqué au mur.

M. BUREAU : Comment aura-t-elle votre 25 cents si elle a affaire à une autre compagnie ?

M. W. F. MACLEAN : La commission des chemins de fer pourvoit à cela. Elle a parfaitement le droit de dire à la compagnie la moins importante : Vous aurez dans vos livres un compte créditeur pour la compagnie de téléphone Bell. Lorsqu'il y a échange de service, les créances ont une tendance à s'équilibrer à la fin de chaque mois. Chaque compagnie garde les rede-

un raccordement avec la compagnie Bell, et ferait-elle payer un prix moindre en prenant avantage de cet article, tel que vous l'obligez à le faire, et détruirait-elle ainsi la clientèle de la compagnie Bell en se servant de ses lignes principales à longue distance ? Je dis que c'est injuste.

M. LANCASTER : Comment pouvez-vous détruire le commerce de la compagnie Bell si vous payez pour l'usage de sa ligne ?

M. BUREAU : Mon honorable ami a beaucoup de peine à comprendre que le réseau de la compagnie Bell est un tout. Il discute comme si la compagnie Bell n'avait que des lignes à longue distance. Si tel était le cas je l'approuverais, et je dirais : Mettez toutes les compagnies sur le même pied. Accordez à toutes les mêmes privilèges et permettez à toutes d'avoir accès aux lignes à longues distances. Mais ce n'est pas cela ici. Cette compagnie a des abonnés et des téléphones locaux. Si vous placez une compagnie qui fait payer moins cher par année pour l'usage de ses appareils, sur le même pied que celle qui fait payer plus cher et donne un meilleur service, vous mettez la première en état de pouvoir détruire le commerce de la plus grande compagnie. Si une personne peut avoir un téléphone dans sa maison pour dix piastres par année elle ne payera pas $25, et la compagnie qui fait payer $25 pour ses téléphones perdra ses abonnés locaux.

M. W. F. MACLEAN : Personne n'obtient le service à longue distance sans payer quelque chose de plus.

M. BUREAU : Celui qui a un téléphone est obligé de payer en plus lorsqu'il veut le service à longue distance, et en outre il paye une souscription annuelle plus élevée parce qu'il a un meilleur service.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable député ignore le fait que tous ces services sont réciproques. Il dit que la compagnie Bell souffre des dommages en donnant le raccordement aux compagnies locales ; je dis au contraire que la compagnie en retire des avantages parce que ses abonnés sont alors mis en communication avec ceux qui ont un téléphone indépendant. Conséquemment la compagnie Bell ne souffre pas de tort mais chacun de ses abonnés trouvera son service amélioré et agrandi à cause de l'augmentation dans le nombre de ceux qui seront en contact avec la compagnie Bell.

M. BUREAU : Ne croyez-vous pas que la compagnie Bell sait assez bien conduire ses affaires, et qu'elle ne saurait négliger les endroits où il y a de l'argent à gagner ? Et si votre théorie est bonne pourquoi ne le ferait-elle pas ?

M. W. F. MACLEAN : Parce qu'elle a le monopole des affaires. Cet article du bill tel que le Gouvernement l'avait déposé en premier lieu, donnait au public ce qu'il voulait avoir, et la compagnie Bell est venue devant le comité avec un avocat et a demandé que les conditions fussent tellement modifiées que le raccordement ne vaudrait plus rien. Mais le Gouvernement a modifié ce bill et a donné à la compagnie Bell ce qu'elle demandait. Ce que cette compagnie veut c'est écarter tous ses rivaux, et ensuite elle aura le pays à sa merci. Le peuple qui a ressenti les effets de ce monopole a fondé ces nouvelles compagnies, et tout ce qu'elles demandent aujourd'hui c'est d'avoir les mêmes avantages que la compagnie Bell accorde aux autres compagnies. Pourquoi la compagnie Bell ne traite-t-elle pas toutes les compagnies sur le même pied ? Je prétends qu'on devrait l'y obliger, et comme je l'ai déjà dit, la première proposition du Gouvernement l'y obligeait, mais aujourd'hui on essaye de mettre dans le bill une condition qui en détruit la valeur. Si c'est le désir du Gouvernement de ne pas obliger les compagnies à échanger les messages entre elles, pourquoi prétend-il donner cette permission s'il ne la donne pas ? Si tel est l'objet, et cela apparaît clairement, il n'y a pas besoin d'argumenter davantage. Le Gouvernement a la majorité ; mais s'il veut réellement obliger la compagnie Bell, à laquelle le pays a accordé de très grands privilèges, à traiter équitablement toutes les compagnies, il maintiendra l'article tel qu'il était dans le projet de loi primitif, et abandonnera cet article que le ministre propose maintenant.

M. SPROULE : Le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) a demandé pourquoi il y avait des gens qui payaient $45 pour un téléphone à la compagnie Bell lorsqu'ils pouvaient en avoir un pour dix piastres d'une compagnie locale ; il a dit aussi que le réseau plus étendu de la compagnie Bell augmentait la valeur pour les abonnés. S'il en est ainsi ce réseau n'aurait-il pas une plus grande valeur encore si vous lui ajoutiez dix ou quinze abonnés de plus ?

M. FISHER : Tel n'était pas mon argument.

M. SPROULE: J'ai compris que telle était la raison pour laquelle le ministre disait que nous ne devrions pas obliger la compagnie Bell à recevoir de messages de compagnies indépendantes parce qu'elle faisait payer $45 pour ses instruments tandis que l'autre compagnie ne faisait payer que dix piastres. J'ai dit laissez-les se raccorder alors, mais que sur chaque message les compagnies reçoivent une part proportionnnée au prix payé pour la transmission de ces messages. Par exemple, supposons qu'il y ait une compagnie locale entre Ottawa et Smith's Falls, soit 40 milles, alors le prix payé pour ce message devrait être divisé dans la proportion de 50 à 200. Quel tort en souffrirait donc la compagnie Bell ? On nous dit que les lignes de la compagnie sont tellement

encombrées qu'elles ne pourraient pas transmettre les messages. Si les affaires augmentent, est-ce que la compagnie n'augmentera pas tout simplement le nombre de ses fils et ne recevrait-elle pas plus de profits de chacun de ces nouveaux fils ? Si un abonné de la compagnie Bell paye $45 pour son téléphone lorsqu'il y a des raccordements avec 500 téléphones, est-ce qu'il n'estimerait pas le service de son téléphone à plus de $45 si l'on ajoute cinquante nouveaux abonnés au réseau ?

M. GALLIHER : N'abandonnera-t-il pas la compagnie Bell pour prendre l'autre compagnie à $10 par année s'il peut avoir tous ces avantages ?

M. ZIMMERMAN : Je ne crois pas que nous soyons aussi éloignés les uns des autres que nous semblons l'être dans le moment. M. Sise, dans son témoignage, a déclaré qu'il était prêt à donner le raccordement à une compagnie indépendante pourvu que leur matériel soit conforme au type général et qu'il n'y ait pas de concurrence. Je vois que c'est le système qui est en vigueur dans tous les Etats-Unis. Il y a quelques lignes à longue distance par exemple entre Cleveland et Kansas City qui donnent des raccordements à une, deux ou même trois douzaines de compagnies indépendantes, mais nous avons aussi le même système dans le Canada. Je vais vous donner lecture du témoignage de M. Winfield, le gérant de la compagnie de la Nouvelle-Ecosse, à Halifax :

Par le président :

D. Quelle est la raison pour laquelle votre compagnie n'établit pas des téléphones dans les campagnes —R. Nous n'en établissons pas parce qu'il n'y a pas de bénéfices à réaliser. Nous avons aidé d'autres compagnies à établir des services téléphoniques dans des districts que nos lignes ne traversaient pas. Ce sont surtout des compagnies rurales.

D. Vous paraissez avoir placé quelques capitaux dans d'autres compagnies ?—R. Oui.

D. Quelles sont ces compagnies ?—R. La plupart sont des compagnies rurales que nous avons aidées en prenant de leurs actions. Dans certaines parties du pays que ne traversaient pas nos lignes, les gens sont venus nous dire: " Nous voudrions avoir une correspondance téléphonique. Voulez-vous nous construire une ligne ou nous donnerez-vous les raccordements si nous en construisons une ? " Nous avons consenti à cela. Si les intéressés contruisent la ligne eux-mêmes, ils peuvent le faire à meilleur marché que nous et nous leur accordons de l'aide pour commencer.

D. Vous encouragez alors les lignes dans la campagne ?—R. Nous allons jusqu'à leur vendre au prix coûtant, afin de les encourager, les appareils et les instruments dont elles ont besoin pour leurs lignes.

Voilà ce que l'on fait dans la Nouvelle-Ecosse.

Par M. Maclean :

D. Vous prenez des actions ?—R. Quelquefois nous prenons des actions dans ces compagnies comme partie de paiement. Dans certains cas nous ne recevons pas de dividende, mais c'est un avantage que d'avoir une correspondance avec une ligne rurale. Cela nous fournit les messages à longue distance sans qu'il nous en coûte presque rien.

M. W. F. MACLEAN : Très bien, très bien.

M. ZIMMERMAN : M. Winfield déposa alors devant le comité une liste des compagnies indépendantes avec lesquelles les compagnies de la Nouvelle-Ecosse ont des raccordements, non pas une ou deux compagnies, mais vingt-cinq dont les lignes couvraient toute la Nouvelle-Ecosse.

Par M. Zimmerman :

D. Avez-vous des raccordements avec toutes ces compagnies ?—R. Avec toutes, directement ou indirectement. Il y a des cas ou nous sommes obligés de passer par des lignes de l'une pour être mis en correspondance avec les lignes de l'autre.

Et il continue :

Par M. Lewis :

D. Vous avez dit que vous consentiez à raccorder votre réseau avec ceux des compagnies rurales aux conditions ordinaires?—R. Oui.

D. Quelles sont ces conditions ?—R. Nous faisons avec elles un contrat en vertu duquel elles s'engagent premièrement à transmettre les messages que nous leur enverrons, tandis que de notre côté nous nous engageons à transmettre ceux qu'elles nous enverront ; à ne pas empiéter sur le territoire déjà occupé par notre compagnie et que nous agirons de la même manière à leur égard ; à ne pas prolonger leurs lignes sans notre autorisation. Cela est nécessaire parce que plusieurs compagnies se forment et nous consentons à les protéger contre la concurrence dans leur propre territoire. Nous les obligeons à définir leur territoire, car autrement d'autres compagnies pourraient se fonder et nous demander des raccordements, et nous découvririons peut-être alors que nous empiétons sur le territoire d'une autre compagnie.

Monsieur le Président, je crois que le témoignage donnée par M. Winfield est des plus importants, et s'applique plus directement à l'état de la question dans notre pays, que les témoignages que nous avons eus des Etats-Unis et d'Angleterre. Je puis me tromper, mais je crois que M. Sise a admis devant le comité des téléphones que sa compagnie était prête à accorder la correspondance à des lignes du type moderne, mais non pas à une compagnie qui lui ferait concurrence. Je crois que c'est une condition juste. Nous ne demandons que ce qui est juste. La compagnie de téléphone Bell a donné un bon service à ce pays.

M. CONMEE : Une autre compagnie ferait la même chose.

M. ZIMMERMAN : Tout autre compagnie ferait la même chose. Mais nous voulons être justes à l'égard de la compagnie Bell. De même nous voulons que justice soit rendue dans ce cas particulier ; je crois

que ce bill y pourvoira et que nous ne permettrons pas à la compagnie de téléphone Bell d'entrer dans les municipalités sans leur consentement.

C'est là un des plus grands maux. Je crois que les principaux raccordements que les compagnies indépendantes demandent aujourd'hui, pourraient être réglés entre elles et la compagnie Bell sur une base équitable d'affaires.

M. CAMPBELL : L'article 25 dit :

La Commission peut ordonner à cette compagnie de fournir ce raccordement, cette communication ou ce privilège d'usage à telle condition rétributive que la Commission juge juste et à propos, et peut ordonner comment, quand, où, par qui et à quels termes et conditions ce raccordement ou cette communication se fera, s'installera, s'opérera ou ce privilège s'exercera et comment, quand, où, par qui et à quels termes et conditions sera maintenu ce raccordement, cette communication ou ce privilège.

Cet article décrit la manière dont les raccordements seront faits. Ainsi que je le comprends, l'amendement qui a été proposé, annulle ces dispositions entièrement. Dans les endroits où il y a un réseau de la compagnie Bell et une ligne indépendante, il ne peut y avoir de raccordements entre elles. Si vous lisez le paragraphe 2 de l'article 25, tel qu'il est imprimé dans le bill, il me semble qu'il donne à la compagnie de téléphone Bell tout ce qu'elle demande ou qu'une autre compagnie peut demander. Enfin je crois que c'est un peu plus qu'elle devrait demander :

Sur pareille demande, la Commission, en outre de toute autre considération que comporte le cas, tiendra compte des qualités, sous le rapport du service ou autrement, des installations, instruments et appareils de ces réseaux ou lignes de téléphone, et elle n'accédera à la demande que si et dans la mesure où le raccordement, la communication ou le privilège d'usage demandé peut selon l'opinion de la Commission et vu ces qualités se faire ou s'exercer d'une façon satisfaisante et sans porter préjudice irraisonnable ou exorbitant ni atteinte aux affaires de la compagnie.

M. W. F. MACLEAN : Ce paragraphe pourvoit à tout.

M. CAMPBELL : Oui tous les pouvoirs sont remis à une commission de chemin de fer. Cette commission devra tenir compte du nombre d'abonnés d'une compagnie, du nombre de ses employés et de tout ce qui s'y rapporte. Elle devra protéger les abonnés de la compagnie Bell, et si elle découvre que le raccordement ne peut pas être fait sans leur causer du tort, elle aurait le droit de ne pas l'autoriser. Si ce raccordement doit nuire à la compagnie Bell ou intervenir dans ses affaires, alors la commission pourra se dispenser de l'autoriser. On ne peut pas demander à la Chambre d'aller au delà de cela. Je crois que ce serait commettre une grande erreur, si avec les centaines de milles de téléphones que nous avons maintenant dans les provinces d'Ontario, Québec et maritimes, de permettre à toutes d'avoir des raccordement avec les lignes de longue distance. Supposons un chemin de fer de dix milles de longueur, la loi des chemins de fer oblige alors la compagnie du Grand-Tronc d'accepter tous les wagons que ce chemin lui offrirait, et elle devrait les conduire à destination. Pourquoi n'en serait-il pas de même au sujet des messages téléphoniques ?

M. BERGERON : Ce n'est pas la même chose du tout. . .

M. CAMPBELL : Dans un cas, il s'agit d'une compagnie de chemin de fer, dans l'autre d'une compagnie de téléphone. Voilà la différence. Pourquoi adoptez-vous cet article 25 si vous proposez cet amendement? Vous pourriez tout aussi bien supprimer l'article 25 entièrement. Il n'y a pas de nécessité d'introduire cet article 25 dans la loi et ensuite de le rendre inapplicable par un amendement.

M. HYMAN : Mon honorable ami de York-centre (M. Campbell) a l'habitude d'être plus juste dans ses observations qu'il ne l'est ce soir. Il dit que la proposition qui est maintenant devant le comité empêche les raccordements entre les lignes de la compagnie de téléphone Bell et celles des compagnies indépendantes. L'honorable député sait très bien que l'article primitif 25 décrète que la commission pourra autoriser à certaines conditions des raccordements entre les lignes de la compagnie Bell, soit à longue distance soit locales, et les compagnies indépendantes. Lorsque le bill a été devant le comité, le comité dans sa sagesse a adopté l'amendement suivant :

Pourvu qu'il ne soit donné aucun ordre ou permission de faire quelques raccordements lorsque dans l'opinion de la commission le réseau téléphonique est directement ou indirectement relié avec les fils de la compagnie et que ceux-ci couvrent le même territoire en tout ou en partie.

M. CAMPBELL : Cela n'est pas dans le bill.

M. HYMAN : C'est l'amendement que le comité a proposé. Si l'honorable député veut bien lire le rapport il trouvera que tel est le rapport du comité. Ce bill a été discuté devant un comité spécial et tel est le rapport que la majorité de ce comité a adopté. L'amendement qui est proposé ce soir ne va pas aussi loin que le rapport du comité.

M. W. F. MACLEAN : Pas tout à fait aussi loin.

M. HYMAN : Il ne va pas tout à fait aussi loin, mais il ne dit pas qu'il n'y aura pas de raccordements. Il autorise les correspondances à longue distance, excepté dans les cas où il y aura deux compagnies téléphoniques fonctionnant dans la même cité

ou village. Je crois que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a donné de très sérieux arguments au sujet des raccordements à longue distance. Je crois qu'il y a des particularités qui se rapportent aux raccordements à longue distance qui ne sont pas les mêmes que celles qui ont trait aux raccordements locaux, et pour ma part, je serais disposé à peser les raisons qu'on a apportées contre les raccordements à longue distance obligatoires. Mais je ne crois pas que l'argument en faveur du raccordement à longue distance obligatoire, ait le même poids lorsqu'il s'agit de raccordements dans la même cité, ville ou village. Je ne crois pas que l'honorable député de Toronto-nord y songe lui-même. Pourtant là où il y a deux ou trois petites compagnies dans les districts éloignés qui peut-être auraient assez de capitaux pour continuer le service téléphonique dans leurs petits districts, mais pas suffisamment pour construire des lignes de raccordement, je crois que nous pourrions aller jusqu'à rendre obligatoire l'usage des lignes de raccordement ; mais lorsque dans un village ou dans une ville il y a une compagnie qui donne un service efficace, je crois qu'il serait très injuste de donner aux abonnés de la petite compagnie le raccordement avec les fils de la compagnie plus grande dans le même endroit, où toutes deux se font concurrence. Je proposerais que le ministre réserve cet article du bill pour étude ultérieure.

M. EMMERSON propose le renvoi de la suite de la discussion à la prochaine séance.

Adopté.

Il est fait rapport de l'état de la question.

FIXATION A DEMAIN DE LA DISCUSSION SUR UNE RESOLUTION RELATIVE AUX SUBVENTIONS DES CHEMINS DE FER.

M. EMMERSON propose que demain la Chambre se forme en comité général pour examiner le projet de résolution dont la teneur suit :

Arrêté:—Il a lieu d'autoriser le Gouverneur à accorder, par décret rendu en conseil privé, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemins de fer ci-dessous mentionnées qui ne coûtera pas, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une subvention de $3,200 par mille pour une longueur ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après ; et, pour aider à la construction de chacune desdites lignes de chemin de fer dont la longueur n'excède pas celle ci-après énoncée et qui coûtera, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder en sus de la somme de $3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent de la différence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionné et la somme de $15,000 par mille, ladite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille, savoir:

M. HYMAN.

1) A la compagnie du chemin de fer Manitoulin et de la rive Nord, pour une ligne de chemin de fer de 64 milles au plus, partant de Little-Current et traversant le chemin de fer canadien du Pacifique à ou près Stanley pour aller de là jusqu'à Sudbury, la compagnie s'engageant à jeter, entre Little-Current et la terre ferme, un pont qui devra être construit et entretenu de manière à offrir des facilités qui soient, à l'avis du ministre des Chemins de fer et des Canaux, pour la libre circulation des voitures et des piétons, de même nature que sur une grande route, au lieu de la subvention de 64 milles accordée par le chapitre 98 de 1900, article 2, item 6, tel que modifié par l'article 5 du chapitre 7 de 1901.

2) A la compagnie du chemin de fer central d'Algoma à la baie d'Hudson pour une ligne de chemin de fer, dont la longueur ne dépasse pas 200 milles, depuis Sault-Sainte-Marie jusqu'à un point sur le chemin de fer canadien du Pacifique entre les stations de White-River et de Dalton, dans le district d'Algoma, et pour une ligne de chemin de fer dont la longueur ne dépasse pas 25 milles, allant de Michipicoten-Harbour, sur le lac Supérieur, vers la ligne mère du chemin de fer canadien du Pacifique, au lieu des subventions de 40, 50 et 135 milles accordées par le chapitre 7 de 1889, article 2, item 23, le chapitre 8 de 1900, article 2, item 4, et le chapitre 7 de 1901, article 2, item 20, respectivement.

3) A la compagnie du chemin de fer de Lotbinière à Mégantic, pour prolonger sa ligne la distance de 50 milles au plus vers le sud, depuis un point à ou près de Lyster, dans le comté de Mégantic, jusqu'à ou vers un point à ou près de Lime-Ridge, dans le township de Dudswell, au lieu de la subvention accordée par l'item 8 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

4) Pour une ligne de chemin de fer, ne dépassant pas 35 milles, depuis le lac Nominingue jusqu'à la Lièvre, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 44.

5) Pour une ligne de chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer intercolonial, dans le comté de Halifax, jusqu'à Guysborough, dans le comté de Guysborough, et pour une ligne de chemin de fer depuis un point à ou près New-Glasgow, dans le comté de Pictou, jusqu'aux eaux profondes de Country-Harbour, dont la longueur ne dépasse pas, en tout, 236 milles, au lieu des subventions de 116 milles et 120 milles accordées par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 19 et 63, respectivement.

6) Pour une ligne de chemin de fer ne dépassant pas 55 milles, depuis Wellington jusqu'à Union-Bay, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 68.

7) Pour une ligne de chemin de fer, ne dépassant pas 41 milles, depuis un point à ou près Sharbot-Lake ou Bathurst-Station, dans la province d'Ontario, ou entre ces points, par voie du village de Lanark, jusqu'à Carleton-Place, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 17.

8) Pour une ligne de chemin de fer, ne dépassant pas 20 milles, depuis le cap Tourmente vers Murray-Bay, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892.

9) A la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique à l'Ouest de Québec, pour une ligne de chemin de fer d'au plus 260 milles, allant de Gaspé jusqu'à un point à ou près Causapscal,

sur le chemin de fer intercolonial et de ce point jusqu'à Edmundston ; et pour une ligne de chemin de fer, d'au plus 102 milles de longueur, allant de Paspébiac à Gaspé, en suivant d'aussi près que possible le rivage, au lieu des subventions accordées par l'item 51 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

10) A la compagnie dite " The Nepigon Railway Company ", pour les lignes de chemins de fer suivantes :

a) A partir d'un endroit situé à ou près la station de Nepigon, sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, jusqu'au lac Nepigon, longue de 30 miles au plus ;

b) A partir d'un endroit situé sur la baie Nepigon, sur le lac Supérieur, jusqu'à un point situé à l'ouest du lac Helen sur la ligne dudit chemin de fer de Nepigon, distance de 3 milles ½ au plus ;

c) A partir d'un endroit situé sur la ligne du chemin de fer de Nepigon, à ou près la traverse de la rivière Fraser, jusqu'à un endroit situé sur le lac Jesse, en passant par Cameron's-Falls, distance de 1 mille ½ au plus ;

d) A partir d'un endroit situé sur la rive nord du lac Nepigon en allant vers le nord, sur une distance de 45 milles au plus ;

Les subventions à ces dites lignes étant accordées au lieu des subventions accordées par l'item 37 de l'article 2 du chapitre 34 de 1904, pour 80 milles au plus.

11) Pour une ligne de chemin de fer allant de Québec vers les Sept-Iles, y compris les embranchements sur Malbaie et Baie-Saint-Paul, longs de 200 milles au plus, au lieu de la subvention accordée par l'item 48 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

12) Pour une ligne de chemin de fer d'au plus 100 milles, allant de Roberval dans une direction ouest vers la baie de James, au lieu des subventions accordées par les item 11 et 52 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

13) A la compagnie du chemin de fer central de Québec, pour le prolongement de sa voie ferrée entre Saint-Laurent et Saint-George, ne dépassant pas 9 milles ; et pour une ligne ferrée de Scott-Junction au pont de Québec, n'excédant pas 22 milles ; au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 46.

14) A la compagnie du chemin de fer de l'Alberta Occidental, pour une ligne de chemin de fer allant d'un endroit situé sur la frontière des Etats-Unis, à l'ouest du rang 27, dans la direction du nord-ouest vers Anthracite dans la direction d'Alberta, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 34 de 1904, article 2, item 11, n'excédant pas 50 milles.

15) A la " Shediac and Coast Railway Company ", pour une voie ferrée, de 38 milles au plus, depuis Shédiac jusqu'à Shemogue et vers Cap-Tourmentin, dans le comté de Westmoreland, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 17.

16) Pour une ligne de chemin de fer depuis Saint-Constant, dans le comté de Laprairie-et-Napierville, à travers Saint-Edouard, Saint-Cyprien et Lacolle, jusqu'à un point, à ou près la frontière internationale, sur le chemin de fer Delaware et Hudson (Grand-Tronc), au lieu des subventions pour 19 et 12 milles accordées par le chapitre 7 de 1889, article 2, item 10 et chapitre 4 de 1894, respectivement, n'excédant pas 28 milles.

17) A la compagnie du chemin de fer du lac Supérieur, du lac Long et d'Albany pour une voie ferrée, de 10 milles au plus, allant de Peninsula-Harbour dans une direction nord, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 76.

18) Pour une ligne de chemin de fer depuis Owen-Sound, dans la province d'Ontario, jusqu'à Meaford, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 34, n'excédant pas 30 milles.

19) A la compagnie du chemin de fer de Kingston à Smith's-Falls et à Ottawa, pour une ligne de chemin de fer entre Kingston et Ottawa, renouvellement de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897, n'excédant pas 101 milles.

20) A la compagnie du chemin de fer de Lotbinière à Mégantic, pour une voie ferrée depuis un point sur sa ligne entre Lyster et Lime-Ridge, jusqu'à un point à ou près le pont sur le Saint-Laurent à ou près Québec, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 45, ne dépassant pas 30 milles.

21) Pour une ligne de chemin de fer de pas plus de 35 milles de longueur, à partir de La Tuque, sur la rivière Saint-Maurice jusqu'à un point sur le chemin de fer du lac Saint-Jean, près de la rivière Jeannotte, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 57.

22) A la compagnie du chemin de fer du Sud-Ouest d'Halifax, pour une voie ferrée depuis un point à ou près Halifax jusqu'à un point à ou près Barrington-Passage (excepté la partie située à l'est de Bridgewater qui formait précédemment partie de la ligne du chemin de fer central), au lieu des 68, 77 et 35 milles de subventions accordées par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 23 (a) et (b) et item 75, respectivement, n'excédant pas 185 milles.

23) A la compagnie du chemin de fer de la baie de Quinté, pour une ligne ferrée depuis un point à ou près le village de Tweed, de là dans une direction nord jusqu'à un point à ou près le village de Bannockburn, dans le comté de Hastings, renouvellement partiel de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1889, article 2, item 45, et au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 57, n'excédant pas en totalité 20 milles.

24) A la compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la rive Nord, pour une ligne ferrée depuis un point sur sa ligne entre Little-Current et Sudbury jusqu'à un raccordement avec le chemin de fer central d'Algoma et de la baie d'Hudson au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 14, n'excédant pas 130 milles.

25) Pour une ligne de chemin de fer à partir de la station du Lac-Bouchette, sur le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, jusqu'à Saint-André, ne dépassant pas 13 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 47.

26) Pour une ligne ferrée depuis la station Debert sur l'Intercolonial jusqu'à la mine de houille de Debert, ne dépassant pas 4 milles ½, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, item 20 de l'article 2.

27) Pour une ligne de chemin de fer à ou près Teulon jusqu'à un point situé sur la rivière Islandie, n'excédant pas 35 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 27.

28) A la compagnie du chemin de fer du Nord d'Ontario, et de Timagami (ci-devant compagnie du chemin de fer Timagami), pour une voie ferrée à partir d'un point à ou près Sturgeon-Falls dans une direction nord-ouest jusqu'à un point situé sur la rive occidentale du lac Timagami, dans le district de Nipissingue, n'excédant pas 50 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 36.

29) A la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour un mille de voie ferrée, à partir de Roberval jusqu'au quai du gouvernement, au lac Saint-Jean, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 40.

30) Pour une ligne de chemin de fer depuis Truro dans une direction nord vers Brûlé, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 64, n'excédant pas 34 milles.

31) A la compagnie de chemin de fer central de Kootenay pour une ligne de chemin de fer de pas plus de 186 milles de longueur, à partir de Golden jusqu'à la frontière internationale, en passant par Windermere et Fort-Steele, et traversant le chemin de fer du Nid-de-Corbeau à un point situé à ou près Elko, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 66.

32) A la compagnie du chemin de fer de Brockville à Westport et au Sault-Sainte-Marie, le reliquat impayé de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1889, n'excédant pas $3,200 par mille, et aussi le reliquat impayé de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890 qui a été renouvelé par le chapitre 5 de 1892 ; le tout ne dépassant pas $86,800, renouvellement de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894.

33) Pour une ligne ferrée depuis Jonquières jusqu'à la baie des Ha ! Ha !, ne dépassant pas 20 milles en longueur, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, item 7 de l'article 2.

34) Pour une ligne de chemin de fer depuis Sainte-Rose viâ le côté Est du lac Ainslie vers Orangedale sur l'Intercolonial, ne dépassant pas 34 milles ; et pour une ligne de chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial à ou près Mines-Road-Station jusqu'au quai de l'Anse-Caribou, ne dépassant pas 4 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 18 et 62.

35) Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Wolfville sur le chemin de fer Dominion-Atlantic jusqu'à la jetée du Gouvernement au Bassin-des-Mines n'excédant pas un mille, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 25.

36) Au grand chemin de fer du Nord du Canada, pour prolonger sa ligne depuis Arundel jusqu'à un point dans la municipalité des townships unis de Preston et Hartwell, n'excédant pas 30 milles ; et pour une ligne de chemin de fer raccordant sa ligne de Montfort à la Gatineau avec sa ligne principale à Saint-Jérôme, n'excédant pas 22 milles, au lieu des subventions accordées à la compagnie du chemin de fer de colonisation de Monfort à la Gatineau par les item 6 et 41 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

37) Au grand chemin de fer du Nord du Canada, pour une ligne ferrée depuis la jonction Garneau jusqu'au pont de Québec, ne dépassant pas 70 milles en longueur, au lieu de la subvention accordée par l'item 74 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

38) Pour une ligne de chemin de fer depuis un point à ou près la station de Sainte-Agathe-des-Monts vers le township de Howard, dans le comté d'Argenteuil, passant près des lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie, dans une direction sud, ne dépassant pas 15 milles en longueur ; et pour une ligne de chemin de fer entre un point dans la paroisse de Saint-André, dans le comté d'Argenteuil, et un point dans la paroisse de Saint-Laurent, comté de Jacques-Cartier, passant dans les paroisses de Saint-Placide, Saint-Eustache et Saint-Martin, ne dépassant pas 38 milles ; au lieu des subventions accordées par le chapitre 34 de 1904, item 8 et 9 de l'article 2, n'excédant pas en totalité 53 milles.

39) A la compagnie de chemin de fer de la vallée de la rivière Chaudière, pour une ligne de chemin de fer de pas plus de 50 milles, de longueur, à partir de Grand-Forks jusqu'à un point situé à 50 milles en remontant le bras Nord et le bras Ouest du bras Nord de la rivière Chaudière, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 40.

40) A la compagnie dite " Ottawa, Northern and Western Railway Company", pour une ligne ferrée depuis Aylmer jusqu'à un point de raccordement avec les approches du pont interprovincial dans la ville de Hull (excepté la partie du chemin commençant à un point de raccordement avec la ligne du chemin de fer électrique de Hull, dans la ville de Hull et se terminant à un point sur la ligne du Pacifique-Canadien à l'extrémité Est de la cour de sa gare de Hull), ne dépassant pas 9 milles, au lieu de la subvention accordée par l'item 12 de l'article 2 du chapitre 7 de 1899, et par la première partie de l'item 13 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

41) A la compagnie du chemin de fer de Toronto à Lindsay et à Pembroke, pour une ligne ferrée depuis Golden-Lake jusqu'à Bancroft, ne dépassant pas 51 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, item 3 de l'article 2.

42) A la compagnie du chemin de fer interprovincial à la baie de James pour une ligne de chemin de fer à partir du lac Témiskaming au terminus actuel de la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien, dans la direction du nord, ne devant pas dépasser 50 milles en longueur, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 42.

43) Pour une ligne de chemin de fer à partir de Waltham-Station jusqu'à Ferguson-Point, dans le comté de Pontiac, ne dépassant pas 20 milles, au lieu de la subvention acordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 43.

2. A moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression " coût " signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable de l'entreprise, et comprend les sommes dépensées, jusqu'à concurrence de $25,000 au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucune autre subvention, mais ne comprend pas le prix de revient des installations de tête de ligne ou des terrains requis pour l'emplacement du chemin de fer dans aucune ville érigée en corporation; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur statuant en conseil privé, sur la proposition du ministre des

Chemins de fer et des Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne du chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigneux du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

3. Les subventions accordées par les présentes, pour aider à la construction d'aucun chemin de fer ou pont, sont payables sur le fonds du revenu consolidé du Canada, et peuvent, à moins qu'il n'y soit autrement pourvu d'une manière expresse dans le présent acte, au choix du Gouverneur statuant en conseil privé sur le rapport du ministre des Chemins de fer et des Canaux, être payées comme suit :

a) Lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée ;

b) Par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à la valeur de toute l'entreprise ;

c) D'après estimations courantes des travaux appuyées du certificat de l'ingénieur en chef des Chemins de fer et des Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et au secours accordé, les progrès réalisés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille piastres ;

d) Dans les cas des alinéas " b " et " c ", partie d'une manière, partie de l'autre.

4. Les subventions mentionnées comme autorisées au bénéfice des compagnies nommées à cette fin, seront, si elles sont accordées par le Gouverneur statuant en conseil, payées à ces compagnies respectivement ; les autres subventions peuvent être accordées aux compagnies qui établiront, au jugement du Gouverneur en conseil privé qu'elles sont en mesure de construire et parachever lesdits chemins de fer respectivement ; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans à compter du premier jour d'août 1906, et parachevées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après ledit premier jour d'août, qui sera fixé par le Gouverneur en conseil privé ; et elles seront ainsi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil privé, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et des Canaux, et spécifiées dans un traité qui sera conclu dans chaque cas par la compagnie avec ledit ministre, traité que ledit ministre, avec l'approbation du Gouverneur en conseil privé, est par le présent autorisé à passer ; et le tracé de chaque ligne de chemin de fer subventionnée sera aussi assujéti à l'approbation du Gouverneur en conseil privé.

5. La concessoin de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, sont subordonnées à la condition que la commission des chemins de fer du Canada pourra en tout temps accorder et assurer à d'autres compagnies les mêmes droits de circulation, conventions de transports ou autres droits, propres à donner à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées lesdits droits de circulation, en même temps que des arrangements justes et raisonnables pour l'échange du trafic avec les chemins avec lesquels elles sont en correspondance, et un tarif uniforme par mille avec ces dits chemins de fer ; et ladite commission aura, en tout temps, le contrôle absolu des tarifs à prélever et imposer par tout chemin de fer ou sur tout chemin de fer ainsi subventionné; sous la réserve, cependant, que toute décision prise par ladite commission, en vertu de cet article, pourra en tout temps être modifiée, changée ou révoquée au gré du Gouverneur en conseil privé.

6. Toute compagnie recevant une subvention aux termes du présent acte, ses successeurs ou ayants-droit, et toute personne ou compagnie qui contrôlera ou exploitera un chemin de fer ou une partie d'un chemin de fer subventionné par le présent acte, seront tenues chaque année de fournir au gouvernement du Canada le transport gratuit de ses employés, fournitures, matériaux et malles sur la partie de la ligne pour laquelle cette subvention aura été reçue, et fourniront, chaque fois qu'ils en seront requis, des wagons postaux convenablement aménagés pour ce service postal; et ces transports et service seront faits aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel ce service sera fait et la compagnie faisant ce service, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par la commission des chemins de fer du Canada ; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année du montant de la subvention reçue par la compagnie aux termes du présent acte.

7. A l'égard de tous les chemins de fer subventionnés par le présent acte, la compagnie qui en aucun temps possédera ou exploitera quelqu'un desdits chemins de fer devra, quand elle en sera requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et des Canaux, ou à toute personne nommée par lui, tous livres, comptes et pièces justificatives établissant le coût de la construction du chemin de fer ou du pont et le coût de leur exploitation ainsi que leurs recettes.

8. Le Gouvernement pourra exiger comme condition des subventions par le présent accordées, que la compagnie emploie pour sa voie des rails d'acier neufs fabriqués au Canada, si pareils rails d'acier peuvent s'obtenir au Canada, de qualité convenable à des termes aussi favorables que d'autres rails, ce dont le minstre des Chemins de fer et des Canaux sera juge.

9. Dès qu'a été dûment passé une convention avec une compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer subvenionnée en vertu du présent acte, le ministre des Chemins de fer et des Canaux, sur la demande de la compagnie et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, et un certificat de ce fonctionnaire attestant qu'il a fait un examen attentifs des études, plans et profils de toute la ligne faisant l'objet de ladite convention et qu'il a dûment considéré la configuration physique du pays à traverser et les moyens de transport utilisables pour la construction, et mentionnant le coût probable et raisonnable de cette construction, peut, avec l'autorisation donnée par décret en conseil privé, passer une convention supplémentaire déterminant d'une manière définitive le chiffre maximum de la

subvention à payer d'après ledit certificat de l'ingénieur en chef, et portant que la compagnie aura droit de recevoir, au minimum, le chiffre de la subvention ordinaire de $3,200 par mille, plus une quotité de soixante pour cent de la différence entre le chiffre ainsi déterminé et la somme de $3,200 par mille, s'il en est; et la quotité restante de quarante pour cent ne sera versée qu'à l'achèvement de toute l'entreprise subventionnée et autant seulement qu'y donnera droit à la compagnie le coût effectif tel que définitivement déterminé par l'ingénieur en chef, pourvu :

a) Que le coût estimatif ainsi certifié ne soit pas en moyenne inférieur à $18,000 par mille pour la totalité de la longueur subventionnée ;

b) Qu'il ne soit versé aucune somme, si ce n'est sur un certificat de l'ingénieur en chef attestant que l'ouvrage fait n'est pas inférieur

M. EMMERSON.

au type spécifié au cahier des charges annexé à la convention passée avec la compagnie ;

c) Que la subvention ne dépasse en aucun cas la somme de $6,400 par mille.

(La motion est adoptée.)

Sir WILFRID LAURIER propose que la séance soit levée.

M. FOSTER : Quel sera le sujet de nos délibérations à la prochaine séance ?

Sir WILFRID LAURIER : Les résolutions de M. Brodeur et de M. Emmerson puis le bill des chemins de fer et après cela le bill du dimanche.

(La motion est adoptée et la séance est levée à une heure du matin, mardi.)

INDEX

DEUXIÈME SESSION — DIXIÈME PARLEMENT

ABRÉVIATIONS

(adop.)—adoption ou adopté ; (communic.)—communication ; (déc.)—décision ; (doc.)—documents ; (explic.)—explication ; (I.P.-E.)—Ile du Prince-Edouard ; (int.)—interpellation ; (Man.)—Manitoba ; (mot.)—motion ; (N.-B.)—Nouveau-Brunswick ; (N.-E.)—Nouvelle-Ecosse ; (observ.)—observations ; (Ont.)—Ontario ; (1ère l.)—première lecture ; (2e l.)—deuxième lecture ; (3e l.)—troisième lecture ; (Q.)—Québec ; (rapp.)—rapport ; (rép.)—réponse ; (sub.)—subsides, subvention ou crédit ; (T.N.-O.)—Territoires du Nord-Ouest.

Adamson, A. J., *Humbolt.*

Compagnie dite "The Western Loan and Trust Company," bill (n° 35) la constituant en corporation, 1e l., 460 ; 2e l., 586 ; en comité, 3317 et suiv.; 3e l., 3523.

Minoterie du lac des Bois et de Kéwatin, bill (n° 111) y relatif, 1re l., 1629; 2e l., 1847; comité et 3e l., 3264.

Terres fédérales : concédées aux chemins de fer, obligation d'en compléter le choix, (débat sur mot. Roche) 1975; administration des terres fédérales, (débat sur observ. Ames) 3234 et suiv.; administration et vente, mot. Borden pour comité d'enquête, (débat) 4526.

Alcorn, George Oscar, *Prince-Edouard, Ont.*

Bouées à gaz : explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 5012 et suiv.

Chemins de fer : bill (n° 9) modifiant la loi de 1903, 2e l., 846 et suiv.; bill (n° 62), idem, en comité, 2645, 2650 et suiv., 6351 et suiv., 7278.

Compagnie de la baie d'Hudson, réclamation des employés, (int.) 1622 ; demandes de terrains par les anciens employés, (débat sur mot. McCraney pour doc.) 3844.

Compagnies de messageries, bill (n° 82) y relatif, 1ère l., 1034, renvoi au comité, (observ.) 4645 ; 2e l., 4845.

Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité : article 17, 6545, 6735 ; article 3, paragraphe "k", 6819, paragraphe "U," 6836.

Edifices publics fédéraux, (sub): service d'eau, 6955.

Explication sur un fait personnel par M Foster, article de M. Cinq-Mars, comparution de ce dernier, 5416.

Juges des cours provinciales, bill (n° 12), en comité, 5516.

McIntosh, Mary-Eileen, bill (n° 185) pour lui faire droit. (observ. sur mot. Northrup) 5578 et suiv.

Pénitenciers : bill (n° 176), en comité, 5523 et suiv., 5537 et suiv.

Pensions de certains membres du conseil privé, et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3052.

Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2954.

Terres fédérales : terres concédées aux chemins de fer, obligation, pour les compagnies, d'en faire le choix, (int.) 588 ; vente de 250,000 acres à A. B. Davidson et ses associés, subséquemment "compagnie des terres de la Vallée de la Saskatchewan," (mot. pour doc.) 1622, 1624.

Ames, Herbert B., *Saint-Antoine, Montréal.*

Bouées à gaz : explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4997.

"Canadian Handicraft Guild," bill (n° 166) le constituant civilement, 1ère l., 3399; 2e l., 3524; comité et 3e l., 4051.

Canal de Cornwall : contrat pour halage des navires, (mot. pour doc.) 3359.

Canaux, (sub.) perception du revenu, 5484 et suiv.

Château-Richer : brise-lames, emporté, (int.) 4067 ; quayages depuis 1904, (int.) 4820.

Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6364 et suiv.

Chemin de fer Canadien du Nord, choix de terres (int.) 3834, 4068.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, embranchements, bill (n° 75), en comité, 5622.

Chemin de fer Transcontinental National, (sub.) étude du tracé et construction, 5242 et suiv.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," primes à elle payées, du 1er juillet au 31 décembre 1905. (int.) 340, 360 ; immigrants amenés par elle, combien renvoyés, frais d'entretien, etc., (int.) 2513.

Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5795 et suiv., 5837 et suiv.; article 4, 5907 et suiv.; article 11, 6520 et suiv., amendement, 6537.

Documents : dépôt, retard, (débat sur int. Borden) 742, (int.) 2297.

Homesteads : délais accordés aux colons pour compléter inscriptions, (mot. pour doc.) 214, 1910; homesteads contre lesquels il a été fait rapport à cause de violation de la loi, (mot. pour doc.) 215.

Immigration : bill (n° 170) y relatif, en comité, 5332 et suiv ; 5363 et suiv.

Intercolonial : achats de charbon de la compagnie de Fundy, (int.) 3325; de la compagnie Strathcona, (int.) 3325 ; acquisition de terrains à Moncton (observ.), débat : 5963 et suiv.; 6001; proposition d'amendement, 5971, mise aux voix et rejetée, 6002.

Journaux anglais, annonces y publiées, (int.) 592.

Montréal: commission du port, bill (n° 124) y relatif, en comité, 2693 et suiv.

McLeod : R. A., inscription de homestead, (int.) 5638.

Ottawa : observatoire d'astronomie, pose de fils électriques, soumissions, (int.) 790; marché avec MM. Ahearn et Soper, (int.) 1923.

Parlement : éclairage électrique sur la terrace, installation, coût, (int.) 1621.

Pâturage : bail (n° 2059) de H. P. Brown, (int.) 5311.

Ames, Herbert B.—*Suite.*
Québec : travaux dans le port, entreprise accordée à MM. Doucet et Lemieux, (int.) 1429 ; pilotes, examen, (int.) 4067.
Roy's-Creek, quai, (int.) 3000.
Réserves forestières : bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 3425 et suiv., 3638, 3672.
Rogersville: inspection des traverses à, (int.) 2794, inspection et achat, (mot. pour doc.) 3025.
Terres fédérales: ventes pour fins d'irrigation, (mot. pour doc.) 215; transport de droits de propriété par compagnies de chemins de fer, (mot. pour doc.) 215 ; titres émis, y compris nombre d'acres, octrois en consultation, etc., (mot. pour doc.) 216, 1910, 2338; pâturage, baux pour plus de trois ans, (mot. pour doc.) 216; terres concédées aux chemins de fer, obligation d'en compléter le choix, (débat sur mot. Roche) 954 et suiv.; vente de terre à M. Philip Parke, (int.) 1921; vente de terre à M. Claudius Scotney, (int.) 1922 ; titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (mot pour doc.) 3001, 3015; administration des terres fédérales, (observ.), débat, 3178 ; ventes de terres dans la Colombie-Anglaise, (int) 4068 : administration et vente des terres fédérales, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4708 et suiv.; ventes de terres dans la Colombie-Anglaise, int.) 5895.
Terres scolaires : combien vendues, (int.) 197, 198.
Townships : manuel indicateur, publication, (int.) 601.
Traverses de chemins de fer: achat au Nouveau-Brunswick, (int.) 2334.

Armstrong, Joseph E., *Lambton-est.*
Affaires indiennes: nombre de fonctionnaires, chiffre de la population indienne, (int.) 1136.
Annuaire statistique, (sub.) 7590 et suiv.
Arboriculteurs: congrès, rapport, (int.) 5638.
Archives, (sub.) 7583; services de M. Doughty, 7583.
Bateaux à vapeur : inspection, (sub.) 3784.
Beurre : peseur public à Montréal, (int.) 4816.
Chemins de fer : bill (n° 8) modifiant loi de 1903, 2e l., 888 et suiv.; bill (n° 62), idem, en comité, 7265.
Chambre des communes : étude du rapport du comité chargé de remanier les règlements, (débat sur mot. Laurier) 7689.
Commission géologique: appointements, (sub.) 425 et suiv.
Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3832.
Dépêches : expédiées et reçues par et de ports canadiens et américains, (int.) 204.
Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1320.
Elevage, laitage, etc., (sub.) 7619 et suiv.
Exportations : en Allemagne, de 1896 à 1905, (mot. pour doc.) 799.
Fromage : peseur public à Montréal, (int.) 4816.
Fruits : bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2223, 2243 et suiv., 2612 et suiv.
Grains, inspection, bill (n° 207), 2e l., 6042 et suiv.
Hôpitaux de marine, (sub.) 3780.
Immigrants : européens, billets de passage, destination, (int.) 4815, 5313.

Armstrong, Joseph E.—*Suite.*
Indiens: de la Colombie-Anglaise, soins médicaux et médicaments, 1119 ; écoles de jour, 1126; Indiens du Yukon, fonds de secours et soins médicaux, 1253 et suiv.; Indiens en général, inspection des agences et réserves, 1297 et suiv.; Indiens du Yukon : nombre, écoles, agents, réserves, etc., (int.) 2335, (mot. Armstrong pour doc.) 3023 ; écoles indiennes, plaintes au sujet des études, (int.) 3329; dépenses pour Indiens n'ayant pas de traités, (int.) 5129.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.) débat sur motion Paterson, 701 et suiv.
Institut minier du Canada, (sub.) 6100.
Intercolonial : situation financière, (débat sur observ. Emmerson) 307.
Intérieur, (sub.) : divers, 6003 et suiv.
Levés hydrographiques, (sub.) 3779.
London : directeur du service postal par chemins de fer, (int.) 3493.
Marchandises anglaises : importation, détaxe, fausses déclarations, (int.) 2609.
Marine et Pêcheries : agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3697, 3706 et suiv.
Milice, (sub.) : artillerie, armes, champs de tir, etc., 7365 et suiv.
Montréal: commission du port, bill (n° 124) y relatif, en comité, 2287 et suiv.; port, améliorations en aval du courant Sainte-Marie, (sub.) 7232.
Pêcheries, (sub.) usines pour réduction du chien de mer, 3801.
Pensions de certains membres du conseil privé, et indemnité des députés et sénateurs, bill .n° 18) y relatif, 2e l., 3052 et suiv.
Phares et bouées: entretien et réparations, (sub. 3710.
Piscifactures et homarderies, (sub.); 3793 et suiv., 3803.
Point-Edward, dragage, (sub.) 7185, 7245.
Pommes: tarif allemand, (int.) 1011, 1023.
Produits allemands: surtaxe, (int.) 336.
Québec, (ville): pont, (observ.) débat, 224 et suiv.; prêt de $150,000 à la commission du port, (observ. sur projet de résol. Brodeur) 4024.
Recensement et statistique, .sub.) 7589.
Rivière Thames: débordement, travaux, (observ. sur mot, Clements pour doc.) 807.
Stations agronomiques, (sub.) 7596 et suiv.
Steamers : transatlantiques, établissement d'un service par le Gouvernement, (int.) 204.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, "l'Arctic", (sub.) 4248 et suiv., 4948 et suiv.
Tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (mot. pour doc.) débat, 1927 et suiv., 7563; tarif douanier de l'Allemagne, (mot. pour doc.) 3807, 5116.
Télégraphes: réseau du Yukon, sub.) 7218.
Terres fédérales: bill (n° 163) échange de terres affectées au soutien des écoles, en comité, 4017 et suiv.; terres boisées de l'ouest, protection, inspection, etc., (sub.) 6090 et suiv.
Travaux publics : exécutés dans chaque province, (int.) 3329; ministère, appointements, (sub.) démission de M. Taylor, 7226 et suiv.

Avery, Melzar, *Frontenac.*
Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1326.
Phares : construction, et aides à la navigation, (sub.) 5057.
Poids et mesures : bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 2e l., 910.

Aylesworth, hon. Allen B., *York-nord, Ont.*

Amaranthe, bureau de poste, établissement, (rép. à int. Barr) 1025.

"Appeal to Reason," journal, prohibé par le ministre des Postes, (rép. à int. Barr) 1923.

Aylesworth, hon. A. B., démission comme ministre de la Justice, (rép. à int. Hughes) 5573.

Bell's-Rapids, bureau de poste, établissement, (rép. à int. Porter) 207.

Blooming-Point, I. P.-E., établissement d'un bureau de poste, pétition à cette fin, (rép. à int. McLean) 343.

Brantford : revenu postal et douanier, (rép. à int. Cockshutt) 351 ; bureau de poste, salaires et gages, (rép. à int. Cockshutt) 352.

Brothier, Désiré, mise en liberté, (rép. à int. et observ. Borden) 5116, (rép. à int. Macpherson) 5312, (rép. à observ. Macpherson) 5457 et suiv.

Campeau, Michel, emploi au département des Postes, (rép. à int. Jackson) 865, 1425.

"Canadian Law Library," contribution annuelle, (sub.) 7741.

Cannington, directeur du bureau de poste, (rép. à int. Hughes) 195, 233, 437, 471; (débat sur mot. Hughes) 253 et suiv.

Château-Richer, brise-lames, emporté, (rép. à int. Ames) 4067.

Chemins de fer: courriers dans York-nord, (rép. à int. Lennox) 341; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 relative aux chemins de fer, en comité, 6410, 7296 et suiv.

Code pénal de 1892: bill (n° 4) ayant pour objet de le modifier de nouveau, comité et 3e l., 7865-66.

Compagnies d'assurance : enquête, quand se terminera-t-elle ? (rép. à int. Borden) 5581; direction de l'enquête, (rép. à int. Foster) 5581.

Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61) en comité, 4647 et suiv., 4858 et suiv., 3e l., 5119.

Compagnie Woods, paiements à elle faits, (rép. à int. Foster) 1013.

Cour d'appel du Manitoba, bill (n° 195) y relatif, 1ère l., 5207; 2e l., comité et 3e l., 5692

Cour Suprême de judicature du Nouveau-Brunswick, bill (n° 224) y relatif, 1ère l., 6981; 2e l., et comité, 7343 et suiv.; 3e l., 7388, 7393.

Dépêches : expédiées et reçues par et de ports canadiens et américains, (rép. à int. Armstrong) 204; distribution gratuite dans les campagnes, (rép. à int. Lennox) 223, (rép. à int. Lennox pour doc.) 738, 1627; transport entre Coldwater, Lawson et Lovering, (rép. à int. Bennett) 341; transport dans région de Parry-Sound, (rép. à int. Bennett) 438; transport des dépêches en général, service, (sub.) 546; marché pour transport dans le comté de King, (rép. à int. Fowler) 1142, entre Midland et Vassey, soumissions, (rép. à int. Bennett) 1427; service quotidien à Pisquid-Road, pétition à ce sujet, (rép. à int. McLean) 1619; meilleur service à Mount-Vernon, pétition à ce sujet, (rép. à int. Martin) 1620; transport des dépêches à Prince-Albert, soumissions, (rép. à int. Roche) 1803; marché pour transport des dépêches dans le comté de Peel, (rép. à mot. Blain pour doc.) 1806; service entre Saint-Aubert et Saint-Pamphile, (rép. à int. Paquet) 2329; transport des dépêches par le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, (rép. à int. Lefurgey) 2330; transport des dépêches à Saint-Hyppolyte, (int. Léonard) 2331, entre Winnipeg et Selkirk (rép. à int. Bennett 3494; (voir aussi "Postes," lettre "P").

"Der Nordwester," paiements à lui faits, (rép. à int. Lake) 1026.

Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5760 et suiv., amendement au paragraphe "d" de l'article 3, 5812-34-36, adopté, 5837 ; 5834, 5836 et suiv.; amendement au paragraphe "l" de l'article 3, 5890; amendements au paragraphe "q" de l'article 3, 5892, adoptés, 5893; 5897 et suiv.; amendement à l'article 4, 5901-21, adopté, 5921.; amendement à l'article 5, 5930 et suiv.; article 6, 5955 et suiv.; article 9, 6419 et suiv.; amendement, 6419, 6442 ; article 11, 6460 et suiv., 6523 et suiv.; articles 12, 13 et 14, 6538; article 15, 6539; article 16, 6539 et suiv.; article 17, 6544, 6735; article 2, 6736 et suiv.; article 3, 6740 et suiv.; article 2, 6770 et suiv.; article 3, paragraphe "d", 6781, 6800, amendement, 6800-6807-6808, adopté, 6809; 6809 et suiv.; article 3, paragraphe "k", 6814 et suiv.; article 3, paragraphe "n," 6822 et suiv., amendement, 6822, adopté, 6824; article 3, paragraphe "r," 6825; article 3, paragraphe "s," 6827 et suiv.; article 3, insertion d'un nouveau paragraphe, le paragraphe "t," amendement, 6834 adopté, 6835; insertion d'un nouveau paragraphe, le paragraphe "u" amendement, 6835, adopté, 6835; autre amendement au paragraphe "u," rayant le mot "unanimement," 6837, adopté, 6838; article 4, 6844 et suiv., amendement, 6844; article 7, 6847 et suiv., amendement, 6847; (observ. sur mot. Gervais) 6860; 3e l., 7393; sur amendement Ross à l'article 3, 7402; sous-amendement, 7405-06, adopté, 7406; amendement Ross à l'article 4, 7410 et suiv., 7425 et suiv.; amendement à l'article 4, 7435, retiré 7436; amendement Martin à l'article 5, 7440 et suiv.; sous-amendement Hughes à amendement Martin, 7448; amendement Monk à l'article 3, 7449 et suiv.; sous-amendement Guthrie, 7454 et suiv.; amendement Galliher à l'article 3, 7456 et suiv.; motion demandant rapport du bill tel que modifié 7459, adopté, 7479; amendement Bourassa à l'article 9, 7459-60; rép. à observ. Pringle sur paragraphe "h" de l'article 3, 7460; sur amendement Pringle, 7479; motion demandant examen des amendements par ordre, 7480; motion demandant que l'amendement à l'article 5 ne soit pas lu une deuxième fois, mais que le bill soit renvoyé au comité, 7480, mise aux voix et adoptée, 7488 ; motion demandant que l'article 5, renvoyé au comité, soit supprimé, 7489; adoptée, 7498; motion demandant que les amendements soient lus une seconde fois et adoptés, 7498; sur amendement Porter au paragraphe "n" de l'article 3, 7503; motion demandant 3e l. du bill, 7502, 7505, 7537 et suiv.; amendement Borden à mot. pour 3e l., 7561; amendements du Sénat, 7882 et suiv., 7915, 7916.

Drapeaux à mi-mât dans l'Ontario, (rép. à int. Elson) 4004.

East-Romans : directeur de la poste, renvoi et remplacement, (rép. à int. Lancaster) 796.

Elections fédérales : comité d'enquête sur moyens de prévenir actes de corruption, etc., (rép. à int. Borden) 4914.

Aylesworth, hon. Allen B.—*Suite.*

Explication de nature personnelle par M. Foster, (débat sur mot. Foster pour comparution de M. Cinq-Mars, à la barre de la Chambre, article de la "Presse", 26 mai 1906) débat, 4908; comparution de M. Cinq-Mars, 5402 et suiv.; amendement, 5402, mis aux voix et adopté, 5422-23-24.

"Free Press", du Manitoba, paiements, (rép. à int. Lake) 1026. (rép. à int. Schaffner) 4067.

Gagné, M. le juge, ses fils et son beau-frère, situation par rapport à la maison Price, (rép. à int. McIntyre) 7577.

Hopewell-Hill: directeur du bureau de poste; destitution, enquête à cette fin, (rép. à int. Fowler) 1427.

Ile du Prince-Edouard, vente des journaux sur le chemin de fer de l'I. P.-E., (rép. à int. Lefurgey) 2330.

Immigrants : amenés du Royaume-Uni sous de fausses représentations, (débat sur mot. Smith pour doc.) 3037 et suiv.

Indiens: réserve du Poisson-Blanc, vente, (rép. à int. Bennett) 2795.

Interprétation : bill (n° 171) modifiant la loi y relative, 1ère l., 4001; 2e l., comité et 3e l., 5692.

Juges des cours provinciales, bill (n° 13) à leur sujet, que sera-t-il fait de ce bill, (rép. à int. Lennox) 5209, 5314; en comité, 5500 et suiv.

Juges du Manitoba, traitements, (en comité sur projet de résolution) 5130 et suiv.

Justice, (sub.) : frais de litiges, 7741; dépenses casuelles, 7742; appointements, 7751.

Kettleby: receveur de la poste, (rép. à int. Bennett) 3493.

Législation comparée, association de, souscription, (sub.) 7741.

Lévis : quarantaine, travaux, coût, (rép. à int. Paquet) 4820.

Little-Current : receveur de la poste, destitution et remplacement, (rép. à int. Boyce) 2798.

Loi électorale et indépendance du Parlement, bills y relatifs, rapport du comité nommé pour les étudier, (rép. à int. Borden) 7261.

McIntosh, Mary-Eileen, bill (n° 185) pour lui faire droit, (observ. sur mot. Northrup) 5579.

Magazines : frais de port, augmentation, (rép. à int. Cockshutt) 2334, 2894.

Ministres et sous-ministres : ne devraient pas exercer le droit, (débat sur mot. Lennox) 2839 et suiv.

Montmagny: receveur de la poste, (rép. à int. Léonard) 3492.

Montréal: hôtel des postes, améliorations, (rép. à int. Monk) 347, ouvrage de surcroît et absences des employés, augmentation ou réduction de salaires pour ces causes, (rép. à int. Monk) 353.

Orillia : bureau de poste, place de directeur vacante, (rép. à int. Bennett) 340.

Ouvriers : protection des ouvriers, sur le Transcontinental National, (rép. à int. Smith) 349.

Palmerston: choix d'un receveur de la poste, (rép. à int. Barr) 2515.

Peer, Jean-Albert, bill (n° 169), pour lui faire droit, en comité, 5589 et suiv.

Pénitenciers: bill (n° 176) modifiant la loi y relative, en comité, 5522, 5537 et suiv.; 3e l., 5542; amendement du Sénat, 7010, adopté 7010; (sub): 7738; pénitenciers de Kingston, (sub.) 7742.

Aylesworth, hon. Allen B.—*Suite.*

Pensions à certains membres du conseil privé, bill (n° 220) tendant à abroger l'acte y relatif, 3e l., 7868-77.

Port-Burwell: travaux du port, soumissions, etc., (rép. à int. Macdonell) 1016.

Port-Stanley: travaux du port, soumissions, etc., (rép. à int. Macdonell) 1018.

Postes : ministère, rapport annuel, (dépôt) 219; devoirs des directeurs de bureau de poste, (rép. à int. Bennett) 340; (sub.) 415; location des boîtes dans bureaux de poste, (rép. à int. Boyce) 439; (sub.); service extérieur, appointements et suppléments, 542; transport des dépêches, 546; divers, 568; service au Yukon, 576 ; nouveaux commis, (rép. à mot. Barker pour doc.) 797; directeurs de bureaux de poste, devoirs et rémunération, (rép. à int. Fowler) 1426; uniformes pour facteurs, de qui achetés, (rép. à int. Taylor) 1805; congrès universel postal, représentant à Rome, (rép. à int. Chisholm) 2800; présentation d'un projet de loi modifiant l'acte des Postes, (rép. à int. Monk) 3891, (voir aussi dépêches, lette "D").

Prêteurs d'argent, bill (n° 11) les concernant, en comité, 6997; 3e l., 7010.

Rock-Hill: bureau de poste, recettes, (rép. à int. Bennett) 866.

Rondeau: travaux du port, soumissions, etc., (rép. à int. Macdonell) 1017.

Saint-Alexis: jetée, (rép. à int. Blain) 4003.

St. Mary, Ont.: bureau de poste, emplacement, (rép. à int. Maclean) 4815.

Sainte-Thérèse: bureau de poste, recettes et dépenses, (rép. à int. Léonard) 2792.

Seaforth : bureau de poste, loyer, (rép. à int. Gunn) 1621.

Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi de 1905 y relative, en comité, 7318 et suiv.; 3e l., 7343; amendements du Sénat, 7786; bill (n° 10) modifiant l'acte y relatif, comité et 3e l., 7866.

Statuts refondus: publication, (rép. à int. Borden) 6863; (sub.) refonte et traduction, 7739, 7751.

Téléphones : discussion sur bill (n° 62), (explication sur un fait personnel) 7573 et suiv.

Terres fédérales : choix par le chemin de fer Canadien du Nord, (rép. à int. Roche) 2796.

Terrebonne: bureau de poste, recettes et dépenses, (rép. à int. Léonard) 2792.

Thessalon: bureau de poste, qui en est le directeur ? (rép. à int. Blain) 2337, le loyer des tiroirs lui appartient-il ? Date de son dernier rapport, (rép. à int. Boyce) 2798.

Thorndale : bureau de poste, (rép. à int. Elson) 1023.

Toronto: hôtel des postes, incendie, (rép. à observ. Macdonell) 2301.

Travail, département: rapport annuel, (dépôt) 233.

Vaughan, William Napoleon, bill (n° 180) pour lui faire droit, en comité, 6189 et suiv.

Welton, Ont.: directeur de la poste, destitution et remplacement, (rép. à int. Wilson) 865.

Winnipeg : grève des employés de tramways, (rép. à int. Bergeron 1307 ; ouvriers plâtriers, salaires raisonnables, (rép. à int. Smith) 1423 ; imprimeurs anglais, plaintes, (rép. à int. Verville) 1430.

Woodstock: directeur de la poste, congé d'absence, (rép. à int. Ganong) 1430, nomination de M. C. L. Smith, (rép. à int. Ganong) 1617.

Aylesworth, hon. Allen B.—*Suite.*

Yukon: frais de séjour des magistrats, (sub. 7730.

Barker, Samuel, *Hamilton-est.*

Canal de la Trent: écluse de Peterborough, défectuosités, (mot. pour doc.) 1927.
Chambre des communes: étude du rapport du comité chargé de remanier les règlements, (débat sur mot. Laurier) 7677, 7689-91 et suiv; 7823 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 9) modifiant loi de 1903, 2e l., 826 et suiv; bill (n° 62), idem, en comité, 2632 et suiv.
Chemins de fer de l'Etat, fournitures par la "Eastern Railway Supply Company," (int.) 177; fournitures par cette compagnie et autres, (mot. pour doc.) 214, 870.
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, bill n° 84) concernant la compagnie du, en comité, 2316.
Chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, bill (n° 86) concernant la compagnie du, en comité, 2774 et suiv.
Chemin de fer de Toronto à Hamilton, bill (n° 134), en comité, 4501 et suiv.
Compagnie dite "New-Brunswick Petroleum Company", députés y intéressés, (int.) 1012; constitution en corporation, actions de l'hon. M. Emmerson, (int.) 1727.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," marchés pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2478-81-84.
Compagnie dite "The Western Loan and Trust Company', bill (n° 35), en comité, 3318 et suiv.
Comptes publics, comité des, (observ. sur présentation et motion pour adop. de différents rapports par M. Roche) 7668.
Dimanche: bill (n° 12) concernant le dimanche, (observ. sur mot. Fitzpatrick pour renvoi à un comité spécial) 125; en comité, 5812 et suiv., amendement au paragraphe "d" de l'article 3, 5812, adopté, 5814; 5840 et suiv.; 3e l., amend. Galliher à l'article 3, 7457 et suiv.; sur motion Aylesworth, amend. à l'art. 5, 7487; amendements du Sénat, 7887 et suiv.
Documents: dépôt, (débat sur int. Borden) 741 et suiv.
Dragueur "Galveston", achat par le gouvernment, (int.) 2517.
Immigration: irrégularités commises par agents ou autres personnes, (int.) 1729, (mot. pour doc.) 1926.
Intercolonial: huile fournie par la compagnie de pétrole du Nouveau-Brunswick, (int.) 177; combien d'employés, de juillet à décembre, en 1903, 1904 et 1905? (int.) 1010; dépôts de houille, établissement, achat de terrains, (int.) 1918; voie de garage de Denning à Pugwash, coût, etc., (int.) 2139; quai de Langille, sur l'embranchement de Pugwash, coût, etc., (int.) 2139; achat de terrain, achat d'huile, etc., (observ.) débat, 7695 et suiv.; ateliers de locomotives et de wagons, achat de terrain à Moncton, (sub.) 7712; pour renforcer ponts, (sub.) 7713 et suiv.
Postes: ministère, nouveaux commis, (mot. pour doc.) 797; receveurs de la poste, appointements, (sub.), (observ. sur int. Blain) 7656 et suiv.
Pugwash: quai, réparations, (int.) 1917.

Barker, Samuel.—*Suite.*

Terres fédérales: concession à A. B. Davidson et ses associés, premier labour de 10,000 acres aux frais de l'Etat, (mot. pour doc.) 1625, 1910.
Travaux publics: ministère, (sub.) 412.
Vétérans canadiens, services rendus lors des incursions féniennes, récompense, (débat sur mot. Monk) 646 et suiv.
Yukon, (sub.), frais de séjour des magistrats, 7737 et suiv.

Barr, John, *Dufferin,*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 123.
Amaranthe, bureau de poste, établissement, (int.) 1024.
"Appeal to Reason", journal, prohibé par le ministère des Postes, (int.) 1923; interdiction levée, (int. Barr) 5752.
Bestiaux: santé des, (sub.) 2751 et suiv.
Chemins de fer: subventions, (en comité sur projet de résolution) 6303 et suiv.; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, en comité, 7289 et suiv.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5781 et suiv., 5881 et suiv.; article 5, 5953 et suiv.; article 11, 6463, amend., 6464; art. 7, 6855; observ. sur mot. Gervais, 6860; sur mot. Aylesworth, amend. à l'art. 5, 7484 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'art. 5, 7491.
Electricité: exportation de l'énergie électrique, etc., réglementation, bill (n° 145) à cette fin, 2e l., 3157 et suiv.
Foin: débat sur projet de résolution Beauparlant tendant à en réglementer la vente, 4113 et suiv.
Fruits: bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2239 et suiv.
Gaz et lumière électrique, (sub): appointements des inspecteurs, 2674.
Immigrants: amenés du Royaume-Uni sous de fausses représentations, (débat sur mot. Smith pour doc.) 3041.
Immigration: agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, (sub.) 1399 et suiv., 1691 et suiv.; A. Wilson nommé agent en Ecosse, (int.) 1920; bill (n° 170), en comité, 5544; agences, (sub.) 5652 et suiv.
Indiens, (sub.): écoles indiennes, Provinces Maritimes, Ontario et Québec, 743 et suiv.; Indiens du Yukon, fonds de secours et soins médicaux, 1253.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens exposés, (sub.) débat sur mot. Paterson, 718 et suiv.
Intercolonial, (sub.): pour renforcer ponts, 5146 et suiv.
Ottawa, (sub.): hôtel des monnaies, 6899.
Palmerston: choix d'un receveur de la poste, (observ.) 2389, 2515.
Pensions de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chap. 30 et 43 des statuts de 1905 y relatifs, (débat sur 2e l.) 2600 et suiv.
Poids et mesures: bill (n° 14) modifiant loi y relative, 2e l., 907; 3e l., 3050.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11), en comité, 6997 et suiv.
Stations agronomiques, (sub.) 7614 et suiv.

Barr, John.—*Suite.*
Terres fédérales: titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3022 et suiv.

Beauparlant, Aime M., *Saint-Hyacinthe.*
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, article 9, 6420, amendement, 6421, adopté, 6422; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7546 et suiv.
Foin : bill (n° 116) tendant à en réglementer la vente, 1ère l., 1630; projet de résolution à cette fin, (débat) 4096 et suiv.; 1ère l., et adoption de ce projet, 4124; bill (n° 116) 2e l., 4124; (mot. Brodeur pour renvoi du bill au comité d'agriculture) 4124.

Beland, Henri Severin, *Beauce.*
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, article 3, amendement, 6841 et suiv., adopté, 6843.
Disraéli, quai, (sub.) 7147.

Belcourt, Hon. Napoleon A., *Ottawa.*
Banque dite "Pacific Bank of Canada," bill (n° 50) y relatif, 1ère l., 680; 2e l., 961; comité, 3322; 3e l., 3323.
Banque dite "United Empire Bank of Canada", bill (n° 52) la constituant en corporation, 1ère l., 680 ; 2e l., 961.
Canal de Montréal à Ottawa et à la baie Georgienne, bill (n° 57) concernant la compagnie du, 1ère l., 769; 2e l., 1007; comité et 3e l., 5535.
Chambre des communes: ameublement, (mot. pour doc.) 3024.
Chemin de fer de l'Est du Pacifique: requête pour charte, (mot. pour adop. nonobstant expiration du délai) 1724 ; bill (n° 205) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 5692 ; 2e l., 6232.
Compagnie dite "Standard Trust Company," bill (n° 147), en comité, 5065.
Comptes publics: comité, 2e rapport, (mot. pour adop.) 4354 ; (mot. pour permission de siéger pendant séances de la Chambre) 5665.
Duryea, Chester Burnell, bill (n° 79) concernant certains brevets de, 1ère l., 1034; 2e l., 1347; comité, 2256; 3e l., 2266.
Gray, Franklin Montgomery, brevet, bill (n° 122), y relatif, en comité, 5066.
Invitation au roi et à la reine à visiter le Canada, adresse à cette fin, (mot. Belcourt) 1737.
Milice : service impérial de renseignements militaires, (mot. pour doc.) 444.
Wurtz, Henry junior, bill (n° 106) concernant demandes de brevets, 1re l., 1517; 2e l., comité et 3e l., 2266.
Yukon: concessions minières, intervention de M. Belcourt, (débat sur observ. Foster) 1577 et suiv.

Bennett, William H., *Simcoe-est.*
Archives, (sub.) 2738.
Aylesworth, hon. A. B., ayant occupé comme avocat dans combien de causes depuis nomination comme dir. gén. des Postes, (int.) 442.
Baie Machedosh, dragage, (int.) 2514.
Bouées à gaz : explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4990 et suiv.
Brothier, Désiré, mise en liberté, (débat sur observ. Macpherson) 5466 et suiv.

Bennett, William H.—*Suite.*
Canal de la Trent, (sub.) achat d'un remorqueur, 5494 et suiv.
Cannington: receveur de la poste, destitution, (débat sur mot. Hughes pour doc.) 2539 et suiv.
Capitaines et seconds de navires ; bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, en comité, 487 et suiv.
Colingwood : bassin de radoub, coût, (int.) 435 ; évaluation, (int.) 593 ; subvention et évaluation, (mot. Bennett pour doc.) 800, 1418, 1897 ; port, (sub) 7183.
Dépêches : transport entre Coldwater, Lawson et Lovering, (int.) 341 ; transport dans région de Parry-Sound, (int.) 438, entre Midland et Vassey, soumissions, (int.) 1427.
Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité : article 3, paragraphe "d," 6800 et suiv. ; article 3, paragraphe "k," 6816 et suiv. ; article 3, paragraphe "o," 6825 et suiv., amendement, 6825, retiré, 6834; article 3, paragraphe "s," 6827 et suiv.
Dragage : dans l'Ontario, montants payés ou restés dus, (mot. pour doc.) 800, 1418, soumissionnaires, (int.) 2792 ; dragage à Midland, soumissions, (int.) 1924 ; dragage à Port-Arthur et à Fort-William, dépenses, soumissions, etc., (int.) 3324, 3593.
Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1341 et suiv., 1347 et suiv.
Edmonton, (sub.) : bâtiment pour les immigrants, 6941 et suiv.
Grands lacs : pêcheries, enquête, (int.) 593.
Hunter, M., secrétaire particulier du ministre des Travaux publics, actionnaire d'une compagnie qui fournit des matériaux au département, (int.) 6931.
Ile Hope : bois coupé par Manley Chew, (int.) 435.
Ile n° 144, baie Georgienne, offre d'achat par M. J. A. Stafford, (int.) 5129.
Ile du Tombeau du Géant : vente, (mot. pour doc.) 1431.
Indiens, (sub.) : Manitoba, Saskatchewan, Alberta et Territoires du Nord-Ouest, 965 ; habillements, 975 ; études topographiques, 987 et suiv.; réserve des Indiens du Sang, à Carstone, 987 et suiv.; Indiens en général : inspection des agences et réserves, 1276 et suiv.; réserve du Poisson-Blanc, vente, (int.) 2515, 2794.
Kettleby : receveur de la poste, (int.) 3493.
Lac Cecebe ; phare, construction (int.) 438, mot. pour doc.) 1032 ; paiements aux ouvriers, (int.) 1735.
Marine et pêcheries : agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3694 et suiv.
Midland, port, (sub.) 7185.
Ministère : changements, explication, (débat sur observ. Laurier) 273 et suiv.
Montréal: commission du port, bill (n° 124) y relatif, en comité, 2714 et suiv.
Navigation : feux pour la navigation, par qui fournis? (int.) 4818.
Ontario : dragage (int.) 433.
Orillia : bureau de poste, place de directeur vacante, (int.) 340.
Osoyoos, édifice public, (sub.) 6947.
Ottawa, (sub.) : observatoire astronomique, 6896 et suiv.; hôtel des monnaies, 6897; édifices administratifs, édifice de l'Ouest, 6903 et suiv.; nouveaux édifices administratifs, 6912 et suiv.

Bennett, William H.—*Suite.*

Pénitenciers : fourniture de la farine, (observ.) 972.
Phares : salaires et allocations des gardiens, (sub.) 3677 et suiv.
Port-Colborne : dragage, brise-lames, élévateur, (int.) 464, 1897.
Postes : devoirs des directeurs de bureaux de poste, (int.) 340 ; service extérieur, appointements et suppléments, (sub.) 544 et suiv.; transport des dépêches, 546 et suiv.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11), en comité, 7008 et suiv.
Rivière-des-Français, phare, construction, (int.) 1923 ; pouvoirs hydrauliques, (int.) 5126.
Rivière Magnetawan, phare, construction, (int.) 6985.
Rock-Hill : bureau de poste, recettes, (int.) 866.
Salles militaires, construction, (sub.) 6947.
Saskatoon, édifice public, (sub.) 6944 et suiv.
Sept-Iles : achat de terres, enlèvement de huttes de sauvages, et arpentages, (sub.) 6138 et suiv.
Simcoe, édifice public, (sub.) 6929.
Steamer " Seagull ", achat, (int.) 1005.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l' " Arctic ", (sub.), 3279 et suiv., 3900 et suiv., 4193 et suiv., 4980; steamer " Arctic," enquête sur son voyage, (débat sur mot. MacLean pour adop. du 2e rapport du comité d'enquête) 6602 et suiv.
Tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1981 et suiv.
Terres fédérales : (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête concernant administration et vente des terres fédérales) 4491-4508 et suiv.
Transports : commission des, (mot. pour doc.) 209 ; rapport, impression et distribution, (int.) 443, 796, 1145 ; (mot.) 1736 ; dépôt et étude du rapport, (mot.), débat, 2099 et suiv.
Winnipeg, (sub.) nouvel hôtel des postes, 6936 et suiv.; station postale au nord de la voie du Pacifique canadien, 6940 et suiv.
Yukon : concessions minières, intervention de M. Belcourt, (débat sur observ. Foster) 1593 et suiv.

Bergeron, Joseph G. H., *Beauharnois.*

Accidents et naufrages : sur le fleuve Saint-Laurent, (int.) 604, 795, 1007, 1135.
Archives : somme additionnelle, (sub.) 2737.
Auditeur général, rapport, dépôt, version française, (int.) 5897.
Banque Provinciale du Canada, bill (n° 49) y relatif, 1ère l., 679 ; 2e l., 961 ; comité et 3e l., 3317.
Bibliothèque du Parlement : pourquoi n'y a-t-il pas d'employés là le dimanche après-midi ? (observ. sur int. Hughes) 2294.
Brothier, Désiré, mise en liberté, (rép. à observ. Macpherson) 5460 et suiv.
Canal de Beauharnois : a-t-on fait des travaux à la tête de ce canal, l'année dernière ? (observ.) 7724.
Canal de Soulanges, éclairage, (sub.), (observ.) 7722.
Canaux de la province de Québec, (sub.) : nouveau tonnage, levés, plans, etc., 5204 ; construction de deux allèges, 5204 et suiv.

Bergeron, J. G. H.—*Suite.*

Chambre des communes : ventilation, (débat sur observ. Taylor) 5755 et suiv.; règlements, étude, 7828 et suiv.
Chemins de fer : Quand l'h. M. Emmerson va-t-il demander l'adoption de son bill modifiant la loi des chemins de fer ? (int.) 4138 ; bill (n° 62) (l'h. M. Emmerson), modifiant la loi des chemins de fer, de 1903, en comité, 1650 et suiv., 6256 et suiv., 6398 et suiv., 7263 ; sur amendement Sproule, 7316 ; subventions, (en comité sur projet de résolution) 6313 et suiv.
Code pénal de 1892 : bill (n° 4), nouvelle modification, comité et 3e l., 7865-66.
Cour suprême : nomination d'un juge *ad hoc*, (int.) 3143.
Cours suprême et de l'échiquier, bill (n° 67) modifiant la loi y relative, en comité, 1310 et suiv.
Députés : nommés à des charges lucratives, depuis 1867, (int.) 4910, 5310, 5894, 6242, 6724 et suiv.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5761 et suiv.; article 6, 5956 et suiv.; sur proposition d'amendement à l'art. 9, 6422, 6445 ; article 11, 6474 et suiv.; 3e l., amend. Monk à l'art. 3, 7449 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7544; amendements du Sénat, 7890 et suiv., 7905.
Disraéli, quai, (sub.) 7156 et suiv.
Douanes : appointements et dépenses, (sub.) 521 et suiv.; inspection, conseil des douanes, statistiques, (sub.) 529 et suiv.; remboursement à I. G. Baker et Cie, 535 et suiv.; remboursement à I. G. Baker et Cie, 7729 et suiv.
Explication de nature personnelle, achat de terres au Nord-Ouest, 4357.
Falsifications, bill (n° 15) modifiant la loi des, 1ère l., 221.
Fonte : livrée à Sorel pour le département de la Marine, paiements, (int.) 5129.
Immigration, bill (n° 170) modifiant la loi y relative, en comité, 5704.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.), débat sur mot. Paterson, 685 et suiv.
Juges du Manitoba, traitements, (en comité sur projet de résolution) 5131 et suiv.
Lac Saint-François, îles ; combien, à qui, etc., 7854, 7856.
Libération conditionnelle : d'après quelle règle accordée, prisonniers libérés, récidivistes, (int.) 4262.
Maisonneuve, élection partielle, (débat sur observ. Monk) 2278 et suiv.
Milice, (sub.) : exercice annuel, 5135 et suiv.
Monnaies, bill (n° 196) modifiant la loi y relative, en comité, 5694 et suiv.)
Monnaie américaine, exportaion hors du Canada, (int.) 5208.
Montréal : commission du port, bill (n° 124) y relatif, en comité, 2269 et suiv.; avance de certaines sommes à la commission du port, bill (n° 222), en comité, 7040 et suiv.
Pénitenciers : augmentation des salaires des employés, (en comité sur projet de résolution Fitzpatrick) 4184 et suiv.
Pensions de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 de la loi de 1905 y relatifs, 2e l., 3050 et suiv.
Pierreville, Yamaska : quai, coût, recettes, (int.) 1803.

Bergeron, J. G. H.—*Suite.*
Pilotage, bill (n° 219) modifiant loi y relative, 1re l., 6718 et suiv.
Postes (sub.) : service extérieur, appointements et suppléments, 542 et suiv.
Preston, W. T. R., 5e rapp. du comité d'agriculture à son sujet, (observ. sur mot. Monk demandant mise à l'étude) 4261 ; (débat sur motion Monk demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration) 7111 et suiv.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11) en comité 7009.
Québec : rocher, danger d'écroulement, (int.) 3233.
Rivière Saint-Louis (tributaires), pour canaux de déversement, (sub.) 7172 et suiv.
Saint-Jean, P.Q., école militaire, effectif, (int.) 4262; casernes, (int.) 4264; médecin de l'école militaire, qui est-il? etc., (int.) 4816.
Sénat et Chambre des communes, (bill (n° 97) modifiant loi de 1905, en comité, 7320 et suiv.
Shortis : commutation de sa peine, (explication sur un fait personnel) 5667.
Steamer "Arctic," enquête sur son voyage, (débat sur mot. Maclean pour adop. du 2e rapport du comité d'enquête) 6564 et suiv., 6636.
Vétérans canadiens, services lors des incursions féniennes, récompense, (débat sur mot. Monk) 663.
Winnipeg : grève des employés de tramways, (int.) 1307.

Bickerdike, Robert, *Saint-Laurent, Montréal.*
"Canadian Lloyds Certificate", bill (n° 114) y relatif, 1re l., 1629; 2e l., 1847; comité et 3e l., 5360.
Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, en comité, 5832 et suiv.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5799 et suiv.; article 11, 6457 et suiv.; article 3, insertion amendement, 6843 ; 3e l., amendement, 7403.
Immigration : bill (n° 170) y relatif, en comité, 5373, 5705.

Black, Joseph Burpee, *Hants.*
Chambre des communes, ventilation, (débat sur observ. Bristol) 7572.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, article 2, 6778; 3e l., amendement Ross (à l'article 4, 7410 et suiv.
Marine norvégienne, concurrence, article du "Record", de Sydney, (observ.) 4188 et suiv.

Blain, Richard, *Peel.*
Bateaux à vapeur: inspection, (sub.) 3783 et suiv.
Brantford: édifice public, améliorations, (sub.) 6922 et suiv.
Canal Rideau: enlèvement des entrepôts, côté ouest, (int.) 4815.
Cannington: receveur de la poste, destitution, (débat sur mot. Hughes pour doc.) 2546 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant loi de 1903, 1ère l., 784; comité, 2630 et suiv., 7273 et suiv.; bill (n° 9), idem. 2e l., 836.
Cigarettes, interdiction, (int.) 222.
Collingwood: port, (sub.) 7181 et suiv.
Dépêches: marchés pour transport dans comté de Peel, (mot. pour doc.) 799, 1806.

Blain, Richard —*Suite.*
Dépenses: pour objets non prévus et non autorisés par le Parlement, (motion de blâme) 3517, débat, 3517, 3524 et suiv,. (motion mise aux voix et rejetée) 3590-3591.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, article 11, 6475.
Disraéli: quai, coût, etc., (int.) 2332; quai, (sub.) 7136 et suiv., 7155 et suiv.
Douanes: appointements et dépenses, (sub.) 520, 526.
Echo-Bay: quai, parachèvement, (sub.) 7248 et suiv.
Edifices publics: écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1331 et suiv.
Fruits: bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2246.
Gaz, (sub.) appointements des inspecteurs, 2666 et suiv., 2676.
Glace-Bay: port, améliorations, (sub.) 6969 et suiv.
Immigration: agents à l'étranger, appointements, (sub.) 1399 et suiv.
Indiens, (sub.) Manitoba, Saskatchewan, Alberta, Territoires du Nord-Ouest, graines de semence, 761; indiens de la Colombie-Anglaise, écoles industrielles et pensionnats, 1132.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.) (débat sur mot. Paterson) 702 et suiv.
Lumière électrique, (sub.), appointements des inspecteurs, 2666 et suiv., 2676.
Macleod: palais de justice et ameublement, coût, (int.) 2095.
Magog: édifice public, (sub.) 6917 et suiv.
Monnaie d'argent des Etat-Unis: retirée de la circulation, montant, (int.) 1618.
Nouvelle-Ecosse, (sub.): ports et rivières, 6965.
Ontario: ports, rivières et ponts, (sub.) 7184; dragage, (sub.) 7211 et suiv.
Ottawa: bureau de poste, reconstruction, (int.) 469 ; édifices administratifs, édifice de l'Ouest, (sub.) 6901 et suiv.
Parc des Montagnes Rocheuses, bill (n° 164), en comité, 4853 et suiv.
Pensions de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 des statuts de 1905 y relatifs, (débat sur 2e l.) 2599; bill (n° 220) tendant à abroger l'acte y relatif, en comité, 7851.
Poids et mesures: bill (n° 14) modifiant loi y relative, 2e l., 906 et suiv., comité, 2130.
Postes: receveurs de la poste, appointements, (sub.), (int.) 7654 et suiv.
Québec: dragage, (sub.) 7211 et suiv.
Saint-Alexis: jetée, (int.) 4002.
St. Mary: édifice public, (sub.) 6927 et suiv.
Sorel : effondrement du quai, (mot. pour doc.) 3025, 5499.
Stations agronomiques, (sub.) 7598 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l' "Arctic", (sub.) 4971 et suiv.
Télégraphes : réseau du Yukon, coût, recettes et dépenses, (int.) 1920.
Thessalon : bureau de poste, qui en est le directeur ? (int.) 2337.
Toronto, (sub.) : édifices fédéraux, améliorations, 6930 et suiv.; hôtel des postes, 7237.
Travail, département, (sub.), titres décernés à des employés, (int.) 7654.

Blain, Richard,—*Suite.*

Travaux publics : appointements, (sub.), démission de M. Taylor, 7224 et suiv.

Yukon : valeur de l'or extrait de 1897 à 1905, (int.) 2091; administration, (sub.) 6077.

Bole, David Wesley, *Winnipeg.*

Association dite " Temple Mutual Life Association ", bill (n° 38) y relatif, 1ère l., 460; 2e l., 961.

Chambre des communes : défectuosités de l'acoustique dans la salle des séances, (observ.) 3232.

Chemin de fer de Manitoba et de Kéwatin, bill (n° 213) concernant la compagnie du, 1ère l., 6232 ; 2e l., 6893 ; comité et 3e l., 7472.

Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, article 9, 6438 ; article 10, 6447 et suiv.; article 3, paragraphe " n ", 6822 ; article 3, paragraphe " s ", 6836 et suiv.

Compagnie d'assurance contre le feu, dite "Inter-Ocean ", bill (n° 60) la constituant en corporation, 1ère l., 769 ; 2e l., 1007 ; comité et 3e l., 4051.

Compagnie dite " North Atlantic Trading Company ", marchés conclus avec elle pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2055 et suiv.

Compagnie dite " Standard Trusts Company ", bill (n° 147) y relatif, 1ère l., 2384 ; 2e l., 2790-91 ; comité, 5062 ; 3e l., 5125.

San-Francisco : tremblement de terre, destruction de la ville, secours par le gouvernement canadien, (int.) 1805.

Terres fédérales : administration et vente, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4344 et suiv.

Borden, Hon. Sir Frederick W., K.C.M.G., *King, N.-E.*

Armée impériale : situation des officiers, (rép. à int. Hughes) 4356.

Armes, employées par la milice canadienne, inspection, (rép. à int. Worthington) 440.

Bétail canadien : bétail du comté de Victoria, maladie, (rép. à int. Hughes) 437.

Camp militaire : projet d'établissement dans le comté de Simcoe, (rép. à int. Lennox) 5643.

Camp militaire à Sherbrooke, (rép. à int. Lanctôt) 2797.

Camps militaires : registres matricules, transmission au ministère, (rép. à int. Hughes) 1036 et suiv.; (rép. à int. Ward) 2692 ; approvisionnement, (rép. à int. Hughes) 2094 ; camp annuel, où sera-t-il établi en 1906 ? (rép. à int. Hughes) 2095.

Canso, service médical, (rép. à int. Daniel) 442.

Champs de tir dans les Provinces Maritimes, (rép. à int. Hughes) 5895.

Collège militaire royal, (sub.) 7382.

Duncan, A. G., emploi, (rép. à int. Boyce) 440.

Fusil Ross, compagnie du, contribution, siège d'affaires, etc., (rép. à int. Worthington) 1424 ; fabrication, distribution, prix, essai, etc., de ces fusils, (rép. à int. Worthington) 3327 ; enquête et rapport, (rép. à int. Worthington) 3496 ; hausse à combinaison " Sutherland ", rép. à int. Worthington) 4816.

Borden, hon. sir Frederick W.—*Suite.*

Guerre sud-africaine : récompense aux volontaires canadiens, (rép. à int. Broder) 448 ; soldats canadiens tués, blessés ou pensionnés, (rép. à int. Kemp) 1138 ; dépenses des contingents, (rép. à int. Worthington) 1618.

Halifax : arsenal maritime, cession au Gouvernement, (rép. à int. Hughes) 1045 ; emplacement de l'ancienne salle d'exercice militaire, et propriété acquise en échange (rép. à int. Fowler) 864 ; approvisionnements de la garnison, par qui fournis, à quel prix, etc., (rép. à int. Foster) 1918.

Lindsay ; champ de tir, établissement, (rép. à int. Hughes) 608.

Lumb, capitaine H. W., mise à la retraite, (rép. à int. Hughes) 1190.

Médailles et terres aux Canadiens employés en Egypte en 1870 et 1880, et dans l'expédition à la rivière Rouge en 1870, (rép. à int. Hughes) 437, 465, 504.

Milice : ministère, appointements et dépenses, (sub.) 372; harnais, où, et par qui fabriqués, (rép. à int. Fowler) 596; écoles d'instruction militaire, enquête, (rép. à int. Hughes) 1144; corps de musique militaire dans les fêtes religieuses, (rép. à int. Hughes) 1192 ; rapport annuel du département, (dépôt) 1724; achat de charbon par le département, à Winnipeg, (rép. à int. Roche)2141 ; gardien de la 2e batterie de campagne, (rép. à int. Hughes) 2796 ; projet de résol. modifiant loi de la milice, 4265, 1re l., 2e l. et adoption, 5320 ; bill (n° 201) à cette fin, 1re l., 5321 ; 2e l. et comité, 5670; 3e l., 5672.
(sub.): exercices annuels, 5135 et suiv., 7370; artillerie, armes, champs de tir, etc. 7360 ; cartouches de réserves, fabrication, 7277; solde et suppléments, 7377; habillements et petits équipements, 7381 ; bibliothèque administrative, 7382; camps de manœuvres, installation, 7382 ; camps de Sussex et de Lévis, construction de bâtiments, 7383 ; uniformes pour le 80e régiment, de Nicolet, (rép. à int. Lavergne) 7912.

Miliciens : recrutement et transport aux camps d'exercice, (rép. à observ. Hughes) 6144.

Montréal : emplacement pour érection de casernes militaires, (rép. à int. Monk) 345.

Ottawa : nouveaux magasins miiltaires, (sub.) 7233.

Pensions militaires : projet de résol. modifiant loi y relative, 4264 ; en comité, 5315 ; 1re l., 2e l. et adop., 5320 ; bill (n° 200) modifiant la loi de 1901 à ce sujet, 1re l., 5320 ; 2e l., et comité, 5673 ; 3e l., 5674.

Saint-Jean, N.-B., salle d'exercice, construction, (rép. à int. Daniel) 443.

Saint-Jean, P. Q., école militaire, effectif, (rép. à int. Bergeron) 4263 ; casernes, (rép. à int. Bergeron)4264; médecin de l'école militaire, qui est-il? (rép. à int. Bergeron) 4816; écuries pour la cavalerie, (sub.) 7232 et suiv.

Sherbrooke : camp militaire cette année, (rép. à int. Tobin) 339.

Stoney-Creek: salle militaire, toiture endommagée par le feu, (rép. à int. Smith, 339.

Sussex: champ de tir, coût, revenu, etc., (rép. à Int. Fowler) 595.

Sydney, N.-E., grève, dépenses, (rép. à int. Hughes) 1144.

Toronto : vieux fort, transfert à la municipalité, (rép. à int. Macdonell) 1422.

Borden, hon. sir Frederick W.—*Suite.*

13e dragons écossais, démission du commandant Smart, (rép. à observ. Daniel) 5498.
Vétérans canadiens, services rendus lors des incursions féniennes, récompense, (débat sur mot. Monk) 640 et suiv.

Borden, Robert Laird, *Carleton.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 35.
Affaires indiennes : (sub.) 380 ; à la Colombie-Anglaise, rapports des agents (mot. pour doc.) 1798.
Agriculture : comité, à propos d'une déposition de M. Scott, (débat sur observ. Monk) 1199 et suiv.
Annuaire statistique, (sub.) 7589 et suiv.
Arbitrage entre le Gouvernement et le Grand-Tronc, (int.) 232.
Arbitrages et sentences arbitrales, (sub.) 6956 et suiv.
Archives, (sub.) 7581 et suiv., services de M. Doughty, 7581 et suiv.
Auditeur général, rapport, dépôt, (int.) 7; distribution en fascicules, (int.) 6288.
Bouées à gaz : explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4982 et suiv.
Brothier, Désiré, mise en liberté, (int. et observ.) 5115.
Cannington : receveur de la poste, destitution, (débat sur mot. Hughes) 2528 et suiv.
Capitaines et seconds de navires : bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, en comité, 486 et suiv., 874 et suiv.
Chambre des communes, bill (n° 3) modifiant la loi y relative, 1ère l., 16; 2e l., 454; (mot. pour renvoi au comité) 454; séances, erreur dans le procès-verbal, (observ.) 1005; ventilation, (débat sur observ. Taylor) 5754 et suiv.; employés du bureau de distribution, appointements, (débat sur mot. Laurier) 7251 et suiv.; ventilation, (débat sur observ. Bristol) 7572 et suiv.; étude du rapport du comité chargé de remanier règlements de la Chambre, (débat sur mot. Laurier) 7672 et suiv., 7828 et suiv.
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant loi de 1903, 1ère l., 777 et suiv.; 2e l., et comité, 1638 et suiv.; comité, 2630 et suiv.; 4173 et suiv., 6251 et suiv., 6351 et suiv.; amendements du Sénat, 7860 et suiv:; 887 et suiv., (observ. au sujet du progrès du bill (n° 8) 4680 ; sera-t-il voté des subventions au cours de la présente session ? (int.) 5669; subventions, (en comité sur projet de résolution) 6325, 6348 et suiv.; bill (n° 214), à ce sujet, 7024 et suiv.
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 84) concernant la compagnie du, en comité, 2307 et suiv., 2771 et suiv.; embranchements, bill (n° 75), en comité, 5619 et suiv., 5823 et suiv., 6182 et suiv.
Chemin de fer du Pacifique à l'Atlantique, bill (n° 173), en comité, 6218 et suiv.; 3e ., 6888 et suiv.
Chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan; (mot. pour doc.) 174. (int.) 327; (mot. pour doc.) 359; décret du 1er août 1902, quand communiqué à la compagnie ? (int.) 441; bill (n° 86) concernant cette compagnie, en comité, 2773 et suiv.; choix de terres, (mot. pour doc.) 3399, (observ. sur rép. Oliver) 3594.
Chemin de fer Transcontinental National, commission du, rapport, impression, (int.) 129; rapport, (mot. pour doc.) 220, 276, 1040, et pour impression immédiate de ce rapport) 277; adjudication des travaux, (int.) 679, 1002, 1007, 1515, 1518; tracé entre Québec et Moncton, (débat sur motion Crocket pour doc.) 1514 et suiv., 1795 et suiv.; exploitation des terrains miniers sur parcours de ce chemin, décret du conseil à ce sujet, (mot. pour doc.) 3808; étude du tracé et construction, 5242 et suiv.; bill (n° 215), dépôt de $5,000,000, (int.) 6415.
Chutes d'eau, (débat sur mot. Monk pour doc.) 626 et suiv.
Code pénal de 1892, bill (n° 4) ayant pour objet de le modifier, 1ère l., 16; 2e l., 454; (mot. ponr renvoi au comité) 459; comité et 3e l., 7865-66; bill (n° 155), idem, 2e l., et comité, 3176 et suiv.; bill (n° 209) le modifiant quant aux loteries, comité, 7880.
Commission des eaux limitrophes: rapport de la section canadienne, (int.) 585; négociations entre le gouvernement américain et le gouvernement impérial, (int.) 585, 1417.
Commission géologique: appointements, (sub.) 421 et suiv.; nomination d'un chef inamovible (int.) 738.
Compagnie dite "Alberta Land Company" ayant pour objet l'acquisition de terres, annonce du "Globe," comportant qu'elle vient d'être constituée en corporation, (int.) 2079.
Compagnies d'assurance: commission d'enquête, instructions données aux commissaires, services d'n conseil, (observ.) 7 et suiv.; frais de la commission, (sub.) 317 et suiv.; compte rendu sténographié, (int.) 326, 679; nomination de M. Longmuir, comme commissaire, (int.) 867; état des travaux de la commission, (int.) 2000; quand se terminera l'enquête ? (int.) 5581.
Surintendant des assurances, rapport, etc., (mot. pour doc.) 211; modification de l'acte des assurances, (mot. pour doc.) 1032.
Compagnie d'assurance dite "United Empire," bill (n° 90) y relatif, amendements du Sénat, 2e l., 7474.
Compagnie de fidéicommis dite "Empire," bill (n° 135) y relatif, en comité, 5820.
Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7194 et suiv., 7464 et suiv.
Compagnies de messageries, bill (n° 82), renvoi au comité (observ.) 4644.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," marché entre elle et le Gouvernement pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 1872 et suiv.; résiliation, arrêté ministériel y relatif, (mot. pour doc.) 1912; (suite du débat sur mot. Foster) 2444, 2452 et suiv.; (mot. pour doc.) 3316.
Compagnie du pont et du chemin de fer terminal de Fort-William, bill (n° 120) en comité, 5535 et suiv.
Compagnie du pont Trans-Niagara, bill (n° 161) la constituant en corporation, amendement du Sénat, 2e l., 7473.
Compagnie de prêts et de fidéicommis de Winnipeg, bill (n° 129), en comité, 6210 et suiv.
Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61) la constituant en corporation, en comité, 2784 et suiv,. 4646 et suiv., 4857 et suiv.; 3e l., 5121.
Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, évaluation des terres à elle vendues, (int.) 441, (mot. pour doc.) 444, 1909-1910, 2689.

Borden, Robert Laird.—*Suite.*

Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3821 et suiv.

Conseil privé du roi au Canada : bureau, appointements et dépenses, (sub.) 371.

Cour d'échiquier, bill (n° 156) modifiant l'acte y relatif, en comité, 3617 et suiv.

Cour suprême, édifice, allonge à la bibliothèque, (sub.) 7230 et suiv.

Cours suprême et de l'échiquier, bill (n° 67) modifiant la loi y relative, 2e l. et comité, 1308, 1312 et suiv.

Cour suprême de judicature du Nouveau-Brunswick, bill (n° 224), en comité, 7346 et suiv.; 3e l., 7390 et suiv.

Deniers publics: propositions par comités spéciaux, comportant dépense de, (observ.) 7670.

Dépêches : contrats pour transport sur l'Atlantique, (mot. pour doc.) 211 ; transport en général, (sub.) 550 et suiv.

Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5785 et suiv., 5834, 5855 et suiv., 5899 et suiv.; article 6, 5957 et suiv.; article 9, 6423 et suiv.; amendement, 6440, 6442, 6444 ; article 11, 6510 et suiv.; article 2, 6764 et suiv., 6770 et suiv.; article 3, 6809 et suiv.; article 3, amendement Bureau, 6840 ; article 3, amendement Béland, 6842 ; article 4, 6846 et suiv., article 7, 6856 et suiv.; observ. sur mot. Gervais, 6860 et suiv.; réimpression du bill avant 3e l., 6861 ; 3e l., 7406, amendement Ross à article 4, 7417 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amendement à l'article 5, 7481 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7491 et suiv.; observations générales, 7558 et suiv., amendement, 7560, mis aux voix et rejeté, 7561-62 ; amendements du Sénat, 7882 et suiv., **7915.**

Disraéli, quai, (sub.) 7150 et suiv., 7167.

Documents, dépôt, (débat sur int. Foster) 13 et suiv.; (int.) 1006, 1301 et suiv., 1418, 1419; (int.) 2000, 2295 ; dépôt, (int.) débat, 739 et suiv.

Douanes, ministère, (int. sur mot. Reid pour doc.) 6994.

Dragage : à Port-Arthur et Fort-William, soumission, (int.) 1911.

Dragueur "Galveston", achat, (sub.) 2996 et suiv., 2999 et suiv.

Echo-Bay, quai, parachèvement, (sub.) 7246 et suiv.

Edifices publics : tour de l'ouest, écroulement, (observ.), débat, 1195 et suiv., 1316 et suiv., 1354 et suiv., (int.) 1633 ; (mot. pour rapport des témoignages) 5499 ; qui a dressé les plans de la tour de l'ouest ? (int.) 5666 ; tour de l'ouest, écroulement, rapport, (mot. pour doc.) 3807 ; (mot. pour rapport des témoignages) 5499.

Elections fédérales, bill (n° 2) modifiant la loi de 1900 y relative, 1ère l., 15 ; 2e l., 453 ; (mot. pour renvoi au comité) 454 ; comité d'enquête sur moyen d'éviter actes de corruption et sur procédure par rapport à pétitions d'élections, (mot.), 218, 243, retirée, 915, (int.), 4914.

Elections fédérales contestées, bill (n° 5) modifiant la loi y relative, 1ère l., 16 ; 2e l., 459.

Elections partielles, mandats émis, quand auront-elles lieu ? (int.) 7916.

Borden, Robert Laird.—*Suite.*

Electricité : exportation de l'énergie électrique, etc., réglementation, bill (n° 145) à cette fin, 2e l., 3153 et suiv.

Emprunts temporaires, (int.) 175.

Exercice financier, bill (n° 162) en modifiant le terme, 2e l. et comité, 5219 et suiv.

Explication sur un fait personnel : débat sur mot. Foster concernant marchés faits avec la "North Atlantic Trading Company", (remise à plus tard) 2306 ; explication sur un fait personnel par M. Macpherson, article du "News", de Toronto, (débat) 3148 et suiv.; explication sur un fait personnel par l'honorable M. Foster, article de la "Presse", 26 mai 1906, (débat sur mot. Foster pour comparution de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre) 4827 et suiv.; comparution de M. Cinq-Mars, 5411 et suiv., 5449-50 et suiv.

Expositions : crédit supplémentaire, (sub.) 316.

Fer : fabrication avec le minerai du Canada, octroi de primes, (débat sur mot. Conmee) 3888 et suiv.

Foin : débat sur projet de résolution Beauparlant tendant à en réglementer la vente, 4122 et suiv.

Fruits : destinés à l'exportation, inspection, (débat sur mot. Smith pour doc.) 1439 et suiv.

Guerre sud-africaine : récompenses aux volontaires canadiens, (observ. sur mot. Brodeur) 450.

Haut commissaire à Londres, correspondance avec MM. Preston et Griffiths, (int.) 1806.

Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, recettes et dépenses, (observ.) 7694.

Immigrants : amenés du Royaume-Uni sous de fausses représentations, (débat sur mot. Smith pour doc.) 3040, 3044 et suiv., 7914.

Immigration : agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, (sub.) 1394 et suiv., 1707 et suiv., la "North Atlantic Trading Company", (sub.) 1707 et suiv.; immigration, bill (n° 170) y relatif, en comité, 1325 et suiv., 5544 et suiv., agents, (sub.) 6017 et suiv.

Indiens, (sub.) : écoles indiennes, provinces maritimes, Ontario et Québec, 745 ; études topographiques, réserve indienne des lacs Croches, 980 et suiv.; dépenses générales, écoles indiennes, 993 ; Indiens de la Colombie-Anglaise, agence de la côte nord-ouest, entretien de ses bateaux, 1134 et suiv.; bill (n° 194) modifiant la loi relative aux Indiens, en comité, 5568 et suiv.

Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.), débat sur mot. Paterson, 693 et suiv.

Intercolonial : situation financière, (débat sur observ. Emmerson) 130 et suiv.; permis de circulation, dépositions, (mot. pour doc.) 363 ; achat d'une propriété à Halifax, (int.) 1804 ; (sub.) améliorations à Halifax, 5195 et suiv.; acquisition de terrains à Moncton, (débat sur observ. Ames) 990 et suiv.; achat de terrain, achat d'huile, etc., (débat sur observ. Barker) 7704 et suiv.; recettes et dépenses, (observ.) 7694.

Intérieur : ministère, (sub.) 378 ; rapport, dépôt, (mot. pour doc.) 502, (int.) 503, 586.

Invitation au roi et à la reine à visiter le Canada, adresse à cette fin, (observ. sur mot. Belcourt) 1747.

Borden, Robert Laird.—*Suite.*
Japon : traité conclu avec ce pays, documents y relatifs, dépôt, (int.) 129, 738, 1418, 3435, 5896.
Jeunes filles : vendues ou mises en esclavage pour fins immorales, à la Colombie-Anglaise, (mot. pour doc.) 1798.
Juifs : massacre en Russie, (débat sur observ. Macdonell) 238.
Juges : juges des cours provinciales, bill (n° 13) modifiant loi de 1905, 2e l., 902 et suiv., comité, 5502 et suiv.; bill (n° 83) en comité, 1825 et suiv.
Juges du Manitoba, traitements, (en comité sur projet de résolution) 5130 et suiv.
Justice : administration, (sub.) 505.
Langevin, sir Hector, décès ; éloge, 5209.
Lewis, Jamieson Webster, affranchissement, bill (n° 85) y relatif, en comité, 2900.
Listes électorales : impression pour l'année actuelle, (int.) 2515.
Loi électorale et indépendance du Parlement, bills y relatifs, rapport du comité nommé pour les étudier, (int.) 7261.
Marine et Pêcheries : rapport annuel, dépôt, (int.) 1306.
Matelots; enrôlement forcé dans la Colombie-Anglaise, enquête, (int.) 5116.
Mines : concession à Ray & Brownson, annulation, (int.) 1911 ; surintendant des mines, appointements, (sub.) 6083 et suiv.
Ministère : changements, explication, (rép. à int. Borden) 233, (débat sur observ Laurier) 266 et suiv. ; (observ. sur explication Laurier) 4642 et suiv.
Ministres et sous-ministres : ne devraient pas exercer le droit, (débat sur mot. Lennox) 2851 et suiv.
Murray-River : expropriations, dommages, réclamation par les propriétaires, (rép. à observ. McLean) 6145 et suiv.
Naturalisation, lois de, dans colonies de l'empire, (mot. pour doc.) 358, 1519.
Naufrages dans le Saint-Laurent, (int.) 175 ; (mot. pour doc.) 211; sur côtes du Pacifique, (mot pour doc.) 1798.
Navigation : dans les eaux de la Colombie-Anglaise, (débat sur observ. Macpherson) 1544 et suiv.; aide à la navigation, (mot. pour doc.) 1798.
Navires : sûreté des, bill (n° 48), comité, 3e l., 4127 et suiv.; en comité, 7058 et suiv.
Nouvelle-Ecosse : hon. D. C. Fraser, nouveau lieutenant-gouverneur, (int.) 867.
Observatoire astronomique de l'Etat, appointements des employés, (sub.) 6022 et suiv.
Ottawa : hôtel des postes, reconstruction, état des travaux, (int.) 1634, (sub.) 7235.
Parc des Montagnes Rocheuses, bill (n° 164), en comité, 4848 et suiv., 4871.
Pêcheries : juridiction du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux, (mot. pour doc.) 799 ; bill (n° 223), (taxe de $50 sur les baleiniers), en comité, 7048 et suiv.
Peer, Jean-Albert, bill (n° 169) pour lui faire droit, en comité, 5594.
Pénitenciers, bill (n° 176), en comité, 5522 et suiv.
Pensions de certains membres du conseil privé ; et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3051, 3101 et suiv.; bill (n° 220) abrogeant l'acte relatif aux pensions de certains membres du conseil privé, 1re l., 5318 et suiv.; 2e l. et comité, 5670 et suiv. ; en comité, 7851 et suiv.

Borden, Robert Laird.—*Suite.*
Phares : construction, et aides à la navigation, (sub.) 5032 et suiv.
Pilotage : commissaire du, rtribution de leurs services, (int.) 794 ; pilotage, fonds de, à Sydney-nord, affaire McLean, (rép. à observ. Boyce) 5572 ; commission d'enquête, Sydney-nord, (observ. sur mot. Boyce pour doc.) 6996.
Placements fiduciaires, effets provinciaux devant y servir, (int. sur rapport déposé) 1631.
Pluie artificielle au Yukon, (débat sur observ. Foster) 582 et suiv.
Poids et mesures : bill (n° 14 modifiant la loi y relative, 2e l., 911 et suiv.
Postes, (sub.) : transport des dépêches, 550 et suiv.; service au Yukon, 1576.
Préfontaine, feu l'hon. Raymond, (correction d'un mot à son sujet) 6787.
Preston, W. T. R., (débat sur mot. Monk pour le faire comparaître à la barre de la Chambre comme témoin, et amendement Laurier) 4581 et suiv.; (débat sur motion Monk demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration) 7100 et suiv.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11) les concernant, en comité, 365 et suiv.; ce bill sera-t-il adopté à la présente session ? (int.) 6287, 6863 ;
Preuve, bill (n° 68) modifiant la loi y relative, en comité, 1314 et suiv., en comité, 1809 et suiv.
Prince Arthur de Connaught, visite au Canada (observ.) 767.
Québec: prêt de $150,000 à la commission du port, bill (n° 174) à cette fin, en comité, 4926 et suiv.; ports et rivières, (sub.) 7239 et suiv.
Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2902 et suiv., 3403 et suiv., 3620 et suiv., 5688 et suiv.
Rivière Magnetawan, phare, construction, (observ. sur int. Bennett) 6992.
Routes et réserves de terrains pour routes publiques dans la Saskatchewan, bill (n° 202) y relatif, 1ère l., 5498; comité, 5696 et suiv.
San-Francisco : tremblement de terre, destruction de la ville ; secours, contribution de $100,000 par le Gouvernement canadien, (observ. sur mot. Fielding) 1807, emploi, (observ. sur mot. Osler) 2964 ; (projet de résolution Fielding) 4459.
Sénat: revision de sa constitution, (débat sur mot. McIntyre) 2370 et suiv.
Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi y relative, (1905), 2e l., 1844 et suiv; en comité, 7333 et suiv; bill (n° 10), idem, comité et 3e l., 7866-67.
Session, tardive, (observ.) 7.
Statuts refondus : publication, (int.) 6863.
Steamer "Arctic," enquête sur son voyage, motion Laurier, (int.) 3675, amendement à mot. Laurier, 3715-21 et suiv.; mis aux voix, et rejeté, 3762, 63, 64 ; 2e rapport du comité d'enquête, (débat sur mot. Maclean pour adop.) 6552 et suiv., 6595 et suiv., 6696 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, (sub.) 3281 et suiv., 3436 et suiv., 4221 et suiv., 4955 et suiv.
Système métrique, (sub.): série de conférences, 2679 et suiv.
Tarif allemand: réception par le ministre des Douanes, (int.) 1307; tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur

Borden, Robert Laird.—*Suite.*
mot. Armstrong pour doc.) 1940 et suiv., 1951 et suiv.
Télégraphes: expropriation de lignes au Manitoba, (observ. sur int. Roche) 6418.
Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81), en comité, 4063, 6150 et suiv.
Terres fédérales: concédées aux chemins de fer, obligation d'en compléter le choix, (débat sur mot. Roche) 1053 et suiv., 1097 et suiv.; achat de terres par compagnies, syndicats, etc., (int.) 1919, 1925, 2769, 2963, 3152, 3358; titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (sur mot. Ames pour doc.) 3001 et suiv.; administration et vente des terres fédérales, avis de mot. demandant nomination d'un comité d'enquête à ce sujet) 4130 ; motion, débat, 4265 et suiv., (motion mise aux voix et rejetée) 4810-11-12; échange de terres affectées au soutien des écoles, contre d'autres terres fédérales, bill (n° 201) à cette fin, en comité. 5323 et suiv.
Transports: commission, dépôt de son rapport, (mot. pour doc.) 220.
Travaux publics, (sub.): commis et employés appointements, 6959, 7219 et suiv.; divers, 7250.
Vétérans canadiens, services lors des incursions féniennes, récompense, (débat sur mot. Monk) 660 et suiv.
Wagner, Philip: emploi, destitution, (observ. sur mot. Fowler) 5743 et suiv.
White, hon. Peter, décès, éloge, 2608.
Young, hon. John, érection d'un monument à Montréal, bill (n° 55) permettant aux commissaires du port d'y contribuer, 1ère l., 680.
Yukon : conseil électif, création, (int.) 2959 ; lois minières applicables au Yukon, bill (n° 153) y relatif, en comité, 3500 et suiv., 4916 et suiv.; besoins administratifs, (débat sur observ. Thompson) 5238; administration, (sub.) 6072 et suiv.; annulation de certaines concessions, (int.) 6726 ; pluie artificielle, insuccès de M. Hatfield. (sur observ. Foster) 7387; or, droit régalien sur production, inégalité, (observ.) 7856.

Bourassa, Henri, *Labelle.*
Bouées à gaz : explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4984.
Chemins de fer : bill (n° 62) ayant pour objet de modifier la loi de 1903 y relative, en comité, 6400 et suiv., 6287 et suiv.
Compagnie de la baie d'Hudson, réclamation de ses employés, (mot. pour doc. y relatifs) 7388.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", marchés pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2501 et suiv.
Chutes d'eau, (débat sur mot. Monk pour doc.) 618 et suiv.
Débats : comité, 2e rapport, préparation d'un index analytique, (débat sur mot. Gervais pour adop.) 2084.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5764 et suiv., avis d'une proposition d'amendement concernant le flottage du bois et la conservation des récoltes, 5893 ; proposition dudit amendement, 5898 et suiv., réservée, 5900; sur proposition d'amendement Aylesworth à l'article 4, 5904 et suiv.; proposition d'amendement à l'article 4, 5914-21, article 4

Bourassa, Henri.—*Suite.*
réservé, 5929 ; sur propositions d'amendements à l'article 5, 5938 et suiv.; article 6, 5954 et suiv.; article 9, 6427 et suiv.; article 10, 6445 et suiv.; article 11, 6452 et suiv.; amendement, 6452-53, 6503 et suiv.; rejeté, 6533 ; article 15, 6539 ; article 16, 6540 ; assemblée publique à Montréal au sujet du dimanche, (débat sur explications Piché) 7015 et suiv.; 3e l., amendement Ross, 7406 et suiv.; amendement Ross à article 4, 7421 et suiv.; amendement Martin à article 5, 7436 et suiv.; amendement à article 9, 7459-60, rejeté, 7460 ; sur mot. Aylesworth pour 3e l. du bill, 7503 et suiv., 7540 et suiv., amendement, 7537, mis aux voix et rejeté, 7553-54 ; amendements du Sénat, 7907 et suiv.)
Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1197.
Explication de nature personnelle par M. Macpherson, article du "News", de Toronto, (débat) 3145 et suiv.; absence de l'h. député de Montmagny, article de la "Presse", 4458.
Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires, chiffre de la pression dans bouées à gaz à basse pression, (sub.), (int.) 2994.
Invitation au roi et à la reine à visiter le Canada, adresse à cette fin, (observ. sur mot. Belcourt) 1749.
Juifs : massacre en Russie, (débat sur observ. Macdonell) 238 et suiv.
Pensions de certains mmebres du conseil privé et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3081 et suiv.; rectification au sujet du sénateur Cox, 3230 ; pensions de certains membres du conseil privé, bill (n° 220) tendant à abroger l'acte y relatif, 3e l., 7876
Preston, W. T. R., (débat sur mot. Monk pour le faire comparaître à la barre de la Chambre comme témoin, et sur amendement Laurier à l'encontre) 4637 et suiv.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11), en comité, 7000 et suiv.
Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97), modifiant la loi de 1905, en comité, 7326 et suiv.
Terres fédérales : concédées aux chemins de fer, obligation d'en compléter le choix, (débat sur mot. Roche) 1114 ; administration et vente, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4805 et suiv.

Boyce, Arthur Cyril, *Algoma-ouest.*
Agriculture : produits en douane au Sault-Sainte-Marie comme venant des Etats-Unis, (int.) 2140.
Bateaux pêcheurs américains : allocation aux percepteurs des douanes sur émission de permis de pêche à ces bateaux (sub.) 3803.
Chemins de fer : subventions, (en comité sur projet de résolution) 6301 et suiv., 6346 et suiv.
Chemin de fer Pacifique-Atlantique, a-t-il été déclaré d'utilité générale ? (int.) 863 ; bill (n° 173), en comité, 6212 et suiv.; 3e l., 6495 et suiv., amendement, 6495 ; 6863 et suiv.
Commission des eaux limitrophes : rapports au sujet de travaux dans la rivière Sainte-Marie, (mot. pour doc.) 1031.
Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7198 et suiv., 7466 et suiv.

Boyce, Arthur Cyril.—*Suite.*
Compagnie dite "Twelve Mile Power Company", bill (n° 183) la constituant en corporation, amendement du Sénat, 2e l., 7473.
Copper-Cliff, service postal, amélioration, (int.) 7912.
Demers, Joseph : réclamation, (int.) 787.
Duncan, A. G., emploi, (int.) 440.
Echo-Bay : quai, construction, coût, (int.) 2092 ; quai, parachèvement, (sub.) 7245 et suiv.
Goodall, J. A.: permis de pêche à lui accordé, (int.) 6245.
Grand chemin de fer du Nord : subvention demandée au Gouvernement, (int.) 2140, (mot. pour doc.) 2338, 2769.
Grands lacs : pêcheries, enquête, protection, (int.) 788.
Ile du Poison-Blanc, expropriation, plans à cette fin, etc., (int.) 196, 863, (mot. pour doc.) 1031, 1910.
Indiens : ventes de leurs terres dans l'Algoma-est et l'Algoma-ouest, (int.) 2141, (mot. pour doc.) 2337 ; rapports des agents à ce sujet, (mot. pour doc.) 2337 ; bill (n° 194) modifiant loi relative aux Indiens, en comité, 5560 et suiv.
Juges des cours provinciales : bill (n° 13), en comité, 5521 ; bill (n° 83) modifiant la loi relative aux juges des cours provinciales, en comité, 1822 et suiv.
Lamont, John D., emploi, (int.) 2329, 2770, 3326.
Little-Current : receveur de la poste, destitution et remplacement, (int.) 2798.
McIntosh, Eileen-Mary, bill (n° 185) pour lui faire droit, en comité, 6206 et suiv.
Marine et pêcheries : agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3686 et suiv.
Ottawa, (sub.) : hôtel des monnaies, 6898 ; édifices administratifs, édifice de l'ouest, 6709 et suiv.
Phares : salaires et allocations des gardiens, (sub.) 3682 et suiv.
Pilotage: fonds de, à Sydney, affaire McLean, (observ.) 5570 ; commission d'enquête, Sydney-nord, (mot. pour doc.) 6994 et suiv.
Pilotes : versements aux fonds de retraite et de secours, (mot. pour doc.) 1031.
Piscifactures : établies sur lacs Huron et Supérieur, (int.) 196.
Poisson : exportation, droits, (mot. pour doc.) 1031, 1910.
Postes : location des boîtes dans bureaux de poste, (int.) 439 ; divers, (sub.), 572 et suiv.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11) les concernant, en comité, 367.
Rivière Sainte-Marie, dragage, (int.) 443, 467.
Sault Sainte-Marie, cale du Gouvernement, (int.) 441 ; poursuite contre la municipalité par le Gouvernement, (int.) 2334 ; prétendue émeute de 1903, envoi de volontaires, réclamations, (mot. pour doc.) 2338 ; dépôt de charbon sur quai de l'Etat, (int.) 3592.
Silverwater, quai, (sub.) 7186 et suiv.
Sutherland, George M., emploi, (int.) 2328, 2770, 3326.
Sydney, C.-A., commission du pilotage, (mot. pour doc.) 1910.
Terres fédérales : titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3019 et suiv.

Boyce, Arthur Cyril.—*Suite.*
Thessalon : receveur de la poste, le loyer des tiroirs lui appartient-il ? date de son dernier rapport, (int.) 2798.

Boyer, Gustave, *Vaudreuil.*
Canaux: éclusiers, réglementation de leurs salaires, (int.) 4817.
Foin : débat sur projet de résolution Beauparlant tendant à en réglementer la vente, 4108 et suiv.
Rivière Ottawa : bouées à ajouter depuis l'écluse de Carillon jusqu'au canal Sainte-Anne de Bellevue, (int.) 1423.
Seigneurie de Rigaud, paiements aux propriétaires, (int.) 1027.
Sirop d'érable : falsification, moyens à prendre pour l'empêcher, (mot.) débat, 1448 et suiv.
Succession Harwood, à Vaudreuil, moyens de communication, construction d'un quai, obligations du Gouvernement à cet égard, (int.) 1139.

Bristol, Edmund, *Toronto-centre.*
Chambre des communes, ventilation, (observ.), débat, 7563 et suiv.
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6251 et suiv., 7278.
Cour suprême : renvoi de questions à cette cour par l'Exécutif, (int.) 1735; cour suprême et d'échiquier, bill (n° 67) modifiant la loi y relative, en comité, 3596 et suiv.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, article 11, 6469 et suiv., 6506 ; 3e l., amendement Ross à l'article 4, 7417, 7421; amendement Martin à l'article 5, 7445 et suiv.
Preston, W. T. R., (débat sur motion Monk demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration) 7107 et suiv.
Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi de 1905, 7339 et suiv.
Terres fédérales : administration et vente, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4329 et suiv.

Broder, Andrew, *Dundas.*
Chamberlain, Dr T. F., emploi, (int.) 5126.
Chemins de fer: bill (n° 9) modifiant la loi de 1903, 2e l., 853 et suiv ; bill (n° 62), idem, en comité, 2655 et suiv.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, article 4, 5908.
Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1317 et suiv.
Guerre sud-africaine : récompenses aux volontaires canadiens, (mot.) 446, mise aux voix et rejetée, 451.

Brodeur, hon. Louis-Philippe, *Rouville.*
Accise, (sub.) : appointements, 1603 et suiv.
Ajournement : (mot.) 3890.
Alcool méthylique fourni aux fabricants, (sub.) 1614 et suiv.
Baie Georgienne : station biologique, laboratoire, (sub.) 3801.
Baleiniers : droit de $50 pour chacun, (motion pour comité sur projet de résolution) 6245; en comité, 6894 ; pêcheries, bill (n° 223), (droit de $50), y relatif, 1re l., 6895 ; 2e l. et comité, 7047 ; 3e l., 7049.

Brodeur, hon. Louis-Philippe—*Suite.*

Baril, Alfred, emploi à Sorel, (rép. à int. Léonard, 865.

Bateaux: pêcheurs des Etats-Unis, allocation aux percepteurs des douanes sur émisison de permis de pêche à ces bateaux, (sub.) 3803.

Bateaux à vapeur : inspection, bill (n° 16) modifiant loi de 1898, 2e l., 1188 ; inspection (sub.) 3781.

Bouées : installation dans le chenal, entre Châteauguay et Beauharnois, (rép. à int. Piché) 2795 ; fabriquées à l'étranger, (rép. à int. Foster) 3495 ; entretien et réparations des bouées, (sub.) 3710 et suiv.

Bouées à gaz: paiements à Thomas L. Wilson, (rép. à int. Foster) 794; nombre et coût, (rép. à int. Taylor) 1016; explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4982 et suiv.

Brooks, F. L. et Cie, paiement fait à cette maison, (rép. à int. Foster) 1143, (rép. à int. Northrup) 3499.

Canaux: éclairage, (rép. à mots. Sproule et Foster pour doc.) 6725 et suiv.

Capitaines et seconds de navires: bill (n° 7) modifiant la loi, relative à leurs certificats, 2e l., 479 et suiv.; comité, 485 et suiv., 872 et suiv.; 1033; (mot. pour renvoi à comité spécial) 1033.

Carbure: achat, (rép. à int. Foster) 1020, 1139.

Château-Richer: quayages depuis 1904, (rép. à int. Ames) 4821.

Chemins de fer: bill (n° 17) modifiant la loi de 1903, 2e l., 918.

Compagnies d'assurance: commission d'enquête, travaux, (débat sur observ. Kemp) 3897.

Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, en comité, 5834.

Comptes publics, comité, malentendu au sujet de la convocation d'une réunion, (rép. à observ. Foster) 6993.

Coughlin, B. J., paiements à lui faits, (rép. à int. Foster) 1015.

Cowie, passe migratoire du barrage de, à Milton, comté de Queen, (rép. à int. Crocket) 1923.

Débats: comité, 2e rapport, préparation d'un index analytique, (débat sur mot. Gervais pour adop.) 2085.

Demers, Joseph: réclamation, (rép. à int. Boyce) 788.

Dickenson's-Landing: phare, coût, (rép. à int. Taylor) 1015.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, sur mot. Aylesworth, amend. à l'article 5, 7480; sur mot. Aylesworth pour 3e lecture et adoption des amendements, 7499 et suiv.; amendements du Sénat, 7910 et suiv.

Doré: pêche dans le lac Huron, saison interdite, (rép. à int. Gunn) 2095.

Dragueurs: de MM. Daly et Hanman, usage, rép. à int. Taylor) 787; dragueurs sous la direction de l'ingénieur Cowie, (rép. à int. Lancaster) 4262; nouveaux dragueurs dans le Saint-Laurent, (sub.) 7776; dragueur "Galveston," dans le Saint-Laurent, (sub.) 7777.

Dragueur "Galveston": achat par le Gouvernement, (rép. à int. Barker) 2517; achat, (sub.) 2995, 2998.

Ecole de marine, création, (rép. à int. Piché) 2797.

Brodeur, hon. Louis-Philippe—*Suite.*

Fleuve Saint-Laurent: éclairage, coût, (rép. à int. Taylor) 1191, 1625; chenal des navires, (sub.) 2966; profondeur du chenal entre Québec et Montréal, (rép. à int. Gervais) 4910.

Foin : débat sur projet de résolution Beauparlant tendant à en réglementer la vente, 4114 et suiv.; (motion pour renvoi du bill (n° 116) à cette fin, au comité d'agriculture) 4124.

Fonte: livrée à Sorel pour le département de la Marine et des Pêcheries, paiements, (rép. à int. Bergeron) 5129.

Found, W. A., observateur météorologique, allocation, (sub.) 3778.

Fraser, B. H. et J. F., emploi, (rép. à int. Foster) 1022.

Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest—bateau-patrouille dans la baie d'Hudson, (sub.) 4981.

Gallant, W. A., emploi, (rép. à int. Ganong) 1144.

Gaz et lumière électrique, (sub.) : appointements des inspecteurs, 2677.

Goodall, J. A., permis de pêche à lui accordé, (rép. à int. Boyce) 6245.

Goose-Harbour : pose de bouées, (rép. à int. Lefurgey) 3838.

Grands lacs : pêcheries, enquête, protection, (rép. à int. Bennett) 594; (rép. à int. Boyce) 788.

Homarderies, (sub.) 3793.

Hôpitaux de marine : réparations, soin des matelots, (sub.) 3779.

Houille : achat de la Cie Allan, (rép. à int. Ingram) 4355.

Huile : achat, (rép. à int. Foster) 1021.

Ile-aux-Perdrix, aqueduc, (sub.) 5013.

Ile du Prince-Edouard : navigation d'hiver, construction d'un steamer à cette fin, (rép. à int. Hughes) 334, (rép. à int. McLean) 348 ; entretien des communications avec terre ferme, de 1900 à 1905, dépenses, (rép. à int. Martin) 866 ; navigation d'hiver, (rép. à observ. Martin) 1005.

Immigration : agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, M. de Cœli, agent en Belgique, (sub.) 1692.

Lac Saint-François, îles ; combien, à qui? etc., (rép. à int. Bergeron) 7854.

Lac Saint-Louis : levés hydrographiques ; quand seront-ils terminés? (rép. à int. Piché) 342.

Lac Cecebe : phare, construction, paiements aux ouvriers, (rép. à int. Bennett) 1735.

Lac des Deux-Montagnes : levés hydrographiques ; le Gouvernement se propose-t-il d'en faire faire sur ce lac ? Quand et combien faudra-t-il de temps pour achever ce travail? (rép. à int. Piché) 342.

Lac Winnipeg, service d'un steamer, construction de ce steamer, (sub.) 7779, 7815.

Levés hydrographiques, (sub.) 3778.

Louisbourg : hôpital de marine, construction, coût, garde, etc., (rép. à int. Daniel) 1917, 2090.

Maisonneuve, élection partielle, (rép. à observ. Monk)2274 et suiv.

Marine marchande du Canada ; (rép. à observ. Lewis) 1247 et suiv.; rapport annuel, dépôt) 5118.

Marine norvégienne, concurrence, article du "Record," de Sydney, (rép. à observ. Black) 4190 et suiv.

Marine et Pêcheries : ministère, appointements et dépenses, (sub.) 384 et suiv.; rap-

Brodeur, hon. Louis-Philippe—*Suite.*

port annuel, (dépôt) 503 ; agence de Montréal, employés, local, etc. (rép. à int. McLean) 1141 ; rapport annuel, dépôt, (rép. à int. Borden) 1306 ; agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3684 et suiv.

Matelots : naufragés et dans le dénûment, (sub.) 3781 ; enrôlement forcé dans la Colombie-Anglaise, enquête, (rép. à int. Borden) 5117.

Merwin, George T., paiements à lui faits, (rép. à int. Foster) 793 ; (rép. à int. Northrup) 3499.

Miscouche, I.P.-E., batture, bouées, (rép. à int. Lefurgey) 601.

Montmagny : traitement de Louis Dionne, percepteur des douanes et maître du port, (rép. à int. Paquet) 4820.

Montréal : commission du port, bill (n° 124) y relatif, 1ère l., 1725 ; 2e l. et comité, 2251 ; comité, 2267, 2693, 2709 ; 3e l., 2732 ; commission du port, honoraires de présence à chaque membre et ex-membre, (rép. à int. Daniel) 1730 ; recettes et dépenses du port, (rép. à int. Sinclair) 2801 ; commission du port, avances de certaines sommes d'argent à ladite commission, (mot. pour comité sur projet de résolution) 5753 ; en comité, 6893 ; projet lu et adopté, 6894 ; bill (n° 222) à cette fin, 1ère l., 6894 ; 2e l. et comité, 7039 ; 3e l., 7047.

Naufrages : sur la côte du Pacifique, (rép. à int. Smith) 350 ; accidents et naufrages sur le fleuve Saint-Laurent, (rép. à int. Bergeron) 605, 795, 1007, 1135 ; enquête, (sub.) 4981.

Navigation : dans le détroit de Northumberland, (rép. à int. Hughes) 1305 ; dans les eaux de la Colombie-Anglaise, (débat sur observ. Macpherson) 1529, 1537 et suiv.; feux pour la navigation, par qui fournis ? (rép. à int. Bennett) 4818 ; aide, (sub.) 7800.

Navires : sûreté des, bill (n° 48) modifiant loi y relative, 2e l. et comité, 1189 ; 3e l., 1252 ; comité, 3e l., 4124 et suiv.

Navires de l'Etat : approvisionnements, dépenses, (rép. à int. Foster) 1015; service, personnel et nombre de navires, (rép. à int. Foster) 1029, 1045.

Noble, W. H., emploi, (rép. à int. Foster) 1022.

Observatoire magnétique, (sub.) 3777.

Palmer's-Point, phare, construction, réclamation de G. W. Palmer, (rép. à int. Fowler) 6244.

Pêche : à la claie, dans le comté de Charlotte, nouveaux permis, à qui accordés, (rép. int. Ganong) 1619 ; permis accordés dans le comté de Queen, (rép. à int. Lefurgey) 4264.

Pêcheries, (sub.) : inspecteurs, gardes-pêche, etc., 3785, 3801 ; service de protection des pêcheries, 3796, 3802 ; exposition des pêcheries du Canada, 3799 ; primes de pêche, distribution, 3800 ; usines pour réduction du chien de mer, 3800, 3803 ; école de salaison de poisson, 3801 ; juridiction, (rép. à int. Lefurgey) 794 ; bill (n° 223), (taxe de $50 sur les baleiniers), 1ère l., 6895 ; 2e l. et com., 7047 ; 3e l., 7049.

Phares : phares de Jack-Straw, Red-Horse et Gananoque, substitution d'éclairage et entretien, (rép. à int. Taylor) 603 ; phares : construction et coût, (rép. à int. Foster) 1022 ; salaires et allocations des gardiens, (sub.) 3676 et suiv.; entretien et réparations de phares et bateaux-phares, (sub.) 3710 et suiv., 3899 et suiv., 4981-4982; construction de phares, et aides à la navigation, (sub.) 4901 et suiv., 5030 et suiv., 5071 et suiv.

Pilotage : commission du, rétribution de leurs services, (rép. à int. Borden) 794 ; bill (n° 219) modifiant la loi relative au pilotage, 1ère l., 6718 ; commission d'enquête, Sydney-nord, (rép. à mot. Boyce pour doc.) 6995 et suiv.

Piscifactures, (sub.) : 3793, 3803.

Prescott : phare du moulin à vent, coût, (rép. à int. Taylor) 1015.

Quais permanents, dans le lac Saint-Pierre et ailleurs dans le Saint-Laurent, (sub.) 7777.

Québec, pont, (débat sur observ. Armstrong) 231 ; levée Louise, subvention pour compléter travaux, (mot. pour comité) 3593 ; prêt de $150,000 à la commission du port, (projet de résolution) 4023 et suiv.; bill (n° 174) à cette fin, 1ère et 2e l., et comité, 4031 ; comité, 4920 ; 3e l., 4928 ; pilotes, examen, (rép. à int. Ames) 4068.

Revenu de l'Intérieur, ministère, rapport annuel, 1ère et 2e parties, (dépôt) 232 ; appointements et dépenses, (sub.) 380 et suiv.

Rivière-des-Français, phare, construction, (rép. à int. Bennett) 1923.

Rivière Magnetawan, phare, construction, (rép. à int. Bennett) 6986 et suiv.

Rivière Ottawa : bouées à ajouter depuis l'écluse de Carillon jusqu'au canal Sainte-Anne-de-Bellevue, (rép. à int. Boyer) 1423.

Robertson, Andrew C., inspecteur des pêcheries, (rép. à int. Fowler) 4263.

Saint-Anicet : quai, réparations, gardien, (rép. à int. Walsh) 1619.

Sault Sainte-Marie : dépôt de charbon sur quai de l'Etat, (rép. à int. Boyce) 3592.

Service météorologique, (sub.) 3778.

Service océanique et fluvial, dépenses casuelles en général, (sub.) 7801, 7811 et suiv.

Sifflets de brume : inspection, (sub.) 3784.

Signaux : compagnie canadienne de signaux de brume, paiements à elle faits, (rép. à int. Foster) 793.

Sirop d'érable : falsification, moyens à prendre pour l'empêcher, (débat sur mot. Boyer) 1460 et suiv.

Souris: séchoir à poissons, construction, employés, etc., (rép. à int. McLean) 1424.

Steamer "Arctic" : approvisionnement, dépenses, (rép. à int. Foster) 1014 ; enquête sur son voyage, (débat sur mot. Laurier et amend. Borden) 3754 et suiv.; (débat sur mot. MacLean pour adoption du 2e rapport du comité d'enquête) 6587 et suiv., 6695 et suiv.

Steamer "Kestrel", tonnage, emploi, coût, (rép. à int. Foster) 1021.

Steamer "King Edward", (rép. à int. MacLean) 4904.

Steamer "Maisonneuve" : emploi, équipage, coût, dépenses, (rép. à int. Northrup) 1620.

Steamer "Neptune", réparations, (sub.) 5013.

Steamer "Rembrandt", charbonnier, perte enquête à ce sujet, (rép. à int. Laurence) 1914.

Brodeur, hon. Louis-Philippe—*Suite.*

Steamer "Seagull", achat, (rép. à int. Bennett) 1005.

Steamer brise-glace dans le Saint-Laurent et le détroit de Northumberland, (sub.) 7774.

Steamers et brise-glaces de l'Etat y compris l'"Arctic", (sub.) 3279 et suiv., 3435 et suiv., 3899 et suiv., 4031 et suiv., 4193 et suiv., 4872 et suiv., 4928 et suiv.

Sutherland, George M., emploi, (rép. à int. Boyce) 2328.

Syney, N.-E., bill (n° 74) concernant le port de, 1ère l., 1002; 2e l., comité et 3e l., 2251.

Système métrique, (sub.) : série de conférences, 2679 et suiv.

Tabac : canadien et importé, timbres, (sub.) 1612 et suiv.

Télégraphie Marconi : service à travers l'Atlantique, (rép. à int. Maclean) 334 ; stations, installation et entretien, (rép. à int. Foster) 792 ; stations à Cap-Race et Cap-Ray, (sub.) 7777.

Terres fédérales : titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3018 et suiv.

Tyner's-Head : sifflet de brume, coût, (rép. à int. Stockton) 2333.

Williard, René A., transfert et appointements, (sub.) 5013-14 ; appointements, (sub.) 7774.

Young, hon. John, érection d'un monument à Montréal, bill (n° 55) permettant aux commissaires du port d'y contribuer, 1re l., 680 ; 2e l., comité et 3e l., 2251.

Bruneau, Arthur Aime, *Richelieu.*

Compagnie d'assurance de Rimouski, contre le feu, bill (n° 88), (motion pour adoption) 5062.

Bureau, Jacques, *Trois-Rivières et Saint-Maurice.*

Association dite "North-West Commercial Travelers' Association of Canada", bill (n° 212) la constituant en corporation, 1re l., 6143 ; 2e l., 6893 ; comité et 3e l., 7472.

Bouées à gaz : explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4987 et suiv.

Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6264 et suiv., 7279.

Chemin de fer Québec-Midland, bill (n° 23) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; comité, 1345; 3e l., 1346.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," marchés conclus avec elle pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2073 et suiv.

Compagnie de navigation Richelieu-Ontario, bill (n° 65) y relatif, 1ère l., 859; 2e l., 1007; comité et 3e l., 3834.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, article 3, 6838 et suiv., amendement, 6838, 6839. rejeté, 6840; article 3, amendement Béland, 6841; 3e l., amendement Ross, 7407 et suiv; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7494 et suiv.

Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1383 et suiv.

Bureau, Jacques—*Suite.*

Fruits; bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2619.

Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81) concernant la compagnie du, 1ère l., 1034; 2e l., 1347; comité, 4051, 4303, 4496, 6147, 6159 et suiv.; (mot. pour 3e l.,) 6489; amendement Maclean, 6493, mis aux voix et rejeté, 6494; 3e l., 6495.

Burrows, Theodore Arthur, *Dauphin.*

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5818 et suiv.

Réserves forestières, bill (n° 47) y relatif, en comité, 5678 et suiv.

Terres fédérales: administration et vente, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête 4719 et suiv.

Caldwell, Thomas Boyd, *Lanark-nord.*

Chemins de fer: subventions, (en comité sur projet de résolution) 6307 et suiv.

Fer: fabrication avec le minerai du Canada, octroi de primes, (débat sur mot. Conmee) 3874 et suiv.

Calvert, William Samuel, *Middlesex-ouest.*

Allen, James, bill (n° 192) tendant à lui faire droit, 1ère l., 5206; 2e l., 5360; comité et 3e l., 6189.

Banque Coloniale du Canada, bill (n° 188) la constituant en corporation, 1ère l., 4914; 2e l., 5360; comité et 3e l., 5634.

Banque dite "Farmers' Bank of Canada," bill (n° 127) y relatif, 1ère l., 1800; 2e l., 1912; 3e l., 3316.

Bills d'intérêt privé, présentation, (observ. sur mot. Macpherson pour prolongation de délai à cette fin) 2892.

Bulmer, Nettie N., bill (n° 218) pour lui faire droit, 1ère et 2e l., 6862; 3e l., 7193.

Chambre des communes: règlements, étude, 7829.

Chemin de fer Canadien du Pacifique, bill (n° 22) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; comité et 3e l., 1180.

Chemin de fer de Grand-Valley, bill (n° 130) concernant la compagnie du, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; comité et 3e l., 6188.

Chemin de fer de Niagara, Queenston et Sainte-Catherine, bill (n° 25) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; 3e l., 3766.

Chemin de fer de Niagara, Sainte-Catherine et Toronto, bill (n° 133) concernant la compagnie du, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; comité et 3e l., 4051.

Chemin de fer de Thorold au lac Erié, bill (n° 126) concernant la compagnie du, 1ère l., 1800; 2e l., 1912; comité et 3e l., 3264.

Compagnie d'éclairage et de force motrice de Puebla, bill (n° 128) changeant son nom en celui de compagnie des tramways, d'éclairage et de force motrice de Puebla, 1ère l., 1800 ; 2e l., 2128 ; 3e l., 2733.

Compagnie mexicaine d'éclairage et de forces motrices, bill (n° 95) y relatif, 1ère l., 1300; 2e l., 1624; 3e l., 2733.

Compagnie dite "Mexican Electric Company," bill (n° 96) ayant pour objet de changer son nom en celui de "Mexican Tramway and Electric Company," 1ère l., 1300; 2e l., 1624; comité, 2733; 3e l., 2735.

Compagnie du pont Trans-Niagara, bill (n° 161) y relatif, 1ère l., 3140 ; 2e l., 3324 ;

Calvert, William Samuel.—*Suite.*
comité et 3e l., 6188 ; amendement du Sénat, 2e l., 7473, adoption, 7575-76.
Compagnie de prêts et d'épargnes de Huron et Erié, bill (n° 21) y relatif 1ère l., 362 ; 2e l., 541 ; comité et 3e l., 3834.
Compagnie de tramways, d'éclairage et de forces motrices de Rio-de-Janeiro, bill (n° 94) y relatif, 1ère l., 1300 ; 2e l., 1624 ; 3e l., 2733.

Campbell, Archibald, *York-centre, O.*
Banque dit " Chartered Bank " de Londres et du Canada, bill (n° 204) la constituant en corporation, 1ère l., 5666 ; 2e l., 5893; comité et 3e l., 6892.
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6263 et suiv., 6389 et suiv.
Chemins de fer et Canaux, comité, (mot. pour siéger pendant séances de la Chambre) 5497.
Chemin de fer de la baie James, bill (n° 184) concernant la compagnie du, 1ère l., 4870 ; 2e l., 5360 ; comité et 3e l., 5634.
Chemin de fer Schomberg-Aurora, bill (n° 102) concernant la compagnie du, 1ère l., 1517 ; 2e l., 1767.
Chemin de fer de Vancouver à l'île Lulu, bill (n° 29), en comité, 1181 et suiv., 1344 et suiv.
Chemin de fer de Vancouver au sud de la vallée du Fraser, bill (n° 87) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 3265.
Compagnie d'assurance du Canada contre les accidents en général, bill (n° 203), la constituant en corporation, 1ère l., 5666 ; 2e l., 5893 ; comité et 3e l., 6892.
Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, en comité, 5833, 6103 et suiv.
Compagnie du pont et du chemin de fer terminal de Fort-William, bill (n° 120), en comité, 5535.
Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61), en comité, 4656 et suiv.
Compagnie du typewriter Underwood, bill (n° 123) concernant brevet (n° 69140) de la, 1ère l., 1724 ; 2e l., 1848.
Cour suprême de judicature du Nouveau-Brunswick, bill (n° 224), 3e l., 7391 et suiv.
Edmunds, Henry, bill (n° 69) concernant certains brevets de, 1ère l., 921 ; 2e l., 1346 ; 3e l., 2267.
Fer : fabrication avec le minerai du Canada, octroi de primes, (débat sur mot. Conmee) 3881 et suiv.
Grains, inspection, (sub.) 7755 et suiv.
Gray, Franklin Montgomery, bill (n° 122) concernant certain brevet de, 1ère l., 1724 ; 2e l., 1848 ; comité, 5065 ; 3e l., 5069.
Houk, Henry Luther, bill (n° 51) concernant un brevet à lui, 1ère l., 680 ; 2e l., 961 ; comité et 3e l., 3264.
McIntosh, Eileen Mary, bill (n° 185) pour lui faire droit, 1ère l., 4870 ; 2e l., 5071; (mot. Northrup) 5574 ; comité, 6190 ; 3e l., 6208.
Marine et Pêcheries : agences, (sub.) 3707.
Peer, Jean-Albert, bill (n° 169) tendant à lui faire droit, 1ère l., 3492 ; 2e l., 3834 ; comité, 5070, 5582 ; 3e l., 5595.
Poids et mesures, bill (n° 14) modifiant loi y relative, 1ère l., 174 ; 2e l., 905 ; renvoi au comité d'agriculture et de colonisation, 914; en comité, 2130 ; 3e l., 3047, 3050.

Campbell, Archibald.—*Suite.*
Preston, Mary Emeline, bill (n° 168) tendant à lui faire droit, 1ère l., 3492 ; 2e l., 3834 ; comité et 3e l., 5070.
Preston, W. T. R., (débat sur motion Monk demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration) 7116 et suiv.
Spencer, Muriel Violet, bill (n° 208 pour lui faire droit, 2e l., 5893 ; comité et 3e l., 6232.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l " Arctic ", (sub.) 4240 et suiv.
Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81), en comité, 4055 et suiv.

Carney, Michael, *Halifax.*
Intercolonial, (sub.) : pour renforcer ponts, 5174.

Carrier, Louis A., *Lévis.*
Lévis : bassin de radoub trop petit, (int.) 4818

Carvell, Frank Broadstreet, *Carleton, N.-B.*
Camps militaires: registres matricules, transmission au ministère, (observ. sur int. Hughes) 1038.
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, embranchements, bill (n° 75), en comité, 5622, 6110 et suiv., 6176 et suiv., amendement, 6114, mis aux voix et adopté, 6187.
Chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, bill (n° 86) concernant la compagnie du, 1ère l., 1299 ; 2e l., 1623 ; comité, 2735, 2773 ; 3e l., 2779.
Chemin de fer Transcontinental National, tracé entre Québec et Moncton, (débat sur mot. Crocket pour doc.) 1496 et suiv.
Code pénal de 1902, bill (n° 209) le modifiant quant aux loteries, 1ère l., 6143 ; 2e l., comité et 3e l., 7877-81.
Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3829 et suiv.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5859 et suiv.; article 9, 6443 et suiv.; article 11, 6460, 6536 et suiv.
Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1332 et suiv.
Marine et pêcheries, agences, (sub.) 3706.
Preston, W. T. R., (débat sur mot. Monk pour le faire comparaître à la barre de la Chambre comme témoin, et sur amendement Laurier) 4614 et suiv.
Représentation de chaque province au Parlement, (débat sur mot Hughes) 1167.
Steamer " Arctic ". enquête sur son voyage, (débat sur mot. MacLean pour adop. du 2e rapport du comité d'enquête) 6574 et suiv.. 6615 et suiv.

Cash, E. L., *Mackenzie.*
Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75), en comité, 6103.

Chisholm, Thomas, *Huron-est.*
Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 28.
Annuaire statistique, (sub.) 2751.
Chambre des communes, ventilation, (débat sur observ. Bristol) 7564 ; éclairage et acoustique, idem, 7564.
Chemin de fer Transcontinental National, état des travaux de construction, (int.) 4003.

Chisholm, Thomas.—*Suite.*

Commission des chemins de fer : démission de M. J. E. Duval, inspecteur des accidents. (int.) 2799.
Congrès universel postal : représentant à Rome, (int.) 2799.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité. 5874 et suiv; article 2, 6750 et suiv.
Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest. (débat sur observ. Borden) 1322.
Immigration : agents à l'étranger, appointements, (sub.) 1404 et suiv.
Indiens : de la Colombie-Anglaise, soins médicaux et médicaments, 1120.
Invitation au roi et à la reine à visiter le Canada, adresse à cette fin, (observ. sur motion Belcourt) 1750.
Tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1949 et suiv.
Terres fédérales : administration, (débat sur observ. Ames) 3262, 3265 et suiv.; homesteads dans les T.N.-O., irrégularités, (observ.) 1409.
Viande en conserves : importée au Canada, (int.) 5127.

Chisholm, William, *Antigonish.*

Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, article 3, paragraphe "j", amendement Hughes, 5874 et suiv.
Glace-Bay, port, quai de Georgeville, (sub.), renvoi du surveillant Macpherson, 6969 et suiv.
Gray, Franklin Montgomery, brevet, bill (n° 122) y relatif, en comité, 5069.
Steamers et brise-glace de l'Etat, y compris "l'Arctic", etc., (sub.) 4888 et suiv.

Cinq-Mars, Joseph-Ernest-Eugene, *journaliste.*

Explication sur un fait personnel par M. Foster, écrit de M. Cinq-Mars, comparution de ce dernier à la barre de la Chambre, (observations et explications) 5425 et suiv.

Clare, George A., *Waterloo-sud.*

Phares, construction, et aides à la navigation, approvisionnement de carbure, (sub.) 5086.

Clarke, Alfred H., *Essex-sud.*

Cabotage : mot. modifiant loi y relative) 609.
Chemin de fer terminal d'Essex, bill (n° 92) concernant la compagnie du, 1re l., 1300 ; 2e l., 1624 ; 3e l., 2128.
Chemin de fer de Windsor à Chatham et à London, bill (n° 146) constituant en corporation la compagnie du, 1re l., 2384 ; 2e l., 2791 ; comité et 3e l., 5360.
Chemin de fer de Windsor, Essex et Lake-Shore-Rapid, bill (n° 150) concernant la compagnie du, 1re l., 2384 ; 2e l., 2791 ; comité, 5356-57 et suiv.; comité et 3e l., 5535.
Compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nord de l'Alberta, bill (n° 93) la constituant en corporation, 1re l., 1300 ; 2e l., 1624.
Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3817 et suiv.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité; article 16, 6541 et suiv., amendement, 6543, adopté, 6543 ; sous-amendement Guthrie à amendement Monk, sur l'article 3, 7454 et suiv.
Intercolonial, (sub), emploi des noirs, (sur observ. Clements) 7716 et suiv.
Preuve : bill (n° 68) modifiant la loi de 1893 y relative, en comité, 1818 et suiv.
Tarif : comparaison entre le tarif américain et le tarif canadien quant aux produits agricoles, (débat sur observ. Clements) 5026 et suiv.

Clements, Herbert S., *Kent-ouest.*

Agriculture : importation et exportation de produits agricoles, (mot. pour doc.) 2099.
Clôture en fil métallique sur la ligne-frontière, construction, (int.) 1735.
Creek McLaren : chaussée, (int.) 609.
Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1321.
Fil métallique à clôture : importé, inspection, (int.) 181.
Ile Pelée : câble, immersion, frais, (int.) 607.
Ile du Prince-Edouard : chemin de fer, salaires des employés, (mot. pour doc.) 3025.
Intercolonial : emploi des noirs, (observ.) 7715 et suiv.
Leamington : bureau de poste, (int.) 607.
"Military Gazette", publication, (int.) 601.
Pensions à certains membres du conseil privé, bill (n° 220) abrogeant l'acte relatif, en comité, 7838 et suiv.
Porcs : peste porcine, quarantaine dans township de Kent, (int.) 178 ; (mot. pour doc.) 671.
Postes, (sub.) : transport des dépêches, 550 et suiv.; divers, 569 et suiv.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11), en comité, 7007 et suiv.
Rivière Thames : exploration, (int.) 180 ; dragage, (int.) 181 ; travaux pour empêcher débordement, (mot. pour doc.) 801 ; quais à l'embouchure de cette rivière, (sub.) 7186.
Rondeau, port, améliorations, (sub.) 7186.
Silverwater, quai, (sub.) 7188 et suiv.
Stations agronomiques, (sub.) 7605 et suiv.
Tabac: brut, en feuilles, importé, augmentation des droits, (int.) 181.
Tarif: tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1936 et suiv.; comparaison entre le tarif américain et le tarif canadien, quant aux produits agricoles, (observ.), débat, 5015 et suiv.
Tubes et tuyaux en fer, importés, droits, (int.) 180.

Cochrane, Edward, *Northumberland-est, O.*

Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 7270.
Douanes: appointements et dépenses, (sub.) 514 et suiv.
Intercolonial, (sub.): pour renforcer ponts, 5158.
Pénitencier de Kingston, (sub.) 7750.
Phares: construction, et aides à la navigation, (sub.) 5044 et suiv.

Cockshutt, William F., *Brantford.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 100.

Cockshutt, William F. —*Suite.*

Brantford, revenu postal et douanier, (int.) 351; bureau de poste, salaires et gages, (int.) 352; droits d'accise, perception, de 1900 à 1905, (int.) 589.

Budget: exposé budgétaire, débat, 3986 et suiv.

Canadian Bible Society, Auxiliary to the British and Foreign Bible Society, bill (n° 20) la constituant en corporation, 1ère l., 362; 2e l., 541; 3e l., 2733.

Commission géologique: appointements, (sub.) 426 et suiv.

Chutes Niagara : conservation, pétition à cette fin, (int.) 1140.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, article 4, 5921 et suiv.; article 5, 5936 et suiv.

Douanes: appointements et dépenses, (sub.) 511, inspection, conseil des douanes, statistiques, (sub.) 528 et suiv.

Electricité: exportation de l'énergie électrique, etc., règlementation, bill (n° 145) à cette fin, 3174 et suiv.; comité, 4139 et suiv.

Indiens, (sub.): frais de justice, 755; Indiens de la Colombie-Anglaise, soins médicaux et médicaments, 1123.

Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.) débat sur mot. Paterson, 705 et suiv.

Intercolonial: situation financière, (débat sur observ. Emmerson) 314 et suiv.

Johnson, M., mise la retraite et remplacement, (int.) 4069.

Lewis, Jameison Webster, affranchissement, bill (n° 85) y relatif, en comité, 2898 et suiv.

Magazines: frais de port, augmentation, (int.) 2334, 2893.

Poids et mesures: bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 2e l., 913 et suiv.

Conmee, James, *Baie du Tonnerre et Rivière La Pluie.*

Chemins de fer: bill (n° 152) modifiant la loi de 1903 y relative, 1ère l., 2512; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6247 et suiv., 7276 et suiv.; amendements du Sénat, 7786; subventions, (en comité sur projet de résolution) 6305 et suiv., 6345 et suiv.

Chemin de fer du Pacifique à l'Atlantique, bill (n° 173), en comité, 6214 et suiv.; 6864 et suiv.

Compagnie dite "Canadian-Minnesota Bridge Company," bill (n° 91) la constituant en corporation, en comité, 2556 et suiv.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5769 et suiv., 5835, 5837 et suiv., amendement au paragraphe "n" de l'article 3, 5880, rejeté, 5884; 5914 et suiv.; article 6, 5954 et suiv.; article 11, 6471 et suiv.; article 16, 6541 et suiv.; article 3, paragraphe "d", 6783 et suiv.; 6810 et suiv, amendement, 6811; article 3, paragraphe "r", 6825; amendement, 6825, adopté, 6825; article 3, paragraphe "s", 6826; article 4, 6847; 3e l., amendement Ross, 7407; amendement Ross à article 4, 7431 et suiv.; amendement Monk à article 3, 7452; sous-amend. Guthrie, 7453 et suiv.; amend. Galliher à art. 3, 7457; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7525 et suiv.; amendements du Sénat, 7887 et suiv.

Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1351 et suiv.

Conmee, James —*Suite.*

Fer : fabrication avec le minerai du Canada, octroi de primes, (mot.) 3844 et suiv., 3882 et suiv.

Steamers et brise-glaces de l'Etat, (sub.), 3911 et suiv.

Copp, Albert J. S., *Digby.*

Archives, (sub.) : 7585, services de M. Doughty, 7585.

Steamers, (sub.) : entre Saint-Jean et Digby, 7759, 7795 et suiv.

Costigan, hon. John, *Victoria, N.-B.*

Chemin de fer Transcontinental National, tracé entre Québec et Moncton, (débat sur mot. Crocket pour doc.) 1768 et suiv.

Pensions de certains membres du conseil privé et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 3138.

Crawford, John, *Portage-la-Prairie.*

Chemin de fer de Prince-Albert et de la Saskatchewan du Nord, bill (n° 221) autorisant la compagnie du, 1ère l., 6862, 2e l., 6893 ; en comité et 3e l., 7472.

Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, 1ère l., (motion) 6718.

Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, 1ère l., 1034 ; 2e l., 1346 ; en comité, 5595 et suiv., 5821 et suiv., 6100 et suiv., 6175 et suiv., amendement Carvell, 6114, mis aux voix et adopté, 6187 ; en comité, 6232 ; 3e l., 6788 ; comité et 3e l., 6892.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," pour importation d'immigrants, marchés avec elle, (débat sur mot. Foster pour y mettre fin) 2146 et suiv.

Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 3657 et suiv.

Terres fédérales : administration et vente, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4683 et suiv.

Crocket, Oswald S., *York, N.-B.*

Chemin de fer Canada-Est, chef du mouvement, bureau transporté à Newcastle, N.-B., (int.) 1025.

Chemin de fer Transcontinental-National : tracé dans le Nouveau-Brunswick, (mot. pour doc.) 210; tracé adopté entre Winnipeg et Québec, (int.) 433, 792 ; entre Québec et Moncton, (int. 434, 729, (mot. pour doc.), débat, 1471 et suiv., 1768 et suiv.; étude du tracé et construction, (sub.) 5241 et suiv.

Cowie, passe migratoire du barrage de, à Milton, comté de Queen, (int.) 1923, (mot. pour doc.) 1927.

Douanes : appointements et dépenses, (sub.) 519.

Fleuve Saint-Jean et tributaires, (sub.) 7134 et suiv.

Frédéricton, N.-B., dépôt de cavalerie, (int.) 192.

Indiens, (sub.) : frais de justice, 758 et suiv.

Daniel, John W., *Saint-Jean, ville.*

Accise, (sub.) : appointements, 1065.

Canso, service médical, (int.) 442.

Capitaines et seconds de navires : bill (n° 27) modifiant la loi relative à leurs certificats, en comité, 495 et suiv.

Daniel, John W.—*Suite.*
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 2631.
Chemins de fer et Canaux, (sub.) : appointements, 5138.
Chemin de fer Transcontinental-National : tracé entre Québec et Moncton, (débat sur mot. Crocket pour doc.) 1787 et suiv. ; (sub.), étude du tracé et construction, 5243 et suiv.
Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75), en comité, 6183 et suiv.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5763 et suiv.; 5792, 5803, 5853 et suiv.; article 11, 6519 et suiv.; article 16, 6541 et suiv.; article 2, 6736 et suiv.; amendements du Sénat, 7882 et suiv.
Douanes: appointements et dépenses, (sub.) 509 et suiv.
Immigration: bill (n° 170) y relatif, en comité, 5377 et suiv., 5544 et suiv.; agences, (sub.) 5647 et suiv.
Intercolonial: pensions aux employés, (int.) 790; (sub.): pour renforcer ponts, 5146 et suiv.; améliorations à Halifax, 5196 et suiv.; matériel roulant, 5202 et suiv.
Intérieur: ministère, (sub.) 377.
Louisbourg: hôpital de marine, construction, coût, garde, etc.; (int.) 1917, 2087.
Montréal: commission du port, bill (n° 124) y relatif, 1ère l., 1726; honoraires de présence payés à chaque membre et ex-membre, (int.) 1730; commission du port, bill (n° 124) y relatif, en comité, 2721.
Pénitenciers, bill (n° 176), en comité, 5533.
Phares: construction et aides à la navigation, (sub.) 5074 et suiv.
Revenu de l'Intérieur: ministère, (sub.) 382.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercice, construction, (int.) 443; service postal, amélioration, (int.) 7913.
Skeffington, M., détective, renvoi, (int.) 189.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris "l'Arctic," (sub.) 4896 et suiv.
Steamer "Grosse Isle", (sub.) 2766 et suiv.,
Système métrique, (sub.): achat d'étalons, 2673 et suiv.
13e dragons écossais, démission du commandant Smart, (observ.) 5498.
Vétérans canadiens, services rendus lors des incursions féniennes, récompenses, (débat sur mot. Monk) 652 et suiv.

Demers, Louis Philippe, *Saint-Jean et Iberville.*
Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, bill (n° 30) en comité, 1185 et suiv.
Chemin de fer de Québec à Montréal et au Sud, bill (n° 72) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 921; 2e l., 1346; comité et 3e l., 3523.
Chemin de fer de Vancouver à l'île Lulu, bill (n° 29) concernant la compagnie du, en comité, 1180 et suiv.
Compagnie de télégraphe du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61), en comité, 4865.
Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3771 et suiv., 3816 et suiv.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5799 et suiv.; article 11, 6525 et suiv.; article 2, 6765 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amendement à l'article 5, 7485; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7514, 7515, 7521, 7543 et suiv.

Demers, Louis Philippe—*Suite.*
Explication de nature personnelle par M. Foster, écrit de M. Cinq-Mars, comparution de ce dernier à la barre de la Chambre, (observ.) 5420.
Marine norvégienne: concurrence, (rép. à observ. Black) 4192.
Steamer "Arctic", enquête sur son voyage, (débat sur mot. Maclean pour adoption du rapport du comité d'enquête) 6576 et suiv.

Derbyshire, Daniel, *Brockville.*
Bouées à gaz: explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 5002 et suiv.
Chemins de fer : subventions, (en comité) sur projet de résolution) 6329.
Chemin de fer d'Ottawa à Brockville et au Saint-Laurent, bill (n° 151) concernant la compagnie du, 1ère l., 2512; 2e l., 2791; comité et 3e l., 3524.
Fromage: chambres de maturation à Brockville et ailleurs, recettes, dépenses, etc., (débat sur observ. Taylor) 2388 et suiv.
McIntosh, Mary-Eileen, bill (n° 185) pour lui faire droit, (observ. sur mot. Northrup) 5579.
Montréal : commission du port, bill (n° 124) y relatif, en comité, 2716 et suiv.
Ogden, William Edward, bill (n° 210) pour lui faire droit, 1ère l., 6143; 2e l., 6232; comité et 3e l., 6892.
Poids et mesures : bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 3e l., 3050.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, (sub): 3904 et suiv.; 4932 et suiv., 4977.
Tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1967 et suiv.

Devlin, Emmanuel B., *Wright.*
Chemin de fer de la rive Sud et du Sud de Québec, bill (n° 118) concernant les compagnies du, 1ère l., 1724; 2e l., 1847.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5769; article 11, 6479 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7525 et suiv.
Terres fédérales : administration, (débat sur observ. Ames) 3226 et suiv.
Transports : commission, dépôt et étude de son rapport, (débat sur mot. Hall pour doc.) 3392 et suiv.

Dubeau, Joseph Adelard, *Joliette.*
Chemin de fer du Nord du Canada, bill (n° 113) y relatif, 1ère l., 1629; 2e l., 1847; 3e l., 2733.
Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, en comité, 5833.
Elevage, laitage, etc., (sub.) 7629 et suiv.
Fruits : bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2626.

Dyment, Albert Edward, *Algoma-est.*
Bills d'intérêt privé: prolongation de délai, (mot.) 1629.
Chemin de fer central d'Algoma à la baie d'Hudson, bill (n° 125) concernant la compagnie du, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; comité et 3e l., 3524.
Compagnie dite "Minnesota-Canadian Bridge Company", bill (n° 91), 1ère l., 1300; 2e l., 1624; comité, 2128, 2557, 2563 et suiv., 3264; 3e l., 3264.

Dyment, Albert Edward —*Suite.*
Indiens : bill (n° 194) modifiant la loi relative aux Indiens, en comité, 5562 et suiv.

Elson, Peter, *Middlesex-est.*
Chemins de fer, bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, amendements du Sénat, 7858 et suiv.
Drapeau : à mi-mât dans l'Ontario, (int.) 4004; non hissé sur la tour du Parlement le jour de la fête nationale, (observ.) 7384 et suiv., (int.) 7668.
Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1321.
Ficelle d'engerbage : fabrication au pénitencier de Kingston, (int.) 2098.
London: bureau de poste, améliorations, coût. (int.) 2098; nouvelle salle militaire, coût, (int.) 2098.
O'Gorman, John, emploi, (int.) 1138.
Pensions à certains membres du conseil privé, bill (n° 220) tendant à abroger l'acte y relatif, 3e l., 7871 et suiv.
Stations agronomiques, (sub.) 7616 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, l' "Arctic", (sub.) 4976 et suiv.
Thorndale, bureau de poste, (int.) 1023, (mot. pour doc.) 1033.
Wiley, Daniel, emploi, (int.) 1020.

Emmerson, Hon. Henry R., *Westmoreland.*
Canal de Carillon, (sub.) : barrages, 5204.
Canal de Cornwall : halage des navires par force électrique, contrat à cette fin, (rép. à int. Lancaster) 790; (sub.): améliorations, 5492.
Canal des Galops, section Cardinal, coût estimatif, (rép. à int. Staples) 1024 ; (sub.) : pour arrêter une fuite dans la berge, 5205.
Canal de Grenville, sub.), barrages, 5204.
Canal de Lachine, (sub.) : reconstruction de murs inclinés, 5204 ; réparations, 5492 ; personnel, 7695 ; indemnité à W. Mitchell, blessé, 7711 ; installation électrique, 7722.
Canal Murray : jetée de bois à l'entrée, soumissions, (rép. à int. Walsh) 7123.
Canal de Newmarket : projeté, études, estimation du coût, (rép. à int. Lennox) 1619.
Canal de la Pointe-Farran : matériel d'éclairage au gaz acétylène, installation, dépenses, (rép. à int. Reid) 1735, 4138.
Canal Rideau : enlèvement des entrepôts, côté ouest, (rép. à int. Blain) 4815 ; affermage de force hydraulique, (rép. à int. Taylor) 3838 ; construction de trois ponts tournants, (sub.) 5302.
Canal du Sault-Sainte-Marie, (sub.) : construction, 5293, 5491; abri pour éclusiers, 7717.
Canal de Soulanges, (sub.) : construction, 5491; éclairage et force électriques, 5492; chauffage, éclairage, etc., 7722.
Canal de la Trent : enquête, (rép. à int. Hughes) 195, travaux, (rép. à int. Porter) 209 ; explorations, (rép. à int. Ward) 466 ; eaux tributaires, attributions, (rép. à int. Hughes) 864 ; profondeur du canal, (rép. à int. McColl) 866 ; creusage, (rép. à mot. Hughes pour doc.) 1635 ; surintendant, qui est-il? (rép. à int. Hughes) 1915 ; écluse de Peterborough, défectuosités, renvoi d'employés, (débat sur mot. Hughes pour doc.) 3335 et suiv.; (sub.): construction, 5294; améliorations sur rivière Holland, 5295 ; améliorations, 5300 ; forces hydrauliques, vente, louage ou cession, (rép. à int. Hughes) 1430 ; barrages construits par gouvernement d'Ontario sur cours d'eau alimentant canal de la Trent, prise en possession par le département des Chemins de fer, (dépôt de doc.) 1629; achat d'un remorqueur, 5494; personnel, 7710; réparations, 7710.
Canal Welland, (sub.) : éclairage électrique et force motrice, 5289 ; creusage, 5492 ; indemnité à D. W. Parr, rendu incapable de travailler, 7711.
Canal de Williamsburg, dépenses, (rép. à int. Reid) 1016 ; (sub.) : appareil à lever les portes, 5492.
Canaux : éclusiers, réglementation de leurs salaires, (rép. à int. Boyer) 4817.
Canaux de la province de Québec, (sub.) : nouveau tonnage, devis, plans, etc., 5204 ; construction de deux allèges, 5204.
Chambre des communes : règlements, étude, 7833 et suiv.
Charlottetown : gare, construction, soumissions à ce sujet, etc., (rép. à int. McLean) 2335.
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, 1ère l., 770 ; 2e l., et comité, 1637 ; comité, 2629, 4170, 6245 et suiv., 6349 et suiv., 7262 et suiv.; amendements du Sénat, 7786, 7857 et suiv.; mis aux voix et adoptés, 7863-64 ; bill (n° 9), idem, 2e l., 815 et suiv., bill (n° 8), idem, 2e l., 884 et suiv.; (mot. pour renvoi au comité) 890 ; nomination du comité, (mot.) 921 ; bill (n° 17), idem, nomination du comité, (mot.) 921 : statistique des chemins de fer, rapport, (dépôt) 2142 ; subventions aux, (rép. à int. Macdonell) 2798 ; études et inspections, (sub.) 5302 et suiv.; accidents, inspecteur des, (rép. à int. Pringle) 6244 ; loi des, à quelles compagnies applicable, (rép. à int. Maclean) 4066 ; quand bill modifiant loi des chemins de fer sera-t-il présenté par l'honorable M. Emmerson? (rép. à int. Bergeron) 4138; subventions aux chemins de fer, (motion pour comité sur projet de résolution) 6279, 6290; en comité, 6299 et suiv.; 6335 et suiv.; projet de résolution lu 1ère et 2e fois, et adopté, 6349 ; bill (n° 214) autorisant l'octroi de subventions à certains chemins de fer y mentionnés) 1ère l., 6349 ; 2e l. et comité, 7022 ; 3e l. 7034, 7039.
Chemins de fer de l'Etat, fournitures par la "Eastern Railway Supply Company", (rép. à int. Barker) 178; (rép. à mot. Barker pour doc.) 870.
Chemins de fer et Canaux, (sub.): appointements, 5136 et suiv.; frais de litiges. 5308; rapport, (dépôt) 128 ; documents, (rép. à mot. Martin pour doc.) 1420 ; perception du revenu, (sub.) 5476-77 et suiv.
Chemin de fer d'Ashcroft, Baskerville et Fort-George, amendements du Sénat, (adoption) 5536 et suiv.
Chemin de fer Canada-Est, chef du mouvement, bureau transporté à Newcastle, N.-B., (rép. à int. Crocket) 1025.
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 84) concernant la compagnie du, en comité, 2319 et suiv; embranchements, bill (n° 75) en comité, 5602 et suiv., 5821 et suiv., 6101 et suiv., et suiv., 6232 et suiv.
Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, bill (n° 30) en comité, 1187.

Emmerson, hon. Henry R.—*Suite.*

Chemin de fer Pacifique-Atlantique: a-t-il été déclaré d'utilité générale ? (rép. à int. Boyce) 863; bill (n° 173), en comité, 6224 et suiv.

Chemin de fer Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, bill (n° 86) concernant la compagnie du, en comité, 2773 et suiv.

Chemin de fer de Toronto à Hamilton, bill (n° 134) en comité, 4498 et suiv.

Chemin de fer Transcontinental National : rapport de la commission du, (dépôt) 128; achat des vivres, (rép. à int. Macdonell) 1193; étude du tracé et construction, (sub.) 5241 et suiv.; tracé dans le Nouveau-Brunswick, (rép. à mot. Crocket pour doc.) 210; tracé entre Winnipeg et Québec, et Québec et Moncton, (rép. à int. Crocket) 792, (mot. Crocket pour doc.), débat, 1472 et suiv.; construction, de Québec vers l'ouest et de Winnipeg vers l'est, marché à ce sujet, pour quelle somme ? (rép. à int. Morin) 1803; état des travaux de construction, (rép. à int. Chisholm) 4003.

Chemin de fer de Vancouver au sud de la vallée du Fraser, bill (n° 87) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 2780.

Chenal du nord, (sub.), barrage, 5286; creusage et barrage, (sub.) 5491.

Commission des chemins de fer: démission de M. J. E. Duval, inspecteur des accidents, (rép. à int. Chisholm) 2799; frais de la commission, (sub.) 7724.

Compagnie dite "Canadian-Minnesota Bridge Company," bill (n° 91) la constituant en corporation, comité, 2562 et suiv.

Compagnie de chemin de fer, de houille et de coke, de Hillcrest, bill (n° 157), en comité, 4507 et suiv.

Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7195 et suiv., 7466 et suiv.

Compagnie dite "New Brunswick Petroleum Company,": députés y intéressés, (rép. à int. Barker) 1012; achat d'huile sous la présidence de l'hon. M. Emmerson, soumissions, rép. à int. Fowler) 1428 ; constitution en corporation, actions de l'hon. M. Emmerson, (rép. à int. Barker) 1727.

Compagnie du pont et du chemin de fer terminal de Fort-William, en comité, 5535 et suiv.

Compagnie Woods: paiements à elle faits, (rép. à int. Monk) 466, (rép. à int. Foster) 1013.

Détroit de Seymour, étude, (rép. à int. Sloan) 5455.

Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5878 et suiv.; article 11, 6523 et suiv.

Documents: (rép. à mots. Borden et Martin pour doc.) 1419, 1420; dépôt, retard, (rép. à int. Lefurgey) 2391.

Esquimault: défense, (rép. à int. Hughes) 189.

Explication de nature personnelle: entrefilet du "Globe", de Toronto, 3232.

Floyd, C. et S., tués dans un accident, gratification à leur père, (sub.) 7695.

Fredericton, N.-B., dépôt de cavalerie, (rép. à int. Crocket) 192.

Godin, Dr A., dommage à sa propriété, réclamation, (rép. à int. Monk) 6244.

Grand chemin de fer du Nord: subvention demandé au Gouvernement. (rép. à int. Boyce) 2140.

Halifax: défense, (rép. à int. Hughes) 190.

Emmerson, hon. Henry R.—*Suite.*

Houille: arrivant par le canal de Lachine, droit, (rép. à int. Monk) 7261.

Ile du Poisson-Blanc : expropriation, etc., (rép. à int. Boyce) 863.

Ile du Prince-Edouard : chemin de fer, réclamation Haney, (rép. à int. Lefurgey) 1616 ; service des convois, (rép à int. Lefurgey) 1617 ; expropriation de terrains, enquête, rapport du commissaire, M. Weeks, (rép. à int. McLean) 1920 ; embranchement de Montague à Cardigan, construction, (rép. à int. Martin) 1922; salaires des employés sur le chemin de fer de l'I.P.-E., (rép. à int. Lefurgey) 2611, (rép. à mot. Clements pour doc.) 3025 ; reconstruction des ateliers, (rép. à int. Lefurgey) 2799 ; dommages résultant d'expropriation, (rép. à mot. McLean pour doc.) 2895 ; embranchement de Stanley-Bridge, (rép. à mot. Martin pour doc.) 3402 ; chemin de fer de l'I.P.-E., (sub.) : 5204 ; améliorations à Charlottetown, 5277 ; soumission pour vente des journaux à la gare de Charlottetown, (rép. à int. Lefurgey) 6417 ; chemin de fer de l'I.P.-E., excédent des recettes sur les dépenses, (observ.) 7693.

Intercolonial : situation financière, (observ.), débat, 130 et suiv.; huile fournie par la compagnie de pétrole du Nouveau-Brunswick, (rép. à int. Barker) 177 ; nombre d'employés, chaque année, de 1899 à 1905, (rép. à int. Morin) 223 ; trafic-marchandises, trafic, (rép. à int. Sinclair) 466 ; transport de la houille, (rép. à int. Gauvreau) 472 ; travaux, soumissions, (rép. à int. Gauvreau) 789 ; pensions aux employés, (rép. à int. Daniel) 790 ; combien d'employés, de juillet à décembre, en 1903, 1904 et 1905 ? (rép. à int. Barker) 1010; accident de Belmont, enquête et réclamations, (rép. à int. Laurence) 1027 ; gare de Saint-Philippe, trafic du bois, (rép. à int. Lapointe) 1028 ; vols par employés, (rép. à int. Fowler) 1029 ; nouveau ateliers, changement d'emplacement, (rép. à int. Fowler) 1427 ; établissement de dépôts de houille, achat de terrains, (rép. à int. Barker) 1919 ; voie de garage de Denning à Pugwash, (rép. à int. Barker) 2139 ; quai de Langille, sur l'embranchement de Pugwash, coût, etc., (rép. à int. Barker) 2139 ; attributions de F. J. Logo, chef mécanicien, (rép. à int. Lapointe) 2609 ; emploi du train Jaughin, (rép. à int. Fowler) 2800; achat d'une propriété à Halifax, (rép. à int. Borden) 1804 ; achats de charbon à la compagnie de Fundy, et de Strathcona, (rép. à int. Ames) 3325 ; pour renforcer ponts, 5139 ; déviation de la ligne à Mitchell, 5195 ; améliorations à Drummondville, 5195 ; à la Rivière-du-Loup, 5195 ; à Newcastle, 5195; à Campbellton, 5195; à Halifax, 5195 ; à Truro, 5198 ; à Stellarton, 5198 ; à Pictou, 5199 ; freins à air Westinghouse, 5199 ; prolongement jusqu'à Sydney-Mines, 5200 ; matériel roulant, 5201 ; améliorations le long de la ligne, 5204 ; service de messageries, différend, (rép. à int. Gauvreau) 5311 ; agrandissement des installations à Lévis, 5489 ; double voie sur partie du parcours, 5490 ; outillage et appareil pour manutention de la houille, 5491 ; acquisition de terrains à Moncton, débat sur observ. Ames 5968-72 et suiv.; ponts et dis-

Emmerson, hon. Henry R.—*Suite.*

tance entre Québec et Winnipeg, erreur, explication, 7692 ; excédent de recettes sur les dépenses, (observ.) 7693 ; (sub.) : service d'eau, 7694 ; station de Saint-Moïse, voie de garage, 7694 ; installations à Halifax, 7695 ; achat de terrain, achat d'huile, etc., de M. Lodge ou par son entremise, (débat sur observ. Barker) 7695-7700 et suiv.; (sub.) : échelles de côté pour wagons fermés, 7712 ; matériel roulant, 7712 ; améliorations à Rothesay, 7712 ; ateliers et terrain à Moncton, 7712 ; pour renforcer ponts, 7713 ; nouvelles voies de garage et de service, 7714 ; améliorations le long de la ligne, 7714; pour mettre le chemin entre Indiantown et Blackville en état de service, 7714 ; emploi des noirs, (rép. à observ. Clements) 7716; accident de Belmont, (rép. à observ. Laurence) 7718.

Kentville, champ de tir à la cible, (rép. à int. Hughes) 202.

Montréal : cale de radoub de Tate, loyer (rép. à int. Reid) 1425.

Murray-River : expropriations, dommages, réclamations par les propriétaires, (rép. à observ. A. A. McLean) 6145 et suiv.

Payette, Philias, réclamation, (rép. à int. Léonard) 5454.

Pêcheries : juridiction, (rép. à mot. Lefurgey pour doc.) 3153.

Port-Colborne, (sub.) : améliorations à l'entrée, 5292; élévateur, 5293; creusage entre cet endroit et Humberstone, (sub.) 5492.

Postes : perte de timbres-poste à Moncton, (rép. à int. Fowler) 1428.

Québec, pont, (débat sur observ. Armstrong) 228 et suiv.

Rapide des Galops, (sub.) : parachèvement du chenal, 5285.

Revillon Frères : bill (n° 76) concernant cette maison, en comité, 3766 et suiv.

Rivière Sainte-Marie, dragage, (rép. à int. Boyce) 467.

Rivière Scugog : barrage et écluses, construction et entretien par le Gouvt., (rép. à int. Hughes) 1915.

Rivière Trent : à qui appartiennent les eaux de cette rivière et de ses affluents ? (rép. à int. Porter) 205.

Rogersville: inspection des traverses à, (rép. à int. Ames) 2794.

Saint-Jean, N.-B. : élévateur à grains, coût, capacité, (rép. à int. Stockton) 2336.

Saint-Stanislas, coursier de règlement vis-à-vis cette paroisse, (sub.) 7723.

Skeffington, M., détective, renvoi, (rép. à int. Daniel) 189.

Succession Harwood, à Vaudreuil, moyens de communication, construction d'un quai, obligations du Gouvernement à cet égard, (rép. à int. Boyer) 1139.

Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81) concernant la compagnie du, en comité, 4303; 6154 et suiv.

Traverses de chemin de fer : achat au Nouveau-Brunswick, (rép. à int. Ames) 2334.

Wagons officiels : nombre et coût, (rép. à int. Wilmot) 1019; wagons pour le Gouverneur général, (sub.) 7723

Ethier, Joseph Arthur C., *Deux-Montagnes.*

Chemins de fer : subventions, (en comité sur projet de résolution) 6339 et suiv.

Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité : sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7534.

Ethier, Joseph Arthur C.—*Suite.*

Tabac : distribution de graines, demandes des planteurs du comté des Deux-Montagnes, à cette fin, (int.) 603.

Fielding, Hon. William Stevens, *Shelburne et Queen, N.-E.*

Académie des Beaux-Arts, (sub.) 7792.

Arbitrage entre le Canada et les provinces d'Ontario et de Québec, frais, (sub.) 7793.

Association dite "British Medical Association", réunion à Toronto, contribution, (sub.) 7793.

Auditeur général : rapport, distribution en fascicules, (rép. à int. Borden) 6288 et suiv.; bureau, (sub.) : appointements et dépenses casuelles, 7790 ; augmentation d'appointements, 7790.

Banque dite "Pacific Bank of Canada", bill (n° 50), en comité, 3322 et suiv.

Banque Provinciale du Canada, bill (n° 49) y relatif, en comité, 3317.

Billets fédéraux, impression et émission, (sub.) 7661.

Bois : surintendance des mesureurs, à Québec, vacance, (rép. à int. Morin) 3326.

Budget : exposé budgétaire, 3916 et suiv. ; (projet de résolution Fielding demandant crédits pour exercice de 9 mois finissant le 31 mars 1907) 7854; bill (n° 225) ayant pour objet d'accorder ces sommes à Sa Majesté, 1re et 2e l., 7854.

Câble du Pacifique, exploitation, pour aider à combler déficit, (sub.) 7793, détails, 7911.

Cannington: receveur de la poste, destitution, (débat sur mot. Hughes) 2528 et suiv.

Chambre des communes: employés du bureau de distribution, appointements, (débat sur mot. Laurier) 7251 et suiv.; agrandissement des pièces de l'Orateur, (rép. à mot. Foster pour doc.) 7563; ventilation, (débat sur observ. Bristol) 7573; étude du rapport du comité chargé de remanier les règlements de la Chambre, (débat sur mot. Laurier) 7674 et suiv., 7827 et suiv.

Champlain, érection d'un monument à sa mémoire, à Saint-Jean (N.-B.), (sub.) 7794.

Charlottetown, bureau du sous-receveur général, (sub.) 7661.

Chemins de fer: subventions, (en comité sur projet de résolution) 6316, 6347 et suiv.; bill (n° 214) à ce sujet, 7024 et suiv.; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 relative aux chemins de fer, en comité, 6411, subventions gagnées par les compagnies, (rép. à int. Wilson) 7259.

Chemin de fer Transcontinental-National : tracé entre Québec et Moncton, (débat sur mot. Crocket pour doc.) 1788-1794 et suiv.; bill (n° 215) modifiant la loi y relative (dépôt de $5,000,000), 1re l., 6414; (rép. à int. Borden) 6415; 2e l. et comité, 7050; 3e l., 7056.

Code pénal de 1892: bill (n° 209) le modifiant quant aux loteries, comité, 7877 et suiv.

Compagnies d'assurance: rapport à ce sujet, (dépôt) 1896, 1897; surintendant des assurances, rapport, (dépôt) 1896; démission de certains directeurs de la compagnie d'assurance des Manufacturiers, (rép. à int. Maclean) 2295; nomination d'un comité parlementaire d'enquête, (débat sur motion Maclean) 4077; enquête au sujet des compagnies d'assurance, frais, (sub.) 7797.

Fielding, hon. William Stevens—*Suite.*

Compagnies d'assurance à répartitions, enquête les concernant, (rép. à int. Hughes) 5455.

Compagnie d'assurance dite "Sterling", sur la vie, bill (n° 105) la constituant en corporation, (rép. à int. Lennox) 3316.

Compagnie d'assurance dite "United Empire", bill (n° 90) y relatif, amendements du Sénat, 2e l., 7474, adoption, 7576.

Compagnie de fidéicommis dite "Empire", bill (n° 135) en comité, 5065, 5353 et suiv., 5820 et suiv.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", pour importation d'immigrants, décret et contrats à ce sujet, (rép. à mot. Foster pour doc.) 2143 et suiv.

Compagnie du pont et du chemin de fer de Fort-William, en comité, 5536.

Compagnies de prêts: bill (n° 40) y relatif, en comité, 3359 et suiv.: (motion pour inscription parmi mesures du Gouvernement) 7050.

Compagnie de prêts et de fidéicommis de Winnipeg, bill (n° 129), en comité, 6209 et suiv.

Compagnie dite "Standard Trusts Company", bill (n° 147) en comité, 5062 et suiv.

Compagnie dite "The Western Loan and Trust Company", bill (n° 35) la constituant en corporation, en comité, 3317 et suiv.

Compagnie Woods: paiements à elle faits, (rép. à int. Taylor) 1913.

Comptes publics, comité des, (observ. sur présentation et mot. pour adop. de différents rapports par M. Roche) 7668; enquêtes et rapports au sujet des comptes publics, (sub.) 7793.

Cour suprême de judicature du Nouveau-Brunswick, bill (n° 224), 3e l., 7392.

Deniers publics: propositions par comités spéciaux, comportant dépense de, (rép. à observ. Borden) 7670.

Dimanche: observance du dimanche, bill (n° 12); quand sera-t-il soumis à la Chambre? (rép. à int. Foster) 5113; en comité, 5818 et suiv.; article 11, 6484 et suiv., 6500 et suiv., 6533 et suiv., amendement, 6536, rejeté, 6537; article 3, paragraphe "d", 6786 et suiv.; article 3, amendement Bureau, 6839 et suiv.; 3e l., amendement Ross à l'article 4, 7426 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amendement à l'article 5, 7484; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7496 et suiv.; sur l'amendement Porter au paragraphe "n" de l'article 3, 7502.

Documents: dépôt, retard, (rép. à int. Ingram) 2390.

Doull, M. le capitaine J. D., nomination dans le régiment royal canadien, (rép. à int. Worthington) 4912.

Dragueur "Galveston," achat, (sub.) 2996.

Exercice financier: bill (n° 162) en modifiant le terme, 1ère l., 3140; 2e l., et comité, 5219; comité et 3e l., 5695-96.

Explication sur un fait personnel par l'honorable M. Foster, article de "La Presse", 26 mai 1906, (débat sur mot. Foster pour comparution de C. Cinq-Mars à la barre de la Chambre) 4830 et suiv.

Farrell, R. B., pour lui payer $600 par année, (sub.) 7794.

Finances, (sub.): frais de gestion, 7661; dépenses casuelles, 7661; appointements, 7662.

Fielding, hon. William Stevens—*Suite.*

Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires, (sub.) 2986 et suiv.

Fruits: bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2624.

Glace-Bay, port, améliorations, (sub.) 6977.

Gouverneur général: bureau du secrétaire, dépenses casuelles, (sub.) 7795.

Immigration: bill (n° 170) y relatif, en comité, 5341 et suiv.

Incursion fénienne, pensions, (sub.) 7791.

Intercolonial: acquisition de terrains à Moncton, (débat sur observ. Ames) 5935 et suiv.

Lambkin, W. B., gratification d'une année de salaire au lieu de pension, (sub.) 7795.

Listes électorales: impression pour l'année actuelle, (rép. à int. Borden) 2515.

Marine norvégienne, concurrence, (rép. observ. Black) 4191 et suiv.

Messages de Son Excellence, crédit supplémentaire, 1808; crédits supplémentaires, 5835.

Métis: cession de leurs scrips, (rép. à observ. Lake) 7579.

Ministres et sous-ministres: ne devraient pas exercer le droit, (débat sur mot Lennox) 2875 et suiv.

Monnaies: bill (n° 196) modifiant la loi y relative, 1ère l., 5207; 2e l., comité et 3e l., 5692-93-95.

Monnaie américaine, exportation hors du Canada, (rép. à int. Bergeron) 5208.

Montréal: commission du port, avance de certaines sommes à la commisison, (mot. pour comité sur projet de résolution) 5753; avance de certaines sommes à la commission du port, bill (n° 223), en comité, 7045 et suiv.

Naturalisation, loi y relative, application, (sub.) 7792.

Navires, sûreté des, bill (n° 48), (mot. pour inscription parmi les mesures du Gouvernement) 7049.

Niagara: camp militaire, approvisionnement de fourrage, (rép. à int. Macdonell) 4913.

Or et argent ouvrés, bill (n° 211) concernant vente et poinçonnage, 1ère l., 6143; 2e l., 6419; comité, 7782; 3e l., 7785.

Pensions de certains membres du Conseil privé: combien payé à ce titre, et à qui, en vertu de la loi de 1905, (rép. à int. Blain) 2096; bill (n° 220) tendant à abroger la loi y relative, 1ère l., 6721; 2e l., 7786; 2e l. et comité, 7836 et suiv.; 3e l., 7867-77.

Phares: construction, et aides à la navigation, (sub.) 5036 et suiv.

Pilotage, fonds de, à Sydney-nord, affaire McLean, (rép. à observ. Boyce) 5572.

Placements fiduciaires: effets provinciaux devant y servir, (rép. à int. Worthington) port déposé) 1632.

Powell, M. le capitaine, nomination dans la milice permanente, (rép. à int Worthington) 4911.

Preston, W. T. R., (débat sur mot. Monk pour le faire comparaître à la barre de la Chambre comme témoin, et sur amendement Laurier) 4586 et suiv.

Prêteurs d'argent; bill (n° 11) l'adoption en sera-t-elle demandée? (rép. à int. Borden) 6863; bill (n° 11), quand sera-t-il soumis à la Chambre? (rép. à int. Foster) 5113; en comité sur bill (n° 11) 6998 et suiv.

Publications scientifiques, catalogue international des, contribution, (sub.) 7792, 7794.

Fielding, hon. William Stevens—*Suite.*

Québec: prêt de $150,000 à la commission du port, (observ. sur résolution Brodeur) 4024 et suiv.

Rébellion de 1885, pensions à des miliciens pour service, (sub.) 7791.

Revillon, Frères, bill (n° 76), amendements du Sénat, adoptés, 6893.

San-Francisco, tremblement de terre, destruction de la ville; secours, contribution de $100,000 par le Gouvernement canadien, (mot.) 1807, refusée par le Gouvernement américain, (observ.) 2145; emploi des $100-000, (rép. à int. Osler) 2964; projet de résol., 4458, adopté, 4460; bill (n° 178) accordant secours de $100,000, 1ère l., comité et 3e l., 4460; versement de $80,000 à compte, 5667.

Secrétaire d'Etat, (sub.): appointements et dépenses casuelles, 7788.

Sénat, (sub.): appointements et dépenses casuelles, 7788.

Steamers: subvention à la compagnie Acadia, (rép. à int. Taylor) 3331; service, (sub.): entre le Canada et Terre-Neuve, 7773.

Steamers et brise-glaces de l'état, "l'Arctic," (sub.)' 3457, 4215 et suiv.

Steamer "Arctic," enquête sur son voyage, (débat sur mot. Laurier et amend. Borden) 2733 et suiv.

Steamer "Duchess of Bedford," expédition dans l'Océan Arctique, aide, (sub.) 7795.

Tarif: tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1937 et suiv., (rép. à mot. Armstrong pour doc.) 7563; tarif douanier de l'Allemagne, (rép. à mot. Armstrong pour doc.) 3807, 5116; tarif douanier de 1897, bill (n° 175) le modifiant, 1ère l., 4133; 2e l, et comité. 5228; 3e l., 5229; enquête concernant le tarif, (sub.): frais, 7665; dépenses des ministres et de leurs employés, 7665-66 et suiv.

Télégraphes, (sub.) Ile du Prince-Edouard et terre ferme, 6961.

Travail, département, (sub.), titres décernés à des employés, (observ.) sur int. Blain) 7654.

Travaux publics, (sub.): commis et employés, appointements, 6958.

Finlay, John, *Peterborough-est.*

Chemins de fer: bill (n° 9) modifiant loi de 1903, 2e l., 821.

Finlayson, Duncan, *Richmond.*

Immigration: bill (n° 170) y relatif, en comité, 5377, 5547 et suiv.

Fisher, Hon. Sydney Arthur, *Brome.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 78.

Agriculture: comité d'agriculture et de colonisation, conférences, traduction en français, (rép. à int. Parent) 593; rapport annuel, (dépôt) 1615.

Annuaire statistique: crédit supplémentaire, (sub.) 2751; (sub.) 7589 et suiv.

Arboriculteurs: congrès, rapport, (rép. à int. Armstrong) 5638.

Arboriculture fruitière, (sub.) 7619.

Archives, (sub.): somme additionnelle, 2737, 7579, services de M. Doughty, 7579 et suiv.

Bestiaux: santé des, crédit supplémentaire, (sub.) 2751; service d'hygiène, quarantaine, maladie à Pictou et Antigonish, (sub.) 7649.

Fisher, hon. Sydney Arthur—*Suite.*

Beurre: peseur public à Montréal, (rép. à int. Armstrong) 4817; beurre fabriqué par le Gouvernement à Napan et à Mabou, N.-E., (rép. à int. Lefurgey) 5310.

Brevets: des, nouveau crédit, (sub.) 2744, 7586 et suiv.

Chamberlain, Dr T. F., emploi, (rép. à int. Broder) 5126.

Chambre des Communes, ventilation, (débat sur observ. Bristol) 7566 et suiv.; étude du rapport du comité chargé de remanier les règlements de la Chambre, (débat sur mot. Laurier) 7672 et suiv.

Chemins de fer; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6258 et suiv.

Chemin de fer Transcontinental National, adjudication des travaux, (rép. à int. Borden) 1516.

Compagnie dite "Mexican Electric Company", bill (n° 96) pour changement de nom, en comité, 2734.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", marché pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2474 et suiv.

Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61), en comité, 4674 et suiv.

Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3774, 3820 et suiv.

Dépenses: pour objets non prévus et non autorisés par le Parlement, (débat sur mot. Blain) 3575 et suiv.

Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: article 11, 6516 et suiv., 6537; sur amendement Porter au paragraphe "n" de l'article 3, 7502 et suiv.

Elevage: état satisfaisant de cette industrie, (rép. à int. Schaffner) 4817; développement, (sub.) 7619.

Foin: débat sur projet de résolution Beauparlant tendant à en réglementer la vente, 4110 et suiv.

Fromage: salles de maturation à Brockville et ailleurs, recettes et dépenses, (rép. à int. Taylor) 604, 606; (observ. sur int. Taylor) 1003; (sur observ. Taylor) 1043; (rép. à int. Taylor) 2302. (rép. à observ. Taylor) 2387 et suiv.; peseur public de beurre et de fromage à Montréal, (rép. à int. Armstrong) 4817.

Fruits: bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, 1ère l., 1415; 2e l. et comité, 2221 et suiv.; comité, 2612; 3e l., 2629; fruits destinés à l'exportation, inspection, (débat sur mot. Smith pour doc.) 1434 et suiv.

Gourme: procédé Malein, (rép. à int. Sproule) 184, (rép. à int. Staples) 348.

Grains: bill (n° 207) modifiant l'acte relatif à l'inspection des, 1ère l., 5752; 2e l., 6032; 3e l., 6050; grains du Manitoba, bill (n° 206) modifiant l'acte relatif à l'inspection des, 1ère l., 5752; 2e l. et comité, 6050; comité et 3e l., 6289-90.

Grains et graines de semence, amélioration, (sub.) 7619 et suiv.

Ile du Prince-Edouard: ferme d'expérimentation, établissement, (rép. à int. Martin) 593, 1008.

Indiens: pensionnats et écoles industrielles, (sub.) 6142.

Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.) débat sur mot. Paterson, 683 et suiv.

Fisher, hon. Sydney Arthur—*Suite.*

Japon : traité, (rép. à mot. Borden pour doc.) 5897.
Johnson, M., statisticien, mise à la retraite et remplacement, (rép. à int. Cockshutt) 4069.
Laitage, industrie développement, (sub.) 7619.
Lèpre : bill (n° 115) y relatif, 1ère l., 1630 ; 2e l. et comité, 2247; 3e l., 2251.
Maisonneuve : élection partielle, (débat sur observ. Monk) 2279 et suiv.
Moberley, H. J., emploi, (rép. à int. Lake) 6984, 7123, (rép. à observ. Staples) 7645.
Montréal : commission du port, bill (n° 124) y relatif, en comité, 2279-80 et suiv., 2720 et suiv.
Naufrages sur le Saint-Laurent, (rép. à int. Borden) 175.
Navires de l'Etat : service, personnel et nombre de navires, (rép. à int. Foster) 1029, 1140.
Piscifactures : établies sur lacs Huron et Supérieur, (rép. à int. Boyce) 196.
Porcs: peste porcine, quarantaine dans township de Kent, (rép. à int. Clements) 178 ; (rép. à mot. Clements pour doc.) 677 et suiv.
Recensement quinquennal : Manitoba, Alberta et Saskatchewan, (sub.) 7644-46 et suiv.
Recensement et statistique, (sub.) 7587 et suiv.
Sirop d'érable : falsification, moyens à prendre pour l'empêcher, (débat sur mot. Boyer) 1465 et suiv.
Stations agronomiques : ferme centrale, recettes et dépenses, (rép. à int. Taylor) 787 ; dépenses, (rép. à int. Taylor) 2327 ; fermes d'expérimentation au Canada, combien, où situées, frais d'entretien, etc., (rép. à int. Martin) 1008 ; (sub) : 7594 ; nouvelles stations succursales, 7618 ; bulletins et rapports, 7618.
Statistiques de la criminalité, (dépôt) 1723.
Steamers : ventilation, (rép. à int. Smith) 587.
Steamer "Grosse Isle", crédit voté de nouveau, (sub.) 2766.
Tabac : distribution de graines, demandes des planteurs du comté des Deux-Montagnes, à cete fin, (rép. à int. Ethier) 604.
Tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1969 et suiv.
Téléphone Bell, compagnie de, bill (n° 81), en comité, 6157 et suiv.
Travail : bill (n° 109) abrogeant la loi concernant la compilation et la publication de données statistiques, 1ère l., 1615 ; 2e l., et comité, 2220-21 ; 3e l., 2221.
Travaux publics : exécutés dans chaque province, (rép. à int. Armstrong) 3329.
Volailles : stations d'engraissement, (rép. à int. Taylor) 606.
William's-Head, C.-A., quarantaine, employés, (rép. à int. Taylor) 5640.

Fitzpatrick, Hon. Charles, *comté de Québec.*

Arbitrage entre le Gouvernement et le Grand-Tronc, (rép. à int. Borden) 232.
Capitaines et seconds de navires, bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, 2e l., 482 et suiv.; comité, 484 et suiv.
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant loi de 1903, 1ère l., 775 et suiv.; en comité, 1654 et suiv., 4171 et suiv.; bill (n° 9), idem, 2e l., 830 et suiv.; bill (n° 8), idem, 2e l., 889 ; bill (n° 17), idem, 2e l., mot. pour renvoi au comité, 917.
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 84) concernant la compagnie du, en comité, 2311 et suiv.
Chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, bill (n° 86) concernant la compagnie du, en comité, 2774 et suiv.
Cigarettes, interdiction, (rép. à int. Blain) 222.
Cochrane, Fred., affaire, (rép. à observ. Ward) 871.
Code pénal de 1892, bill (n° 155) ayant pour objet de le modifier, par rapport aux témoins éloignés, 1ère l., 2513 ; 2e l. et comité, 3176 ; 3e l., 3177.
Compagnies d'assurance : commission d'enquête, frais, (sub.) 318 et suiv.; compte rendu sténographié, (rép. à int. Borden) 326 ; nomination de M. Longmuir comme commissaire, (rép. à int. Borden) 867 ; nomination d'un comité parlementaire d'enquête, (débat sur motion Maclean) 4086 et suiv.
Cour d'échiquier du Canada : (sub.) 506 ; bill (n° 156) modifiant l'acte y relatif, 2e l., et comité, 3615 ; 3e l., 3620.
Cour suprême du Canada, (sub.) 506 ; renvoi de questions à cette cour par l'exécutif, (rép. à int. Bristol) 1736 ; nomination d'un juge *ad hoc*, (rép. à int. Bergeron) 3143.
Cours suprême et d'échiquier, bill (n° 67) modifiant la loi y relative, 1ère l., 921 ; 2e l., 1308 ; comité, 1309 ; (mot. pour renvoi au comité général) 1637 ; comité, 2220, 3596 ; 3e l., 3615.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, 1ère l., 20 ; 2e l., 1046 ; (mot. pour renvoi à un comité spécial) 1051, 1249.
Duryea, Chester Burnell, bill (n° 79) concernant son brevet, en comité, 2257.
Elections fédérales : comité d'enquête sur moyens d'éviter actes de corruption, et sur procédure à suivre par rapport à pétitions d'élections, (rép. à mot. Borden) 254 et suiv., (mot.) 260.
Electricité: exportation de l'énergie électrique et de certains liquides et gaz, bill (n° 145) tendant à réglementer, 1ère l., 2218 ; 2e l., 3153 et suiv.; comité, 4138.
Ficelle d'engerbage : fabrication au pénitencier de Kingston, (rép. à int. Elson) 2098.
Gibier, réserves de, dans territoires non organisés, bill (n° 154) modifiant la loi de 1894 y relative, 1ère l., 2512; 2e l., et comité, 2896 ; 3e l., 2897.
Goélette "Mathilda," sauvetage, (rép. à int. Lefurgey) 2611.
Indiens,, (sub.) : 972 et suiv.
Interprétation : bill (n° 171) modifiant la loi y relative, 1ère l., 4001.
Juges : juges des cours provinciales, bill modifiant la loi de 1905 les concernant, 1ère l., 20, 2e l., 900 ; juges faisant partie de compagnies d'affaires, (rép. à int. Sproule) 186; circulaire à eux adressée par le ministre de la justice, (rép. à int. Léonard) 1627 ; juge du district d'Atlin, indemnité de subsistance, (sub.) 506 ; juges (Yukon), frais de déplacement, allocations de subsistance, (sub.) 507 ; traitements et travaux des

Fitzpatrick, hon. Charles—*Suite.*

juges, (rép. à mot. Lennox pour doc.) 797; bill (n° 83) modifiant la loi relative aux juges des cours provinciales, 1ère l., 1135 ; 2e l., et comité, 1820 ; 3e l., 1832; juges de la cour suprême, congé d'absence, juges *ad hoc*, (rép. à int. Monk) 1143 ; juges des cours de comté, abrogation des articles de la loi fixant le nombre de ces juges, (rép. à int. Lennox), 1805, dates des commissions nommant certains d'entre eux, (rép. à int. Lennox) 2097 ; juges du Manitoba, traitements, (projet de résolution Fitzpatrick) retiré, 4004-05.

Justice : ministère, appointements et dépenses, (sub.) : 371, administration, 504, dépenses diverses, 505.

Keech, Hiram, emploi, (rép. à int. Ingram) 204.

Kentville, champ de tir à la cible, (rép. à int. Hughes) 201.

Lèpre : (bill (n° 115) y relatif, en comité, 2250.

Ministres et sous-ministres : ne devraient pas exercer le droit, (débat sur mot. Lennox) 2858 et suiv.; amendement, 2867, mis aux voix et adopté, 2877.

Naturalisation, lois de, dans colonies de l'empire, (rép. à mot. Borden pour doc.) 358.

Pénitenciers : fourniture de la farine, (rép. à int. Staples) 354, (rép. à observ. Bennett) 972, (rép. à int. Taylor) 468, 801 ; Saint-Vincent de Paul, gardiens, appointements, (rép. à int. Léonard) 471 ; rapport annuel sur pénitenciers du Canada, (dépôt) 502 ; salaire des employés du pénitencier de Saint-Vincent de Paul, augmentation, (rép. à int. Léonard) 2332 ; projet de résolution, 4005, en comité, 4181 et suiv.; bill (n° 176) relatif aux pénitenciers, 1ère l., 4187 ; comité, 5522, 5537 ; 3e l., 5542.

Police fédérale : rapport, (dépôt) 277 ; (sub.) 508.

Prêteurs d'argent, bill (n° 11) les concernant, 1ère l., 19 ; 2e l. et comité, 364; comité, 1307 ; (mot. pour renvoi au comité des banques et du commerce) 1307.

Preuve: bill (n° 68) modifiant la loi de 1893 y relative, 1ère l., 921 ; 2e l. et comité, 1313 et suiv., comité, 1809; 3e l., 2220.

Québec: prêt de $150,000 à la commission du port, (observ. sur résolution Brodeur) 4027 et suiv.

Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 3674.

Sault-Sainte-Marie : poursuite contre la municipalité par le Gouvernement, (rép. à int. Boyce) 2334.

Sénat et Chambre des communes, bill (n° 10) modifiant l'acte y relatif, 1ère l., 19 ; 2e l., 364; (mot. pour renvoi au comité) 364; bill (n° 97), idem, 1ère l., 1300; 2e l., 1833, 1848; comité, 1848.

Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81), en comité, 4054 et suiv.

Foster, Hon. George Eulas, *Toronto-nord.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 61.

Archives, (sub.) 7980, services de M. Doughty, 7580.

Auditeur général: rapport, dépôt, (mot. pour doc.) 502.

Banff: chemins, ponts, etc., (sub.) 6092 et suiv.

Foster, hon. George Eulas—*Suite.*

Bois : permis d'en couper, (mot. Foster pour doc.) 219.

Bouées: fabriquées à l'étranger, (int.) 3495; bouées à gaz: paiements à Thomas L. Wilson, (int.) 794.

Brooks, F. L. et Cie, paiement fait à cette maison, (int.) 1143.

Brothier, Désiré, mise en liberté, (débat sur observ. Macpherson) 5463 et suiv.

Budget: exposé budgétaire, débat, 3935 et suiv.

Canaux : éclairage, (mot. pour doc.) 6725 ;

Cap-Tourmentin, port, réparations, (sub.) 7128 et suiv.

Carbure: achat, (int.) 1020, 1139.

Cartes du Canada et des T. N.-O., (sub.) 6096 et suiv.

Chambre des communes: employés du bureau de distribution, appointements, (débat sur mot. Laurier) 7251 et suiv.; ventilation, (débat sur observ. Bristol) 7567 et suiv.; règlements de la Chambre, (débat sur mot. Laurier pour étude du rapport du comité chargé de les remanier) 7671 et suiv.; ventilation, (débat sur observ. Taylor) 5754; agrandissement des pièces de l'Orateur, (mot. pour doc.) 7562-63; règlements, étude, (suite) 7818 et suiv.

Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, en comité, 1658 et suiv., 6247, 6267 et suiv. ; amendements du Sénat, 7863 ; subventions, bill (n° 214), en comité, 7023 et suiv.

Chemin de fer canadien du Nord, compagnie du, terres à être choisies par elle, (int.) 1913.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, embranchements, bill (n° 75), en comité, 5621 et suiv., 5822 et suiv., 6104 et suiv., 6188.

Chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, (mot. pour doc.) 210.

Chemin de fer Transcontinental National, exploitation des terrains miniers sur parcours de ce chemin, décret du conseil à ce sujet, (mot. pour doc.) 4007; bill (n° 215), en comité, 7054 et suiv.

Colombie-Anglaise, outillage neuf pour dragage, (sub.) 7191 et suiv.

Commission géologique: appointements, (sub.) 420 et suiv.; appointements, (sub.) 6129.

Compagnies d'assurance: enquête, direction, (int.) 5581.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," marché entre elle et l'Etat, (mot. demandant qu'il y soit mis fin) 1799, débat, 1850-1871; décret et contrats, (mot. pour doc.) 2142; suite du décret) 2193 et suiv.; (mot. mise aux voix et rejetée) 2510.

Compagnie dite "Standard Trusts Company," bill (n° 147), en comité, 5062 et suiv.

Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan: achat, par elle, de droits à des terres accordées au chemin de fer canadien du Nord à titre de subvention, (int.) 1802; convention entre elle et le Gouvernement, concession de terres, date, etc., (int.) 2087.

Compagnie verrière de Toledo, brevet, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3820 et suiv.

Compagnie Woods, paiements à elle faits, (int.) 1013, 1420.

Comptes publics, comité, malentendu au sujet de la convocation d'une réunion, (observ.) 6993.

Conseil privé du roi au Canada: bureau, appointements et dépenses, (sub.) 370 et suiv.

Foster, hon. George Eulas—*Suite.*

Coughlin, B. J., paiements à lui faits, (int.) 1015.

Cour suprême de judicature du Nouveau-Brunswick, bill (n° 224), en comité, 1re l., 6981 et suiv.; 2e l., et comité, 7351 et suiv.; 3e l., 7388 et suiv.

Débats: comité, 2e rapport, préparation d'un index analytique, (débat sur mot. Gervais pour adop.) 2082 et suiv.

Dimanche : observance du dimanche, bill (n° 12), quand sera-t-il soumis à la Chambre ? (int.) 5113; en comité sur bill (n° 12): 5759 et suiv., 5834, 5839 et suiv., 5925 et suiv.; 2e l., 1048 et suiv.; (observ. sur mot. Fitzpatrick pour renvoi à un comité spécial) 1249 et suiv.; en comité, 5759 et suiv., 5834, 5839 et suiv., 5925 et suiv.; article 11, 6514 et suiv.; article 3, paragraphe " d ", 6785 et suiv. ; 3e l., amendement Ross, 7396 ; amendement Ross à article 4, 7431 et suiv.; amendement Galliher à article 3, 7455 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amendement à l'article 5, 7488.

Disraéli, quai, (sub.) 7136 et suiv., 7156 et suiv.

Documents, dépôt, retard, (int.) débat, 12, (int.) 2219.

Douanes: ministère, (sub.) 373 et suiv.; conduite de M. L. G. Gagnon, percepteur à Emerson, (observ.) 1635, 6146; percepteurs, allocation pour droits perçus par eux, (sub.) 7724 et suiv.

Drapeau: non hissé sur la tour du Parlement le jour de la fête nationale, (sur observ. Elson) 7386 et suiv.

Duryea, Chester Burnell, bill (n° 79 concernant son brevet, en comité, 2263 et suiv.

Exercice financier, bill (n° 162) en modifiant le terme, 2e l. et comité, 5219 et suiv.

Explication de nature personnelle, article de la " Presse ", 26 mai 1906, 4134; mot. pour comparution de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre, débat, 4821 et suiv., 4905 et suiv., 5210 et suiv. ; comparution de M. Cinq-Mars, 5401 et suiv., 5435 et suiv., 5573.

Fraser, B. H. et J. F., emploi, (int.) 1021.

Fruits: bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2222.

Gaz et lumière électrique: inspecteurs, appointements, (sub.) 7725.

Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest: Nord-Ouest, Yukon, Alberta et Saskatchewan, (sub.) 5089 et suiv.

Gouverneur général : bureau du secrétaire, appointements et dépenses, (sub.) 369 et suiv.

Grains, inspection, (sub.) 7755 et suiv.

Gray, Franklin Montgomery, brevet, bill (n° 122) y relatif, en comité, 5065 et suiv.

Halifax: approvisionnements de la garnison, par qui fournis, à quel prix ? etc., (int.) 1918.

Huile: achat, (int.) 1021.

Immigration: agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, M. de Cœli, agent en Belgique, (sub.) 1690 et suiv.; bill (n° 170) relatif à l'immigration, en comité, 5326; agences, (sub.) 5645 et suiv.; agents, (sub.) 6117 et suiv.

Indiens, (sub.): écoles indiennes, Provinces Maritimes, Ontario et Québec, 743 et suiv.; arpentages sur réserves indiennes, 750 et suiv.; Indiens de la Colombie-Anglaise: appointements, 1117; fonds de secours, 1117; semences, 1118; soins médicaux et médicaments, 1118; Indiens du Yukon: fonds de secours et soins médicaux, 1254 et suiv.

Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.), débat sur mot. Paterson, 682 et suiv.

Intercolonial, (sub.): pour renforcer ponts, 5142 et suiv.; améliorations à Pictou, 5199 et suiv.; matériel roulant, 5201 et suiv.; acquisition de terrains à Moncton, (débat sur observ. Ames) 5980 et suiv.; accident de Belmont, (sur observ. Laurence) 7720 et suiv.

Intérieur: ministère, (sub.) 376 et suiv.

Juges du Manitoba, traitements, (en comité sur projet de résolution) 5132 et suiv.

Justice : administration, (sub.) 504 et suiv.; appointements, 775 et suiv.

Lac Winnipeg, construction d'un steamer pour y faire le service, (sub.) 7815 et suiv.

Merwin, George T., paiements à lui faits, (int.) 793.

Milice, (sub.) : artillerie, armes, champs de tir, etc., 7373 et suiv.

Miliciens : en activité de service au Nord-Ouest, concessions de terres, bill (n° 177), en comité, 4919 et suiv.

Mines: concession à Ray et Bronson, date, conditions, revenus, etc., (int.) 1801 ; surintendant des mines, appointements, (sub.) 6083 et suiv.

Navires de l'Etat : approvisionnement, dépenses, (int.) 1014 ; service, personnel et nombre de navires, (int.) 1028, 1140.

Nixon, Joseph, emploi, (int.) 200; rapport à son sujet, (int.) 469 ; rapports postérieurs au 3 avril 1905, (mot. pour doc.) 800; paiements à lui faits, (int.) 1142.

Noble, W. H., emploi, (int.) 1021.

Or et argent ouvrés, bill (n° 211) concernant la vente et le poinçonnage, en comité, 7783.

Parc des Montagnes Rocheuses, bill (n° 164) en comité, 4846 et suiv.

Pénitenciers : bill (n° 176), en comité, 5528 et suiv.; (sub.) 7739; pénitencier de Kingston, 7742 et suiv.

Pensions de certains membres du conseil privé, bill (n° 220) abrogeant la loi y relative, 1ère l., 6723; 2e l., 7786; en comité, 7839 et suiv.; 3e l., 7867-77.

Phares : construction et coût, (int.) 1022 ; construction, et aides à la navigation, (sub.) 5036 et suiv., 5071 et suiv.

Pilotage : bill (n° 219) modifiant loi y relative, 1ère l., 6719 et suiv.

Prêteurs d'argent, bill (n° 11), quand sera-t-il soumis à la Chambre ? (int.) 5113; bill (n° 11) les concernant, en comité, 6997 et suiv.

Quais : construits par le Gouvernement depuis 1896, (mot. pour doc.) 219.

Québec : prêt de $150,000 à la commission du port, (observ. sur projet de résolution Brodeur) 4024 et suiv.

Réserves forestières, bill (n° 47) y relatif, en comité, 5675 et suiv.

Revenu de l'Intérieur : ministère, appointements et dépenses, (sub.) 380 et suiv.

Rivière Ashouapmouchoan, piliers de dérivation, (sub.) 7169 et suiv.

Rivière Péribonka, piliers de dérivation, (sub.) 7169 et suiv.

Sainte-Anne de Chicoutimi, quai, (sub.) 7174.

Foster, hon. George Eulas—*Suite.*

Service océanique et fluvial, dépenses casuelles en général, (sub.) 7801 et suiv.
Signaux : compagnie canadienne de signaux de brume, paiements à elle faits, (int.) 793.
Statuts fédéraux, (sub.) : refonte et traduction, 7740 et suiv.
Steamers, service : lignes subventionnées, rapport de leurs opérations, (mot. pour doc.) 586; service (sub.): entre l'Angleterre et le Canada, 7758 et suiv.; entre Québec et le bassin de Gaspé, (int.) 7768; entre le Canada et le Sud-Africain, 7769; entre Moncton et le comté de Cumberland, 7771; entre Newcastle, Neguac et Escuminac, 7771 ; entre le Canada et Terre-Neuve, 7773.
Steamer "Arctic"; approvisionnement, dépenses, (int.) 1014; enquête sur son voyage, (débat sur mot. Laurier et amendement Borden) 3724 et suiv.; rapport du comité d'enquête, (débat), 6552, 6699 et suiv.
Steamer "Kestrel": tonnage, emploi, coût, (int.) 1021.
Summerside, port, brise-lames, (sub.) 7125.
Tarif allemand, réception, (int.) 1249.
Télégraphie Marconi : stations, instalation et entretien, (int.) 792.
Téléphone Bell, compagnie de, bill (n° 81), en comité, 6148 et suiv.
Terres fédérales: terres boisées, affermage, (mot. Foster pour doc.) 219 ; ventes dans l'Alberta et la Saskatchewan, (int.) 200, 335; affermage de terres boisées, (mot. pour doc.) 219, 799, vente ou affermage, (mot. pour doc.) 357; terres concédées aux chemins de fer, obligation d'en faire le choix, (débat sur mot. Roche) 1063 et suiv.; terrains houillers, vendus ou autrement cédés de 1896 à 1905, (mot. pour doc.) 1798; qui était commissaire des terres fédérales en 1902, 1903 et 1904 ? (int.) 2332; bill (n° 163), échange de terres affectées au soutien des écoles, 2e l. et comité, 4008 et suiv.; comité, 5321 et suiv.; terres affectées à la colonisation, (mot. pour doc.) 4050; administration et vente des terres fédérales, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4432 et suiv.; service extérieur, appointements, (sub.) 6085 et suiv.; terres boisées de l'ouest, protection, inspection, etc., (sub.) 6088 et suiv.
Travaux publics: ministère, appointements et dépenses, (sub.) 385 et suiv., 394 et suiv.; paiements pour services de surcroît, (int.) 796.
Vancouver: essayerie, frais d'entretien, (sug.) 6094 et suiv.
Vétérans canadiens, services lors des incursions féniennes, récompense, (débat sur mot. Monk) 667.
Wagner, Philip, emploi, (int.) 200, (mot. pour doc.) 356; (avis de motion) 5314; (observ. sur mot. Fowler) 5730 et suiv.
Wagons: officiels ou réservés, achat depuis 1896, (mot. pour doc.) 869.
Yukon: juges, frais de déplacement et allocations de subsistance, (sub.) 508; pluie artificielle, (observ.) débat 578 et suiv.; marché à ce sujet, décret, (mot. pour doc.) 869, 1044, 2142; insuccès de M. Hatfield, 7387; concessions minières, intervention de M. Belcourt, (observ.) débat, 1664 et suiv.; lois minières applicables au Yukon, bill (n° 153) y relatif, 3505; administration du Yukon, (sub.) 6053 et suiv.; entretien et réparation des chemins, (sub.) 6082 et suiv.;

Foster, hon. George Eulas—*Suite.*

enquête au sujet du bois, (int.) 6993; (sub.) frais de séjour des magistrats, 7732 et suiv.; concessions forestières, (mot. pour doc.) 7857.

Fowler, George W., *King et Albert, N.-B.*

Canal Welland, (sub.): éclairage électrique et force motrice, 5290 et suiv.
Chambre des communes: règlements, étude, 7825 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant loi de 1903, en comité, 7275 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental National: tracé entre Québec et Moncton, (débat sur mot. Crocket pour doc.) 1784 et suiv.; étude du tracé et construction, (sub.) 5247 et suiv.
Code pénal de 1892: bill (n° 209) le modifiant quant aux loteries, comité, 7878 et suiv.
Compagnie dite "New-Brunswick Petroleum Company," achat d'huile sous la présidence de l'hon. M. Emmerson, soumissions, (int.) 1428.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," pour importation d'immigrants, marchés avec elle, (débat sur mot. Foster pour y mettre fin) 2206 et suiv.
Cour suprême de judicature du Nouveau-Brunswick, bill (n° 224), en comité, 7347 et suiv.
Dépêches : marché pour transport dans le comté de King, (int.) 1142.
Douanes: appointements et dépenses, (sub.) 521.
Edifices publics: écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1336 et suiv.
Finances, (sub.): appointements, 7663 et suiv.
Gaz et lumière électrique, (sub.): appointements des inspecteurs, 2676 et suiv.
Gibier: réserves de, dans territoires non organisés, bill (n° 154) y relatif, en comité, 2896 et suiv.
Halifax : emplacement de l'ancienne salle d'exercice militaire, et propriété acquise en échange, (mot. pour doc.) 800, (int.) 863.
Hopewell-Hill: directeur du bureau de poste, destitution, enquête à cette fin, (int.) 1427.
Immigration: agences, (sub.) 5652 et suiv.
Indiens, (sub.): cession de réserves dans la Colombie-Anglaise, 985.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.) débat sur mot. Paterson, 708 et suiv.
Intercolonial: situation financière, (débat sur observ. Emmerson) 308 et suiv.; huile d'éclairage, achat, (int.) 464; vols par employés, (int.) 1030; emploi du train Jaughin, (int.) 2800; (sub.) : pour renforcer ponts, 5169 et suiv.; améliorations à Stellarton, 5198; freins à air Westinghouse, 5199; prolongement jusqu'à Sydney-Mines, 5200.
Juges: bill (n° 83) modifiant la loi relative aux juges des cours provinciales, en comité, 1822 et suiv.
Juges des cours provinciales, bill (n° 13), en comité, 5522.
Milice: harnais, où et par qui fabriqués, (int.) 595; (sub.): artillerie, armes, champs de tir, etc., 7360 et suiv.; (sub.): exercices annuels, 7378 et suiv.; camps de Sussex et de Lévis, construction de bâtiments, 7383.
Musée Victoria : construction, matériaux, (int.) 2091.

Fowler, George W.—*Suite.*

Palmer's-Point, phare, construction, réclamation de G. W. Palmer, (int.) 6244.
Peer, Jean-Albert, bill (n° 169) pour lui faire droit, en comité, 5594.
Poids et mesures: bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 2e l., 910.
Postes, (sub.): transport des dépêches, 551 et suiv.; directeurs de bureaux de poste, devoirs et rémunération, (int.) 1426 ; perte de timbres-poste à Moncton, (int.) 1428 ; receveurs de la poste, appointements, (sub.), (observ. sur int. Blain) 7658 et suiv.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11) les concernant, en comité, 365 et suiv.
Preuve: bill (n° 68) modifiant la loi de 1893 y relative, en comité, 1814 et suiv.
Québec: ports et rivières, (sub.) 7242 et suiv.
Représentation: de Nicolet et de Gaspé par le solliciteur général, (int.) 1921; représentation des provinces à la Chambre des communes, (mot. pour discussion de la mot. Hughes à ce sujet) 4681 et suiv.
Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2915 et suiv.
Richibouctou: brise-lames, réparations, (int.) 2091.
Robertson, Andrew C., inspecteur des pêcheries, (int.) 4263.
Sénat: vacances dans la représentation du Nouveau-Brunswick, (int.) 1027.
Stations agronomiques, (sub.) 7616 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, l' "Arctic", (int.) 3285 et suiv., 4202 et suiv.
Substances alimentaires: falsification, répression, (sub.) 2685 et suiv.
Sussex: champ de tir, coût, revenu, etc., (int.) 595.
Système métrique, (sub.) : série de conférences, 2678 et suiv.
Tarif, enquête y relative, (sub.): dépenses des ministres, 7665-66.
Tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1968 et suiv.
Travaux publics : ministère, (sub.) 392 et suiv.
Wagner, Philip : emploi, destitution, (mot.) 5706, amendement, 5706, mis aux voix et rejeté, 5750.

Galliher, William Alfred, *Kootenay.*

Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6265 et suiv.; 6359 et suiv.; subventions, (en comité sur projet de résolution) 6346 et suiv.
Chemin de fer d'Ashcroft, Baskerville et Fort George, amendements du Sénat, (adoption), 5536, 5537.
Chemin de fer de la baie Crawford à Sainte-Marie, bill (n° 53) concernant la compagnie du, 1ère l., 680; 2e l., 961; 3e l., 1623.
Chemin de fer de Calgary à Fernie, bill (n° 71) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 921; 2e l., 1346; 3e l., 1847.
Chemin de fer de Kamloops et du défilé de Yellowhead, bill (n° 27) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; 3e l., 2127.
Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, bill (n° 30) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 542; comité, 1185; 3e l., 1187.
Chemin de fer de Nakusp à Slocan, bill (n° 32) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 542; comité, 1346.

Galliher, William Alfred—*Suite.*

Chemin de fer de la rivière Fording, bill (n° 197) autorisant la compagnie du, 1ère l., 5309; 2e l., 5535; comité et 3e l., 6189.
Chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise, bill (n° 33) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 542; 3e l., 2127.
Compagnie de chemin de fer, de houille et de coke de Hillcrest, bill (n° 157) la constituant en corporation, 1ère l., 3000; 2e l., 3323, 3324; comité, 4506; 3e l., 4508.
Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Colombie et de Kootenay, bill (n° 34) y relatif, 1ère l., 362; 2e l., 542; 3e l., 2127.
Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, en comité, 5823 et suiv.
Compagnie dite "Mexican Electric Company," bill (n° 96) pour changement de nom, en comité, 2735.
Compagnie dit "Standard Trusts Company", bill (n° 147), en comité, 5064.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5788 et suiv., 5837 et suiv., amendement au paragraphe "o" de l'article 3, 5886, rejeté, 5890; 5916 et suiv.; article 5, 5935 et suiv.; article 9, 6426 et suiv.; amendement, 6427; article 11, 6521 et suiv.; article 3, paragraphe "d", 6782 et suiv., 6803 et suiv., 6812; amendement Ross, 7394; amendement à l'article 3, 5455 et suiv., rejeté, 7459; sur motion Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7490.
Duryea, Chester Burnell, bill (n° 79) concernant son brevet, en comité, 2257 et suiv.
Explication sur un fait personnel par M. Foster, article de M. Cinq-Mars, comparution de ce dernier à la barre de la Chambre, 5422.
Juges des cours provinciales, bill (n° 13), en comité, 5516 et suiv.
McIntosh, Eileen Mary, bill (n° 185) pour lui faire droit, en comité, 6190 et suiv.
Montagnes Selkirk, amélioration des grottes, (sub.) 6004 et suiv.
Pensions de certains membres du conseil privé et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3061 et suiv.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11) les concernant, en comité, 368.
Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi y relative, en comité, 1848.
Wurtz, Henry, bill (n° 106) concernant certains brevets de, en comité, 2266.

Ganong, Gilbert W., *Charlotte.*

Alcool méthylique, droit, (int.) 5643.
Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité : article 11, 6502 et suiv.
Gallant, W. A., emploi, (int.) 1144.
Grand-Manan, brise-lames, (int.) 1145.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.), débat sur mot. Paterson, 729.
Leonardville : quai, construction, (int.) 3332.
North-Head : brise-lames, soumissions pour construction, (int.) 595.
Pêche : à la claie, dans comté de Charlotte, nouveaux permis, à qui accordés, (int.) 1619.
Phares : construction, et aides à la navigation, (sub.) 5041 et suiv., 5075 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l' "Arctic," (sub.) 4950.

Ganong, Gilbert W.—*Suite.*

Wilson's-Beach : brise-lames, construction, (int.) 594 ; coût, (int.) 787.

Woodstock, N.-B., directeur de la poste, congé d'absence, (int.) 1429, nomination de M. C. L. Smith, (int.) 1617 ; perception des douanes, (int.) 3331.

Gauvreau, Charles Arthur, *Témiscouata.*

Chemin de fer de l'Atlantique à l'ouest de Québec, bill (n° 64) concernant la compagnie du, 1ère l., 859 ; 2e l., 1007 ; 3e l., 1623.

Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, en comité, 5825 et suiv.

Intercolonial: transport de la houille, (int.) 472 ; travaux, soumissions, (int.) 789; service de messageries, différend, (int.) 5311.

Phares : gardiens, salaires, (int.) 472.

Geoffrion, Victor, *Chambly et Verchères.*

Compagnie du Parc et de l'Ile de Montréal, bill (n° 37) y relatif, 1ère l., 460 ; 2e l., 586 ; comité et 3e l., 3264.

German, William Manly, *Welland.*

Canal de la Trent, (sub.) : construction, 5295.

Canal Welland, (sub.) : éclairage électrique et force motrice, 5291.

Chemins de fer : subventions, (en comité sur projet de résolution) 6341.

Chemin de fer de Buffalo, Niagara et Toronto, bill (n° 42) concernant la compagnie du, 1ère l., 502 ; 2e l., 808 ; comté et 3e l., 4051.

Chemin de fer central du Canada, bill (n° 149) concernant la compagnie du, 1ère l., 2384 ; 2e l., 2791 ; comité et 3e l., 5535.

Chemin de fer Transcontinental National, (sub.) : étude du tracé et construction, 5270.

Compagnie dite "The Canadian Niagara Power Company," bill (n° 36) y relatif, 1ère l., 460; 2e l., 586.

Compagnie de forces Erié-Ontario, bill (n° 107) y relatif, 1ère l., 1517; 2e l., comité, 2735; 3e l., 2736.

Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7201 et suiv.

Compagnie du pont et des forces motrices de Mather, bill (n° 99) y relatif, 1ère l., 1415 ; 2e l., 1624; 3e l., 2733.

Compagnie télégraphique commerciale du Nord, bill (n° 139) y relatif, 1ère l., 1801 ; 2e l., 2128 ; comité et 3e l., 4506.

Cour d'échiquier, bill (n° 156), en comité, 3619.

Dimanche: observance, bill (n° 12), en comité, article 6, 5958 et suiv.; article 10, 6446 et suiv.

Electricté : exportation de l'énergie électrique, en comité, 4163 et suiv.

Exercice financier, bill (n° 162) en modifiant le terme, en comité, 5227 et suiv.

Explication sur un fait personnel, par M. Foster, écrit de M. Cinq-Mars, comparution de ce dernier à la barre de la Chambre, 5416 et suiv.

Immigration : bill (n° 170) y relatif, en comité, 5364 et suiv.

Ministres et sous-ministres : ne devraient pas exercer le droit, (débat sur mot. Lennox) 1760 et suiv.

Pensions de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 des statuts de 1905 y relatifs, (débat sur 2e l.,) 2604 et suiv.

Port Colborne, (sub.): améliorations à l'entrée, 5293.

Gervais, Honore, *Saint-Jacques, Montréal.*

Baie d'Ungava, Labrador, réclamations de Terre-Neuve y relatives, (int.) 7669.

Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, en comité, 5834.

Débats, comité des: réduction du quorum, 1er rapport, (mot. pour adop.) 167; 2e rapport, préparation d'un index analytique, (mot. pour adop.), débat 2081 et suiv.; 3e rapport, augmentation des appointements des sténographes et des traducteurs, 6414, retiré, (mot.), 6862.

Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: article 11, 6530 et suiv.; article 15, 6539; article 17, amendement, 6544, adopté, 6544; article 2, 6745 et suiv., 6755; article 3, paragraphe "n," 6823 et suiv.; motion demandant que cette loi ne devienne en vigueur que le 1er mars 1907, 6860.

Fleuve Saint-Laurent: profondeur du chenal entre Québec et Montréal, (int.) 4909.

Immigrants: amenés du Royaume-Uni sous de fausses représentations, (débat sur mot. Smith pour doc.) 3045 et suiv.

Phares: construction, et aides à la navigation, (sub.) 5055 et suiv.

Steamer "Arctic," enquête sur son voyage, rapport, (débat), 6653 et suiv.

Steamers et brise-glaces de l'Etat, "l'Arctic," (sub.), fondation d'une école navale au Canada, (observ.) 3490.

Girard, Joseph, *Chicoutimi et Saguenay.*

Chemin de fer de Québec au Saguenay et au golfe Saint-Laurent, bill (n° 141) concernant la compagnie du, 1ère l., 1801; 2e l., 1912; comité et 3e l., 3524.

Fruits: bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2617 et suiv.

Rivière Saguenay: dragage, (mot. pour doc.) 4096.

Gordon, David Alexander, *Kent-est.*

Cannington: receveur de la poste, destitution, (débat sur mot. Hughes pour doc. 2548.

Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3768 et suiv., 3810 et suiv.

Grant, George D., *Ontario-nord.*

Association dite "Woman's Art Association", bill (n° 59) la constituant en corporation, 1ère l., 769; 2e l., 1007.

Bills d'intérêt privé : prolongation de délai, (mot.) 858.

Cannington: receveur de la poste, destitution, (débat sur mot. Hughes) 2530, 2537.

Rivière Severn, obtruction, (int.) 600.

Greenway, Thomas, *Lisgar.*

Grains, inspection, bill (n° 207), 2e l., 6035 et suiv.

Terres fédérales : concédées aux chemins de fer, obligation d'en compléter le choix, (débat sur mot. Roche) 1051 et suiv.

Gunn, Benjamin B., *Huron-sud.*

Bayfield : port, dépenses, (int.) 597.
Clinton: bureau de poste, coût, (int.) 1620.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," pour importation d'immigrants, marchés avec elle, (débat sur mot. Foster pour y mettre fin) 2164 et suiv.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité : mot. Aylesworth, amendement à article 5, 7483.
Doré : pêche dans le lac Huron, saison interdite, (int.) 2094.
Postes, (sub.) : divers, 573.
Saint-Joseph : port, améliorations, (int.) 597.
Seaforth : édifice public, (int.) 596; bureaux de poste et de douane, loyer, (int.) 1621.
Wingham : édifice public, coût, (int.) 1621.

Guthrie, Hugh, *Wellington-sud.*

Banque dite "Citizens' Bank of Canada", bill (n° 187), 1ère l., 5014 ; 2e l., 5360 ; comité et 3e l., 5634.
Brothier, Désiré, mise en liberté, (d bat sur observ. Macpherson) 5469 et suiv.
Chemin de fer South-Ontario-Pacific, bill (n° 19) concernant la compagnie du, 1ère l., 362 ; 2e l., 541 ; comité et 3e l., 1180.
Chemin de fer de Toronto à Hamilton, bill (n° 134) concernant la compagnie du, et ayant pour objet de changer son nom en celui de "compagnie du chemin de fer de Toronto à l'ouest de Niagara, 1ère l., 1800; 2e l., 2128 ; comité, 4497 ; 3e l., 4506.
Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7194 et suiv., 7462 et suiv.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5866 et suiv; article 5, 5951 et sui.; 3e l., amendement Ross à article 4, 7421 et suiv.; amendement Martin à article 5, 7445 et suiv.; amendement Monk à article 3, 7451 ; sous-amendement, 7452, 7453, rejeté, 7455 ; amendement Galliher à article 3, 7455 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amend. à art. 5, 7483.
Imigration : bill (n° 170) y relatif, en comité, 5343 et suiv., 5363 et suiv., 5546 et suiv.
Preston, W. T. R., (débat sur motion Monk demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration) 7099 et suiv
Terres fédérales : administration et vente, (débat sur motion Borden pour comité d'enquête) 4763 et suiv.

Haggart, Hon. John Graham, *Lanark-sud.*

Affaires indiennes : (sub.) 379.
Agriculture : ministère, (sub.) 383 et suiv.
Bayfield : port, dépenses, (rép. à int. Gunn) 597.
Bills d'intérêt privé, présentation, (observ. sur mot. Macpherson pour prolongation de délai à cette fin) 2893.
Canal Welland, (sub.) : éclairage électrique et force motrice, 5289 et suiv.
Chambre des Communes : étude du rapport du comité nommé pour remanier les règlements, (débat sur mot. Laurier) 7683-85 et suiv.
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant loi de 1903, 1ère l., 775 et suiv.; comité, 1649 et suiv., 4172 et suiv.; 7266 ; subventions, (en comité sur projet de résolution) 6309 et suiv., 6343 et suiv.; bill (n° 214), en comité, 7026 et suiv.

Haggart, hon. John Graham—*Suite.*

Chemins de fer et Canaux, (sub.) : appointements, 5137 et suiv.
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 84) concernant la compagnie du, en comité, 2309 et suiv.
Chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, bill (n° 86) concernant la compagnie du, en comité, 2777.
Chemin de fer Transcontinental National, (sub.) : étude du tracé et construction, 5251 et suiv.
Chemin de fer Vancouver au Sud de la vallée du Fraser, bill (n° 87) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 2779 et suiv.
Chutes d'eau, (débat sur mot. Monk pour doc.) 626.
Dimanche, bill (n° 12), en comité : article 3, paragraphe "d", 6785.
Douanes, ministère, (sub.) 374.
Electricité : exportation de l'énergie électrique, etc., réglementation, bill (n° 145) à cette fin, 2e l., 3160 et suiv.
Fruits : destinés à l'exportation, inspection, (débat sur mot. Smith pour doc.) 1437 et suiv.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, recettes et dépenses, (observ.) 7694.
Intercolonial : situation financière, (débat sur observ. Emmerson) 161 et suiv., 277 et suiv.; (sub.) : pour renforcer ponts, 5139 et suiv.; améliorations à Halifax, 5196 et suiv.; matériel roulant, 5201 et suiv.; recettes et dépenses, (observ.) 7694.
North-Head : brise-lames, soumissions pour construction, (rép. à int. Ganong) 595.
Passe du Nord, (sub.): barrage, 5287 et suiv.
Phares : construction, et aides à la navigation, (sub.) 5049 et suiv.
Preston, W.T.R., (débat sur mot. Monk pour le faire comparaître à la barre de la Chambre comme témoin, et sur amendement Laurier) 4630 et suiv.
Québec : prêt de $150,000 à la commission du port, bill (n° 174) à cette fin, en comité, 4922 et suiv.
Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2906 et suiv., 3418 et suiv., 5676.
Saint-Joseph : port, améliorations, (rép. à int. Gunn) 597.
Seaforth : édifice public, (rép. à int. Gunn) 596.
Steamer "Arctic", enquête sur son voyage, (débat sur mot. Laurier et amend. Borden) 3754 et suiv.
Terres fédérales : titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3015 et suiv.; bill (n° 163) échange de terres affectées au soutien des écoles, en comité, 4011 et suiv.
Travaux publics : ministère, (sub.) 390 et suiv.
Wilson's Beach, brise-lames, construction, (rép. à int. Ganong) 594.

Hall, R. R., *Peterborough-ouest.*

Canal de la Trent : écluse de Peterborough, défectuosités, renvoi d'employés, (débat sur mot. Hughes pour doc.) 3349 et suiv.
Chemin de fer de Kingston à Pembroke, bill (n° 44) concernant la compagnie du, 1ère l., 503; 2e l., 809; 3e l., 1623.

Hall, R. R.—*Suite.*
Compagnie du riz feuilleté Anderson, bill (n° 45) concernant son brevet, 1ère l., 503; 2e l., 809; 3e l., 2267.
Inspection générale : bill (n° 165) modifiant la loi y relative, 1ère l., 3315.
Transports : commission, dépôt et étude de son rapport, (débat sur mot. Bennett) 2114 et suiv., (mot. pour doc.), débat, 3361 et suiv.

Harty, William, *Kingston,*
Queen's College, Kingston, (motion pour présentation d'un bill y relatif) 2880; bill (n° 160) y relatif, 1ère l., 3140; 2e l., 3324; comité et 3e l., 4051.

Henderson, David, *Halton.*
Chambre des Communes : règlements, étude, 7819.
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 2658.
Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, bill (n° 30), en comité, 1185 et suiv.
Chemin de fer de Toronto à Hamilton, bill (n° 134), en comité, 4504 et suiv.
Chemin de fer de Vancouver à l'île Lulu, bill (n° 29), en comité, 1185.
Chemin de fer de Windsor, Essex et Lake Shore Rapid, bill (n° 150), en comité, 5358 et suiv.
Code pénal de 1892 : bill (n° 209) le modifiant quant aux loteries, comité, 7880.
Compagnies d'assurance : comité parlementaire d'enquête, (débat sur mot. Maclean) 4094 et suiv.
Compagnie d'assurance dite "Sterling" sur la vie, bill (n° 105), en comité, 5635.
Compagnie de fidéicommis dite "Empire", bill (n° 135) y relatif, en comité, 5356.
Compagnies des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75), en comité, 6105 et suiv., 3e l., 6794 et suiv.
Compagnie dite "Standard Trusts Company", bill (n° 147), en comité, 5063 et suiv.
Concessions forestières dans l'ouest, demandes de 1880 à 1896, (int.) 5638, 5895.
Cumberland, C.-A., édifice public, 6944 et suiv.
Débats : comité, 2e rapport, préparation d'un index analytique, (débat sur mot. Gervais pour adop.) 2085 et suiv.
Députés: présents aux séances de la Chambre, inscription de leurs noms, (int.) 208.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5784 et suiv., 5795 et suiv., 5873 et suiv.; article 3, paragraphe "d", 6810 et suiv.; article 3, paragraphe "k", 6814 et suiv.; article 3, paragraphe "n", 6823; article 3, amendement Bureau, 6838 et suiv.; article 3, amendement Ross, 6840; article 3, amendement Béland, 6841; sur motion Aylesworth, amendement à l'article 5, 7481; sur motion Aylesworth pour lecture et adoption des amendements, 7498 et suiv.; amendements du Sénat, 7883.
Douanes: ministère, (sub.): 375; appointements et dépenses, 516 et suiv.; dépenses au Yukon, (sub.) 534.
Duryea, Chester Burnell, bill (n° 79) concernant son brevet, en comité, 2257 et suiv.
Explication de nature personnelle par M. Foster, (mot. Foster pour comparution de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre, article de la "Presse", 26 mai 1906) débat, 4908.

Henderson, David—*Suite.*
Foin: débat sur projet de résol. Beauparlant, tendant à en réglementer la vente, 4117 et suiv.
Fruits: bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2223 et suiv.
Grains, inspection, (bill (n° 207) modifiant la loi y relative, 2e l., 6033 et suiv.
Grains du Manitoba, inspection, bill (n° 206), en comité, 6050 et suiv., 6289 et suiv.
Gray, Franklin Montgomery, brevet, bill (n° 122), en comité, 5066 et suiv.
Guelph : édifice public, annexe, améliorations, (sub.) 6923.
Immigration: agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, immigration belge, (sub.) 1694 et suiv.; bill (n° 170) relatif à l'immigration, en comité, 5341.
Indiens, (sub.): dépenses générales, soins médicaux, etc., 998; Indiens de la Colombie-Anglaise, écoles industrielles et pensionnats, 1130; Indiens du Yukon, fonds de secours et soins médicaux, 1257 et suiv.; bill (n° 194) modifiant loi relative aux Indiens, en comité, 5562 et suiv.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.) débat sur mot. Paterson, 715 et suiv.
Intercolonial, (sub.): pour renforcer ponts, 5140 et suiv.; améliorations à Halifax, 5197 et suiv.; matériel roulant, 5201 et suiv.
McIntosh, Mary-Eileen, bill (n° 185) pour lui faire droit, (observ. sur mot. Northrup) 5579.
Monnaies: bill (n° 196) modifiant loi y relative, 1ère l., 5208.
Or et argent ouvrés, bill (n° 211) concernant la vente et le poinçonnage, en comité, 7785.
Ottawa, (sub.): édifices administratifs, édifice de l'Ouest, 6908 et suiv.; édifices publics, réparations, etc., 6948.
Owen-Sound, édice public, (sub.) 6925 et suiv.
Phares: construction de phares, et aides à la navigation, (sub.) 4901 et suiv., 5032 et suiv.
Preston, Mary-Emeline, bill (n° 168) pour lui faire droit, en comité, 5070.
Prince Arthur de Connaught, visite au Canada, frais, (sub.) 324 et suiv.
Prorogation: retard, (int.) 7916.
Réassurance: réserve, (int.) 1019.
Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2934 et suiv., 5685 et suiv.
Rivière Saguenay: piliers et estacades, coût, (int.) 1431.
Saskatoon, édifice public, (sub.) 6943.
Sénat: revision de sa constitution, (débat sur mot. McIntyre) 2362.
Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi y relative, 2e l., 1846; amendements du Sénat, 7787.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, l' "Arctic", (sub.) 3442 et suiv.
Tarif: commission, impression des dépositions faites devant elle, (int.) 208; tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1958 et suiv.; comparaison entre le tarif américain et le tarif canadien quant aux produits agricoles, (débat sur observ. Clements) 5025 et suiv.
Toronto : gare commune, bill (n° 138), en comité, 4506.

Henderson, David—*Suite.*
Winnipeg, (sub.): nouvel hôtel des postes, 6932 et suiv.

Herron, John, *Alberta.*
Bestiaux : santé des, (sub.) 2753 et suiv., acquisition de bestiaux pour agences indiennes, (int.) 4814; service d'hygiène, (sub.) 7651 et suiv.
Chemins de fer : subventions, (en comité sur projet de résolution) bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, en comité, 7311 et suiv.
Compagnies d'assurance, enquête à leur sujet, frais, (sub.) 7797 et suiv.
Compagnie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta, bill (n° 100) y relatif, en comité, 3265.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5859 et suiv.
Elevage, laitage, etc., (sub.) 7638 et suiv.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest : Nord-Ouest, Yukon, Alberta et Saskatchewan, (sub.) 5112.
Grains, inspection, bill (n° 207), 2e l., 6049.
Homesteads : inscriptions, (int.) 5125.
Immigration : agents, (sub.) 6015 et suiv.
Indiens, (sub.): Manitoba, Saskatchewan, Alberta et Territoires du Nord-Ouest, bestiaux, 765 ; cession de réserves dans la Colombie-Anglaise, (sur observ. Fowler) 987; réserves indiennes de l'Ouest, 987; réserve des Indiens du Sang, à Cardston, 987 ; acquisition de bestiaux pour les agences indiennes, (int.) 4814.
Parc des Montagnes Rocheuses, bill (n° 164), en comité, 4853.
Réserves forestières, bill (n° 47), concernant l'établissement de, en comité, 2910, 2932, 3410 et suiv.
Section 28, township 7, rang 2, à l'ouest du 5e méridien, partie du quart sud-est vendue ou louée, (int.) 603.
Terres fédérales : bill (n° 163), échange de terres affectées au soutien des écoles, en comité, 4011 et suiv.; arpentage, plans, irrigation, etc., (sub.) 6031.
Vancouver : ferme d'expérimentation, établissement, (int.) 594.
Yukon, (sub.): frais de séjour des magistrats, 7735.

Hughes, James J., *King, I. P.-E.*
Edifices publics fédéraux, (sub.): force et autre pour les ascenseurs, 6955.
Explication de nature personnelle, par l'honorable M. Foster, article de la " Presse ", du 26 mai 1906, (débat sur mot. Foster) 4843 et suiv.
Ile du Prince-Edouard: tunnel, construction, (int.) 193; navigation d'hiver, construction d'un steamer à cette fin, (int.) 334 ; chemin de fer de l'I. P.-E., (sub.): amélioration à Charlottetown, 5278 et suiv.
Navigation : dans le détroit de Northumberland, (int.) 1304.
Représentation au Parlement : (mot. pour laisser à chaque province au moins le nombre de représentants qu'elle avait lors de son entrée dans la confédération) débat, 1146 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l " Arctic ", (sub.) 4885 et suiv.

Hughes, Samuel, *Victoria et Haliburton, O.*
Affaires indiennes, (sub.): écoles, 6136 et suiv.; pensionnats et écoles industrielles, (sub.) 6141 et suiv.

Hughes, Samuel—*Suite.*
Armée impériale: situation des officiers, (rép. à int. Ingram) 4355.
Armée du Salut, immigration de ses membres au Nord-Ouest, (observ.) 6992.
Aylesworth, hon. A. B., démission comme ministre de la Justice, (int.) 5573.
Bétail canadien : bétail du comté de Victoria, maladie, (int.) 437.
Bibliothèque du Parlement : pourquoi n'y a-t-il pas d'employé là, le dimanche après-midi? (int.) 2294.
Camps militaires: registres matricules, transmission au ministère, (int.) 1036, (observ. sur mot. Ward pour doc.) 3402 ; approvisionnement, (int.) 2093 ; camp annuel, où sera-t-il établi en 1906? (int.) 2095.
Canal des Galops, (sub.) : pour arrêter fuite dans la berge, 5205.
Canal de la Trent : enquête, (int.) 195 ; rupture, (int.) 608 ; enquête, emploi de R. J. McLaughlin et de D. O. Connell, (int.) 609; eaux tributaires, attribution, (int.) 864; forces hydrauliques, vente, louage ou cession, (int.) 1430 ; travaux: marchés et dépenses à ce sujet, (mot. pour doc.) 1431 ; creusage, (mot. pour doc.) 1635 ; surintendant, qui est-il? (int. Hughes) 1915 ; écluse de Peterborough, défectuosités, renvoi d'employés, (mot. pour doc.) débat, 3334 et suiv.; (sub.): construction, 5294 et suiv.; améliorations sur rivière Holland, 5295 et suiv.; améliorations, 5300 et suiv.
Canaux, (sub.) perception du revenu, 5477.
Cannington, directeur du bureau de poste, destitution, (int.) 195, 233, 437, 470 ; (mot. pour doc.) débat, 2519 et suiv.
Cartes du Canada et des T.N.-O., (sub.) 6097 et suiv.
Champ de tir dans les Provinces maritimes, (int.) 5895.
Chemins de fer : subventions, (en comité sur projet de résolution) 6320 et suiv.; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, en comité, 1667 et suiv., 7309 et suiv.; sur amendement Sproule, 7316.
Chemins de fer et Canaux, (sub.) : frais de litiges, 5308.
Commission géologique : appointements, (sub.) 431.
Compagnies d'assurance, enquête à leur sujet, frais, (sub.) 7798 et suiv.
Compagnies d'assurance à répartitions, enquête les concernant, (int.) 5455.
Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, en comité, 6183.
Compagnie dite " North Atlantic Trading Company," marchés pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2485-86-2500.
Creek McLaren : chaussée, (int. Hughes) 681.
Débats : comité, 2e rapport, préparation d'un index analytique, (débat sur mot. Gervais pour adopt.) 2085.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5868 et suiv., motion pour renvoi du bill au comité spécial, 5897 et suiv.; en comité : 5868 et suiv.; mot pour renvoi du bill au comité spécial, 5897 ; article 9, 6422 et suiv., amendement, 6422, 6440, rejeté, 6440; article 10, 6448 et suiv.: article 16, 6541 et suiv.; article 3, paragraphe " n,' 6823 et suiv.; 3e l., 7408 ; amend. Martin à art. 5, 7446 ; sous-amendement, 7446 ; rejeté, 7448.

Hughes, Samuel.—*Suite.*
Disraéli, quai, (sub.) 7148 et suiv., 7164 et suiv.
Dorset : quai, construction, (int.) 435.
Douanes : inspection, conseil des douanes, statistiques, (sub.) 530 et suiv.
Echo-Bay, quai, parachèvement, (sub.), 7247 et suiv.
Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1376 et suiv.; loyers, (sub.) 7210.
Esquimault : défense, (int.) 189.
Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires, sub. 2966 et suiv.
Fusil Ross : (observ.) 3500.
Gooderham : accusations contre la receveuse de la poste, (observ.) 1636.
Grains, inspection, bill (n° 207) modifiant la loi y relative, 2e l., 6035 et suiv.
Grande-Rivière de Beaupré, quai, (sub.) 7167 et suiv.
Graviers aurifères du Klondike, estimation, (sub.) 6131 et suiv.
Halifax : défense, (int.) 190; arsenal maritime, cession au Gouvernement, (int.) 1045.
Immigrants : combien venus au Canada en 1905 ? (int.) 202; traitement des immigrants à Québec, (int.) 5639.
Immigration : agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, (sub.) 1402 et suiv., 1702 et suiv.; agents, (sub.) 6008 et suiv.
Indiens de la Colombie-Anglaise : soins médicaux et médicaments, 1118 et suiv.; écoles industrielles et pensionnats, 1127 et suiv.; bureau et dépenses diverses, 1134; (sub.) : Indiens en général, inspection des agences et réserves, 1284 et suiv.; bill n° 194 modifiant la loi relative aux Indiens, 2e l. et comité, 5558 et suiv.
Intercolonial, (sub.) emploi des noirs, (sur observ. Clements) 7717; accident de Belmont, (sur observ. Laurence) 7719 et suiv.
Invitation au roi et à la reine à visiter le Canada, adresse à cette fin, (observ. sur mot. Belcourt) 1748.
Kentville, champ de tir à la cible, (int.) 201, 1143.
Lac Balsam : voie fluviale de là vers le nord, (int.) 607.
Lindsay : champ de tir, établissement, (int.) 608.
Lumb, capitaine H. W., mise à la retraite, (int.) 1190.
Médailles et terres aux Canadiens employés en Egypte en 1870 et 1880, et dans l'expédition à la rivière Rouge, en 1870, (int.) 436, 465, 503.
Milice : écoles d'instruction militaire, enquête, (int.) 1144; corps de musique militaires dans les fêtes religieuses, (int.) 1192; gardien de la 2ème batterie de campagne, (int.) 2796; bill (n° 200) modifiant la loi relative à la milice, en comité, 5671 et suiv.; (sub.) : artillerie, armes, champs de tir, etc., 7363 et suiv.; cartouches de réserve, fabrication, 7377; solde et suppléments, 7378; bibliothèque administrative, 7382; habillement et petits équipements, 7382.
Miliciens : recrutement et transport aux camps d'exercice, (observ.) 6143.
Ministère : changements, explication, (débat sur observ. Laurier) 272 et suiv.
Montagnes Selkirk, amélioration des grottes, (sub.) 6004 et suiv.
Nouvelle-Ecosse, ports et rivières, (sub.) 7238 et suiv.

Hughes, Samuel—*Suite.*
Observatoire astronomique de l'Etat, appointements des employés, (sub.) 6024 et suiv.
Ontario, ports et rivières, (sub.) 7210 et suiv.
Ottawa : nouveaux magasins militaires, (sub.) 7233.
Pensions militaires : bill (n° 200) modifiant la loi de 1901 y relative, 1ère l., 5318 et suiv.; 2e l., et comité, 5673 et suiv.
Point-Edward, dragage, (sub.) 7245.
Postes, (sub.) : transport des dépêches, 557 et suiv.
Preston, W. T. R., (débat sur mot. Monk pour le faire comparaître à la barre de la Chambre comme témoin, et sur amendement Laurier) 4622 et suiv.; (débat sur motion Monk demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration) 7108 et suiv.
Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2936 et suiv.
Rivières Aschouapmouchoan et Péribonka, piliers de dérivation, (sub.) 7170 et suiv.
Rivière Saguenay, estacades en amont de Chicoutimi, (sub.) 7213 et suiv.
Rivière Scugog : barrage et écluses, construction et entretien par le Gouvt., (int.) 1914.
Sauvalle, Marc, traduction des rapports sur la géologie, (sub.) 6133.
Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi de 1905, en comité, 7337 et suiv.
Sept-Iles : achat de nouvelles terres, enlèvement de huttes de sauvages, et arpentages, (sub.) 6138 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, l'"Arctic," (sub.) 4217 et suiv.
Sydney, N.-E., grève, dépenses, (int.) 1143.
Télégraphe : ligne dans Provinces maritimes, (sub.) 7212.
Télégraphie Marconi, stations à Cap-Race et à Cap-Ray, (sub.) 7778.
Terres fédérales : administration et vente, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4785 et suiv.; arpentage, plans, irrigation, etc., (sub.) 6028 et suiv.
Toronto : hôtel des postes, (sub.) 7236 et suiv.
Transports : commission, dépôt et étude de son rapport, (débat sur mot. Hall pour doc.) 3367 et suiv.
Travaux publics : appointements, (sub.) 7224 et suiv.
Vétérans canadiens, services lors des incursions féniennes, récompense, (débat sur mot. Monk) 654.
Winnipeg : ancien bâtiment pour les immigrants, (sub.) 7237 et suiv.

Hyman, hon. Charles S., *London.*
Acton-Vale, édifice public, (sub.) 6916.
Ahearn and Soper : paiements à eux faits, (rép. à int. Northrup) 4910.
Amherstburg (Ont.), chenal, améliorations, (sub.) 7179.
Anse-au-Griffon : travaux, dépenses, (rép. à int. Monk) 1191.
Antigonish, édifices publics, (sub.) 6915.
Arbitrages et sentences arbitrales, (sub.) 6956.
Arnes, quai, (sub.) 7189.
Aylmer, W. F., nomination, (rép. à int. Roche) 5128.
Baddeck : quai, emplacement, (rép. à int. Blain) 2518.

Hyman, hon. Charles S.—*Suite.*

Baie Machedash : dragage, (rép. à int. Bennett) 2514.
Battleford : pont sur la rivière Bataille, (sub.) 7216.
Beaverston : port, améliorations, (sub) 7179.
Belle-Rivière : entrée du chenal, dragage, (sub.) 7179.
Belleville : salle militaire, (sub.) 6922; édifice public, (sub.) 6922.
Bic : quai (sub.) 7135.
Brandon, salle d'exercice, (sub.) 6931.
Brantford : édifice public, (sub.) 6922.
Bronte : port, améliorations, (sub.) 7180.
Calgary, (sub.) : douane et bureau de poste, 6941.
Campbellton : quai, (sub.) 7127 .
Canal de déversement dans Saint-Anicet et Sainte-Barbe, (rép. à int. Walsh) 7577.
Canning: quai, construction, (sub.) 6978.
Canton Fabre, lac Témiscamingue : quai, (sub.) 7136.
Cap de Hillsborough, receveur de la poste, destitution et remplacement, (rép. à int. Martin) 3141.
Cap-Tourmentin : port, (sub.) 7128.
Chambre des communes :défectuosités de l'acoustique dans la salle des séances, (rép. à observ. Bole) 3233 ; ventilation, (rép. à observ. Taylor) 5754 et suiv.; ventilation, débat sur observ. Bristol) 7567-70 et suiv.
Chance-Harbour, N.-B., brise-lames, (sub.) 7133.
Châteauguay: quai, (sub.) 7136.
Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6258 et suiv., 6367 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National, commission du, rapport, (rép. à mot. Borden pour doc.) 1040.
Chenal des dunes, près de Cascumpec, travaux, dépenses, (rép. à int. Lefurgey) 1616.
Chicoutimi, édifice public, (sub.) 6916.
Chutes d'eau, (débat sur mot. Monk pour doc.) 626 et suiv.
Chutes Montmorency : mur de revêtement, (sub.) 7168.
Clinton : bureau de poste, coût, (rép. à int. Gunn) 1620.
Cobourg, quais, réparations, (sub.) 7180.
Collingwood : bassin de radoub, coût, (rép. à int. Bennett) 435 ; évaluation, (rép. à int. Bennett) 593, 1418, 1897; port, améliorations, (sub.) 7180.
Colombie-Anglaise, ports et rivières, (sub.) 7249.
Commission des eaux limitrophes: rapport de la section canadienne, dépôt, (rép. à int. Borden) 585, 1418 ; (sub.) 6959.
Colombie-Anglaise, (sub.): outillage neuf de dragage, 7191.
Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7193 et suiv., 7463 et suiv.
Compagnie Woods : paiements à elle faits, (rép. à int. Monk) 439; (rép. à int. Northrup) 4813.
Cour suprême, édifice, allonge à la bibliothèque, (sub.) 7230.
Creek- McLaren : chaussée, (rép. à int. Hughes) 682.
Cumberland, C.-A., édifice public, (sub.) 6944.
Dalhousie, port, (sub.) 7133.
Dépenses: pour objets non prévus et non autorisés par le Parlement, (débat sur mot. Blain) 3559 et suiv.

Hyman, hon. Charles S.—*Suite.*

D'Escousse, N.E., quai, (rép. à int. Wright) 1025.
Dimanche, observance du, bill (n° 12), en comité: article 3, paragraphe "k", 6832 et suiv.; amendement, 6832, adopté, 6834.
Dipper-Harbour, brise-lames, (sub.) 7133.
Disraëli : quai, construction, coût, etc., (rép. à int. Monk) 1429, 2332 ; quai, (sub.) 7136, 7150 et suiv.
Documents, dépôt, (rép. à int. Foster) 13, (rép. à int. Bennett et Borden pour doc.) 1418.
Dorset : quai, construction, (rép. à int. Hughes) 435.
Dragage : sommes payées, (rép. à mot. Bennett pour doc. 1418 ; dragage à Midland soumissions, (rép. à int. Bennett) 1924 ; dragage à Port-Arthur et à Fort-William, dépenses, soumissions, etc. (rép. à int. Bennett) 3324, 3593.
Dragueurs : de MM. Daly et Hanman, usage, (rép. à int. Taylor) 590 ; dragueurs, sous la direction de l'ingénieur Lafleur, (rép. à int. Lancaster) 4262.
Dragueur "Fielding", coût, (rép. à int. Lancaster) 4813.
Drapeau : non hissé sur la tour du Parlement le jour de la fête nationale, (rép. à observ. Elson) 7385 et suiv., 7669.
Echo-Bay ; quai, construction, coût, (rép. à int. Boyce) 2092 ; quai, parachèvement, (sub.) 7245.
Edifices : édifice Wood, Ottawa, location, (rép. à int. Ingram) 191 ; édifices tenus à bail par le Gouvernement à Ottawa, (rép. à int. Taylor) 192 ; (voir Ottawa, lettre O).
Edifices publics : détruits par incendie, (rép. à int. Lefurgey) 600 ; écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1196 et suiv., 1317 et suiv. (rép. à int. Borden) 1633, dépôt du rapport des témoignages, (int. Borden) 5499 ; tour de l'ouest, écroulement, rapport, (rép. à mot. Borden pour doc.) 3807 ; qui a dressé les plans de la tour de l'ouest? (rép. à int. Borden) 5666; (sub.) : loyers, 7210 ; édifices publics en général, loyers, 6249 ; loyers, réparations, etc., 6953 ; chauffage, 6954 ; force électrique ou autre pour ascenseurs, 6955 ; service d'eau, 6955.
Edmonton, (sub.) : bâtiment pour les immigrants, 6941, 7238.
Electricité : exportation de l'énergie électrique, bill (n° 145) y relatif, en comité, 4146 et suiv.
Employés, au Sénat et à la Chambre des communes, combien? (rép. à mot. Sproule pour doc.) 7563.
Etudes et inspections, (sub.) 6957.
Fernie, édifice public, (sub.) 6946.
Fleuve Columbia, améliorations, (sub.) 7190.
Fleuve Saint-Jean et tributaires, (sub.) 7134, quai dans les eaux des estuaires, (sub.) 7135.
Fort-Wiliam, améliorations, (sub.) 6963.
Galerie nationale des Beaux-Arts, (sub.) 6957.
Génie civil, branche du, appointements, (sub.) 6958.
Glace-Bay, amélioration du havre, (rép. à int. Martin) 1635 ; édifice public, (sub.) 6915 ; port, améliorations, (sub.) 6965.
Goderich, port, améliorations, (sub.) 7183.
Grand-Manan, brise-lames, (rép. à int. Ganong) 1145.

Hyman, hon. Charles S.—*Suite.*
Grande-Rivière de Beaupré, quai (sub.) 7167.
Grande-Vallée : quai, coût, (rép. à int. Monk) 1191, 1422.
Grosse-Ile : quarantaine, yacht "Montmorency" et cottage au service de l'inspecteur des travaux publics, dépenses, (rép. à int. Paquet) 2332.
Guelph : salle militaire, (sub.) 6923 ; édifice public, annexe, (sub.) 6923.
Halifax : hôpital pour patients atteints de trachome, acquisition, (rép. à mot. Wilson pour doc.) 1926.
Hamilton : salle d'exerice, agrandissement, (sub.) 6923.
Higgin's-Shore, I. P.-E., quai, construction, (rép. à int. Lefurgey) 590.
Hunter, M., secrétaire particulier du ministre des Travaux publics, actionnaire d'une compagnie qui fournit des matériaux au département, (rép. à int. Bennett) 6931.
Ile Pelée: câble, immersion, frais, (rép. à int. Clements) 607.
Ile du Prince-Edouard: tunnel, construction, (rép. à int. Hughes) 194.
Iles Wood, jetée de protection du brise-lames, (sub.) 7125.
Inverness: édifice public, (sub.) 6915; port, réparations, (sub.) 6979.
Kingston : casernes, (sub.) 6923.
Lac Mégantic, jetées, (sub.) 7168.
Ladysmith, édifice public, (sub.) 6946.
Lamont, John D., emploi, (rép. à int. Boyce) 2329.
Laprairie: brise-glace, construction, adjudication de l'entreprise, (rép. à int. Monk) 789.
Leamington: bureau de poste, (rép. à int. Clements) 607.
Leonardville: quai, construction, (rép. à int. Ganong) 3332.
London: bureau de poste, améliorations, coût, (rép. à int. Elson) 2098; nouvelle salle militaire, coût, (rép. à int. Elson) 2098; nouveaux magasins militaires, (sub.) 6924; hôtel des postes, améliorations, (sub.) 6924.
Macleod: palais de justice et ameublement, (rép. à int. Blain) 2095.
Magog, édifice public, (sub.) 6917.
Medicine-Hat, édifice public, (sub.) 6942.
Midland, port, (sub.) 7185.
Montmagny, édifice public, (sub.) 6919.
Montréal, (sub.): casernes, 6920; nouveaux magasins militaires, 6920; hôtel des postes, améliorations, 6920 ; port, en aval du courant Sainte-Marie, 6963; (sub.): port, améliorations en aval du courant Sainte-Marie, 7232.
Moose-Jaw, édifice public, (sub.) 6942.
Musée Victoria : modification du plan, construction, etc., (rép. à ints. Perley) 1192, 1193; matériaux, (rép. à int. Fowler) 2091; (sub.) 6899.
Neepawa, édifice public, (sub.) 6931.
New-Westminster, édifice public, (sub.) 6947.
Nicolet, édifice public, (sub.) 6921.
North-Bay, édifice public, (sub.) 6925.
Nouveau-Brunswick, ports et rivières, (sub.) 7239.
Nouvelle-Ecosse: ports et rivières, (sub.) 6964, 7238.
Ontario: dragage, (rép. à int. Bennett) 433 ; ports et rivières, (sub.) 7184; (sub.): outillage neuf de dragage, 7191; ports et rivières, (sub.), 7210; dragage, (sub.) 7211.
Osoyoos, édifice public, (sub.) 6947.

Hyman, hon. Charles S.—*Suite.*
Ottawa: bureau de poste, reconstruction, (rép. à int. Blain) 469; (rép. à int. Borden) 1634; observatoire astronomique, pose de fils électriques, soumissions, (rép. à int. Ames) 790, marché avec MM. Ahearn et Soper, (rép. à int. Ames) 1924; (sub.): observatoire astronomique, 6896; édifices des archives, 6897; hôtel des monnaies, 6897; édifice du parlement, améliorations, 6898; musée Victoria, 6899; édifices administratifs: édifices de l'est et de l'ouest, améliorations, 6900; nouveaux édifices, 6912; départements de l'administration, tiroirs en acier, et tablettes, 6925; édifices publics, 6948; (sub.): nouveaux magasins militaires, 7233; édifices administratifs, (reconstruction du revêtement en pierre de Nepean) 7233, aménagements, 7234; hôtel des postes, aménagement et réfections, 7234.
Owen-Sound, édifice public, (sub.) 6925, 7210; port, dragage, etc., (sub.) 7185.
Parlement : éclairage électrique sur la terrasse, installation, coût, (rép. à int. Ames) 1621.
Peterborough : salle militaire, (sub.) 6927.
Phares : gardiens, salaires, (rép. à int. Gauvreau) 472.
Pierreville, Yamaska : quai, coût, recettes, (rép. à int. Bergeron) 1803.
Point-Edward, dragage, (sub.) 7185, 7245.
Pointe-à-la-Frégate : brise-lames, (rép. à int. Monk) 1191.
Pointe-Prim, quai, (sub.) 7123.
Pointe-aux-Trembles, quai, (sub.) 7168.
Port-Arthur, améliorations, (sub.) 6963.
Port-Bruce : sommes dépensées pour le port, (rép. à mot. Ingram pour doc.) 3596.
Port-Burwell : travaux dans le port, coût, (rép. à mot. Ingram pour doc.) 4358; (rép. à mot. Jackson pour doc.) 5476; port, (sub.) 7185.
Port-Colborne : brise-lames, élévateur, (rép. à mot. Bennett pour doc.) 1897.
Port-Hood : barrage, construction, (sub.) 6980.
Port-Stanley : travaux dans le port, (rép. à int. Ingram) 176; coût, (rép. à mot. Ingram pour doc.) 4358; port, (sub.) 7186.
Prince-Albert, édice public, (sub.) 6943.
Provinces maritimes : édifices publics en général, (sub.) 6916.
Provinces maritimes : ports et rivières, (sub.) 7149.
Pugwash : quai, réparaions, (rép. à int. Barker) 1918.
Quaco, jetée de l'est, (sub.) 7134.
Quais : construits par le Gouvernement depuis 1896, (rép. à mot. Foster pour doc.) 219; quais de l'Etat. ingénieur et gardiens des, noms et domiciles, (rép. à int. Wright) 1924, 2514.
Québec (province) : vente des chutes d'eau, (rép. à observ. Monk) 5114; ports et rivières, (sub.) 7135; ports, rivières et ponts, (sub.) 7168; (sub.) : outillage neuf de dragage, 7191; dragage, 7211; ports et rivières, 7239.
Québec (ville) : quais en eau profonde, (rép. à int. Paquet) 602; travaux dans le port, entreprise accordée à MM. Doucet et Lemieux, (rép. à int. Ames) 1429; (sub.) : salle d'exercice pour l'école d'artillerie, 6921; remise pour le matériel lourd, 6921; port, améliorations, 6962, 7231; casernes de Saint-Jean, écurie pour la cavalerie, 7232.
Rapides de Saint-André, (sub.) 7231.

Hyman, hon. Charles S.—*Suite.*
Roy's-Creek, quai, (rép. à int. Ames) 3000.
Regina, bureau de poste, de douane, etc., (sub.) 6943.
Richibouctou: brise-lames, réparations, (rép. à int. Fowler) 2092.
Rivière Ashouapmouchoan : piliers de dérivation, (sub.) 7169.
Rivière-Blanche, quai, (sub.) 7171, améliorations, (sub.) 7180.
Rivière Fairford, nettoyage du lit de la rivière, (sub.) 7189.
Rivière Jésus: quai, construction, (rép. à int. Léonard) 471.
Rivière Ottawa et tributaires, levé hydrographique des sources, (sub.) 6957.
Rivière Ouelle, jetée, (sub.) 7171.
Rivière Péribonka, piliers de dérivation, (sub.) 7169.
Rivière Qu'Appelle, barrage, (sub.) 7249.
Rivière-au-Renard: brise-lames, (rép. à int. Monk) 1192.
Rivière Saint-Louis, améliorations, (sub.) 7171; (tributaires) canaux de déversement, 7172.
Rivière Sainte-Marie, dragage, (rép. à int. Boyce) 443.
Rivière Saint-Maurice, estacades: coût, recettes, dépenses, (rép. à int. Perley) 1139.
Rivière Saguenay, quais et estacades en amont de Chicoutimi, (rép. à int. Perley) 1028, (rép. à int. Henderson) 1431; jetées et estacades en amont de Chicoutimi, (sub.) 7212.
Rivière Saskatchewan du Nord, levés hydrographiques, (sub.) 7190.
Rivière Severn, obstruction, (rép. à int. Grant) 600.
Rivière Thames: exploration, (rép. à int. Clements) 180; dragage, (rép. à int. Clements) 181; travaux pour empêcher débordement, (observ. sur mot. Clements pour doc.) 804 et suiv.; quais à l'embouchure de cette rivière, (sub.) 7186.
Rivière Washademoak, N.-B., dragage, (rép. à int. Wilmot) 603.
Rondeau, port, (sub.) 7186.
Rustico, brise-lames à l'île Robertson, (sub.) 7124.
Saint-Alexis, jetée, (rép. à int. Blain) 4003.
Saint-Boniface, édifice public, (sub.) 6932.
Saint-André : écluses, dépenses, (rép. à int. Schaffner) 1427.
Sainte-Anne de Chicoutimi, quai, (sub.) 7174.
Saint-Hyacinthe : salle d'exercices militaires, (sub.) 6921.
Saint-Jean, N.-B., port, dragage, (sub.) 7135.
Saint-Jean, P.Q., édifice public, (sub.) 6922; écuries pour la cavalerie, (sub.) 7232.
St. Mary, édifice public, (sub.) 6927.
Salles d'exercices militaires: construction, coût, (rép. à int. Worthington) 3332.
Salles militaires, construction, (sub.) 6948.
Saskatoon, édifice public, (sub.) 6943.
Sault-Sainte-Marie, cale du gouvernement, (rép. à int. Boyce) 441.
Savage-Harbour: à quels habitants de cet endroit ont été faits certains paiements ? (rép. à int. Martin) 3141.
Selkirk, édifice public, (sub.) 6932.
Shelburne, édifice public, (sub.) 6915.
Shelmouth, Man., pont, construction, (rép. à int. Roche) 2334.
Sherbrooke : salle d'exercices militaires, (sub.) 6921.

Hyman, hon. Charles S.—*Suite.*
Silverwater, île Manitouline, quai, (sub.) 7186.
Simcoe, édifice public, (sub.) 6929.
Sorel, quai, effondrement, (rép. à mot. Blain pour doc.) 5199.
Station agronomique centrale: recettes et dépenses, (rép. à int. Taylor) 787.
Summerside: brise-lames, soumissions, (rép. à int. Lefurgey) 1426; port, brise-lames, (sub.) 7125.
Sutherland, George M., emploi, (rép. à int. Boyce) 2329.
Télégraphes : réseau du Yukon, coût, recettes et dépenses, (rép. à int. Blain) 1921; (sub.): île du Prince-Edouard et terre ferme ; Saint-Laurent inférieur et Provinces maritimes, 6961 ; Yukon, 6962 ; île du Cap-Breton, 7208 ; deux stations, système Marconi, raccordement à la Grosse-Ile, 7208; bureau de télégraphe à Athabaska-Landing, 7208 ; ligne télégraphique dans les Provinces Maritimes, 7216 ; ligne télégraphique, de la Descente des Femmes à la rivière du Sacré-Cœur, 7217; réseau du Yukon, 7218.
Terrebonne: quai, construction, (rép. à int. Léonard) 472.
Toronto : dragage, (rép. à int. Macdonell) 4913; nouvel hôtel central des postes, (rép. à int. Macdonell) 5641; construction de casernes près de Toronto, (rép. à int. Macdonell) 5642 ; (sub.) : douane, améliorations, 6929; édifices fédéraux, 6930; salle d'exercice, édifice militaire, hôtel des postes, 6931, 7235; port, entrée est, (sub.) 7189.
Transports: commission, (rép. à mot. Bennett pour doc.) 209, 1146; commission, rapport, (rép. à mot. Borden pour doc.) 220, (rép. à int. Bennett) 443, 796; commission, frais, (sub.) 7217.
Travaux publics: ministère, appointements et dépenses, (sub.) 385, 392; paiements pour services de surcroît, (rép. à int. Foster) 796; comté de Prince, I. P.-E., dépenses, (rép. à int. Lefurgey) 2330; commis et autres employés, appointements, (sub.) 6958; études et inspections, (sub.) 7217; appointements, (sub.) 7218; divers, (sub.) 7249.
Trois-Rivières : salle d'exercices militaires, (sub.) 6922; port, nouveaux quais, (sub.) 7174.
Vancouver, édifice public, (sub.) 6948.
Victoria, C.-A., dragage et déblai de roches, (sub.) 7191.
Westville, édifice public, (sub.) 6915.
Wilson's-Beach : brise-lames, construction, coût, (rép. à int. Ganong) 594, 787.
Wingham: édifice public, coût, (rép. à int. Gunn) 1621.
Winnipeg, (sub.) magasins militaires, nouveau bâtiment pour les immigrants, édifice militaire, quartier des sous-officiers, nouvel hôtel des postes, 6932 et suiv.; station postale au nord de la voie du Pacifique Canadien, 6940; (sub.): ancien bâtiment pour les immigrants, 7237.
Woodstock, N.B., salle militaire, etc., (sub.) 6915.
Yukon, (sub.): frais de séjour des magistrats, 7737.

Ingram, Andrew B., *Elgin-est.*
Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 126.
Aylmer, (Elgin), nouveau bureau de poste, emplacement, (mot. pour doc.) 211.
Bateaux à vapeur : inspection, (sub.) 3781 et suiv.

Ingram, Andrew B.—*Suite.*
Bestiaux : santé des, (sub.) 2765.
Brevets : registre des, (sub.) 2746 et suiv.
Cabotage : (observ. sur mot. Clarke modifiant loi y relative) 611.
Cannington : receveur de la poste, destitution, (débat sur mot. Hughes pour doc.) 2543 et suiv.
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant loi de 1903, 1ère l., 783 ; en comité, 1681 et suiv., 2641 et suiv.; bill (n° 9), idem, 2e l., 855 et suiv.
Compagnies d'asurance : enquête, (mot. pour doc.) 209 ; nomination d'une commission d'enquête, correspondance à ce sujet, (mot. pour doc.) 2129.
Compagnie dite "Canadian-Minnesota Bridge Company", bill (n° 91) la constituant en corporation, en comité, 2557 et suiv.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", marchés pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2478-79-80.
Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3776, 3820 et suiv.
Convenances parlementaires, (rép. à obser. de M. l'Orateur) 3143.
Darrock, Alexander, nomination comme percepteur des douanes, (mot. pour doc.) 211.
Débats : comité, 2e rapport, préparation d'un index analytique, (débat sur mot. Gervais pour adop.) 2083.
Dépêches : transport dans le comté d'Elgin, (mot. pour doc.) 4095-96.
Documents : dépôt, retard, (int.) 2390.
Douanes : recettes à Port-Stanley, Port-Bruce et Port-Burwell, (int.) 176.
Duryea, Chester Burnell, bill (n° 79) concernant son brevet, en comité, 2257 et suiv.
Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1363 et suiv.
Edifice Wood, Ottawa, location, (int.) 191.
Explication sur un fait personnel, par M. Macpherson, article du "News", de Toronto, (débat) 3146.
Explication sur un fait personnel, discussion sur l'indemnité sessionnelle, article du "World", de Toronto, 2688.
Fruits : destinés à l'exportation, inspection, (débat sur mot. Smith pour doc.) 1446 et suiv.
Homesteads : formules de demandes pour inscriptions, employées depuis 1890, (mot. pour doc.) 214, 1910.
Houille : achat de la compagnie Allan, (int.) 4355.
Immigration : agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, (sub.) 1394 et suiv., 1707, la "North Atlantic Trading Company", (sub.) 1707.
Indiens, (sub.) : Manitoba, Saskatchewan, Alberta et Territoires du Nord-Ouest, bestiaux, 763 et suiv.; Indiens du Yukon, fonds de secours et soins médicaux, 1272 ; bill (n° 66) modifiant la loi concernant les Indiens, (débat sur mot. Monk pour 2e l.) 2136.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.), débat sur mot. Paterson, 697 et suiv.
Juges : bill (n° 83) modifiant la loi relative aux juges des cours provinciales, en comité, 1824 et suiv.

Ingram, Andrew B.—*Suite.*
Keech, Hiram, emploi, (int.) 204.
Liddle, David, nomination comme aide-inspecteur des poids et mesures, (mot. pour doc.) 211.
Marine et pêcheries : agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3686 et suiv.
Pêcheries, (sub.) : inspecteurs, gardes-pêche, 3785 et suiv.
Pensions de certains membres du conseil privé et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3134 et suiv.
Port-Bruce : sommes dépensées pour le port, (mot. pour doc.) 212, 3596.
Port-Burwell : sommes dépensées pour le port, (mot. pour doc.) 213, 4357.
Port-Stanley : sommes dépensées pour le port, (mot. pour doc.) 212, 4357.
Postes : ministère, (sub.) 417.
Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 3670 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, l' "Arctic," (sub.) 4216 et suiv.
Téléphones : législation, enquête, frais de témoins, (int.) 221, 332.
Yukon : ordonnances du conseil, (mot. pour doc.) 1393.

Jackson, William, *Elgin-ouest.*
Baudets : importés pour fin de reproduction, droits, (int.) 866.
Campeau, Michel, emploi au département des Postes, (int.) 865, 1425.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5862 et suiv. amendement au paragraphe "j" de l'article 3, 5868-69, rejeté, 5875 ; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7497.
Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1324.
Elevage, laitage, etc., (sub.) 7641 et suiv.
Employés publics : combien sont sous-ministres, portent costume de Windsor, ont des sièges sur parquet du Sénat ou de la Chambre, leurs traitements, la durée de leur service, et leur rang ? (int.) 354.
Explication de nature personnelle par l'hon. M. Foster, article de la Presse, 26 mai 1906, (débat sur mot. Foster pour comparution de M Cinq-Mars à la barre de la Chambre), 4907.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest : Nord-Ouest, Yukon, Alberta et Saskatchewan, (sub.) 5110.
Indiens : bill (n° 66) modifiant la loi concernant les Indiens, (débat sur mot. Monk pour 2e l. 2135.
Port-Burwell : travaux, (mot. pour doc.) 5314, 5476.
Réserves forestières : (bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 3410 et suiv.
Stations agronomiques, (sub.) 7605 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l' "Arctic," (sub.) 4971 et suiv.

Johnston, Alexander, *Cap-Breton-sud.*
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6264.
Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216) la constituant en corporation, 1ère l., 6545, (motion Crawford) 6718 ; 2e l., 6893 ; comité, 7193, 7462.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5792 et suiv.,

Johnston, Alexander—*Suite.*
amendements au paragraphe " d" de l'article 3, 5807, adoptés, 5809; article 3, paragraphe " d," 6784, 6812 ; sur mot. Aylesworth pour 3e l, 7510.
Explication de nature personnelle par M. Foster, écrit de M. Cinq-Mars, comparution de ce dernier, 5412.
Fer : fabrication avec le minerai du Canada, octroi de primes, (débat sur mot. Conmee) 3863 et suiv.
Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires, (sub.) 2987 et suiv.
Glace-Bay, port, améliorations, (sub.) 6966 et suiv.
Marine et pêcheries : agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3699 et suiv.
Preston, W. T. R., (débat sur motion Monk demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration) 7107 et suiv.
Tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1987 et suiv.

Kemp, Albert E., *Toronto-est.*
Bateaux à vapeur: inspection, (sub.) 3782.
Canal de la Trent, (sub.): améliorations sur rivière Holland, 5295 et suiv.
Chambre des communes: règlements, étude, 7832 et suiv.
Chemins de fer: accidents au Canada, (int.) 462; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, en comité, 1676 et suiv., 2631 et suiv., 7275 et suiv.; subventions, bill (n° 214) à ce sujet, en comité, 7037 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental National, (sub.): étude du tracé et construction, 5261 et suiv.
Commerce: rapports, dans quel département compilés, (int.) 599; commerce anglo-canadien: nomination d'un agent consulaire anglais pour s'enquérir de l'état de ce commerce, (int.) 2145.
Compagnies d'assurance: commission d'enquête, travaux, (observ.), débat, 3896 et suiv.
Canonnières: coulées bas dans la rivière Thames, don d'icelles par le Gouvernement à un Américain, (int.) 344, 2612.
Dimanche, bill (n° 12), observance, en comité : article 3, paragraphe "d", 6807 et suiv.; article 3, paragraphe " k," 6815.
Guerre sud-africaine: soldats canadiens tués, blessés ou pensionnés, (int.) 1138.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés (sub.), débat sur mot. Paterson, 707.
Marine norvégienne, concurrence, (rép. à observ. Black) 4191 et suiv.
Milice, (sub.): solde et suppléments, 7377 et suiv.
Montréal: commission du port, bill (n° 124) y relatif, en comité, 2715 et suiv.; avance de certaines sommes à la commission du port, bill (n° 222), en comité, 7041 et suiv.
Observatoire magnétique, (sub.) 3777.
Or et argent ouvrés, bill (n° 211) concernant la vente et poinçonnage, en comité, 7784.
Ottawa: hôtel des postes, (sub.) 7234 et suiv.
Pêcheries: bill (n° 223), taxe de $50 sur les baleiniers, en comité, 7048 et suiv.
Pensions de certains membres du conseil privé et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3075 et suiv; présentation d'un nouveau projet de loi, (int.) 4644; pensions à certains membres du conseil privé, bill (n° 220) abrogeant l'article relatif, en comité, 7846 et suiv.
Poids et mesures: bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 3e l., 3047 et suiv.
Québec: ports et rivières, (sub.) 7239 et suiv.
Saint-Jean, P. Q., écuries pour la cavalerie, (sub.) 7232 et suiv
Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi de 1905, en comité, 7324-7341 et suiv.
Sifflets de brume: inspection, (sub.) 3784.
Steamers, (sub.) : entre l'Angleterre et le Canada, 7758 et suiv.
Steamer " Arctic," enquête sur son voyage, rapport, (débat) 6691 et suiv.
Téléphone Bell, compagnie de, bill (n° 81), en comité, 6147 et suiv.
Toronto, observatoire météorologique, déplacement, (int.) 130; hôtel des postes, (sub.) 7235.
Travaux publics: appointements, (sub.), démission de M. Taylor, 7226 et suiv.
Trois-Rivières, port, nouveaux quais, (sub.) 7175 et suiv.

Kennedy, James Buckham, *New-Westminster.*
Chambre des communes, ventilation, (débat sur observ. Bristol) 7569 et suiv.
Dimanche : bill (n° 12 concernant l'observance du dimanche, en comité, 5811 et suiv., 5883 et suiv.; article 5, 5936 et suiv.; article 11, 6462 et suiv.; article 3, paragraphe "d", 6802 et suiv.; article 3, paragraphe "u", 6836; article 3, amendement Bureau, 6838; article 3, amendement Béland, 6842; article 7, 6853 et suiv.; 3e l., amendement Ross à l'article 4, 7416 et suiv.
Navigation : dans les eaux de la Colombie-Anglaise, (débat sur observ. Macpherson) 1561 et suiv.

Knowles, William Erskine, *Assiniboïa-ouest.*
Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 21.
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6362 et suiv.
Terres fédérales : concédées aux chemins de fer, obligation d'en compléter le choix, (débat sur mot. Roche) 961 et suiv.

Lachance, Arthur, *Québec-centre.*
Compagnie de Québec et du lac Huron, bill (n° 103) y relatif, 1ère l., 1517; 2e l., 1767; comité et 3e l., 3523.

Lake, Richard Stuart, *Qu'Appelle.*
Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 108.
Blé : inspection à Winnipeg, (int.) 5126.
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1905 y relative, en comité, 2658 et suiv.; subventions, bill (n° 214) à ce sujet, en comité, 7036 et suiv.
Chemin de fer canadien du Pacifique : choix des terres de sa concession, délivrance des titres, (int.) 342.
Compagnie dite " North Atlantic Trading Company ", marchés pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2418 et suiv.
Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, (int.) 436.
Dépêches, transport entre Arcola et Regina, (int.) 5128.

Lake, Richard S.—*Suite.*
"Der Nordwester", paiements, (int.) 1026.
Dimanche, observance du, bill (n° 12), en comité : article 3, paragraphe "s", 6826.
Disraéli, quai, (sub.) 7146, 7157.
Douanes, (sub.) : appointements et dépenses, 524 ; dépenses casuelles, création de ports d'entrée dans l'ouest, (int.) 7726 et suiv.
Edmonton, bâtiment pour les immigrants, (sub.) 7238.
Elevage, laitage, etc., (sub.) 7633 et suiv.
"Free Press", du Manitoba, paiements, (int.) 1026.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest : Nord Ouest, Yukon, Alberta et Saskatchewan, (sub.) 5100 et suiv.
Grains : demandes pour modification de l'acte d'inspection, (int.) 1009.
Hamilton, P. J., professeur d'agriculture, compétence, rapports à ce sujet, (int.) 1731 .
Homesteads : inscriptions de homesteads enregistrés de 1872 au 31 décembre 1905, (mot. Lake pour doc.) 216; autorisations à demander inscriptions de homesteads, (mot. pour doc.) 217; demandes d'inspection par propriétaires désirant obtenir leurs titres, (mot. pour doc.) 444.
Immigration : agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, (sub.) 1413 et suiv.; immigration des Iles britanniques, règles (int.) 1722.
Indiens : réserves mises sur le marché ou livrées à la colonisation, (int.) 342; Indiens de la Colombie-Anglaise, écoles industrielles et pensionnats, 1126 et suiv.; (sub.) : études topographiques, réserve indienne des lacs Croches, 979 et suiv.; Indiens en général, inspection des agences et réserves, 1289 et suiv.; bill (n° 194) modifiant loi relative aux Indiens, en comité, 5560 et suiv.; Indiens du groupe Pasqua, abandon de terres, (int.) 5638.
Métis : cession de leurs scrips, (observ.) 7578, 7787.
Moberley, H. J., emploi, (int.) 6984.
Nelson, John, emploi, (int.) 194, 470.
Ottawa, (sub.): édifices administratifs, édifice de l'Ouest, 6906 et suiv.; nouveaux édifices administratifs, 6914.
Phares: construction, et aides à la navigation, 5056 et suiv.
Postes: receveurs de la poste, appointements, (sub., (observ. sur int. Blain) 7658.
Recensement quinquennal dans l'ouest, emploi de M. Moberley, (sub.) 7645-46 et suiv.
Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2905 et suiv., 3422 et suiv.
Saskatoon, édifice public, (int.) 6945.
Substances alimentaires: falsification, répression, (sub.) 2686.
Sutherland, Charles, emploi, (int.) 194, 470.
Télégraphe: bureau à Athabaska-Landing, (sub.) 7208 et suiv.
Terres fédérales: ci-devant réservés pour coupe du bois et du foin, accordées comme homesteads, (mot. pour doc.) 444; terres concédées aux chemins de fer, obligation d'en compléter le choix, (débat sur mot. Roche) 941 et suiv.; administration des terres fédérales, (débat sur observ. Ames) 3241, 3243 et suiv.; bill (n° 163), échange de terres affectées au soutien des écoles, en comité, 4009 et suiv.; administration et vente des terres fédérales, (débat sur motion Borden pour comité d'enquête) 4358 et suiv.; vente

Lake, Richard S.—*Suite.*
de terres de plus de 160 acres, depuis le 1er janvier 1905, (int.) 5637.
Travaux publics: appointements (sub.), démission de M. Taylor, 7225 et suiv.
Winnipeg, (sub.): nouvel hôtel des postes, 6938 et suiv.; station postale au nord de la voie du Pacifique canadien, 6941.
Yukon, (sub.): frais de séjour des magistrats, 7738.

Lalor, Francis Ramsay, *Haldimand.*
Assurances sur la vie: l'enquête à ce sujet devra-t-elle comprendre associations fraternelles engagées dans opérations d'assurance sur la vie ? (int.) 195.
Canal Welland: améliorations, pont n° 11, etc., (int.) 598; ponts d'Allansburg et de Market-Crossing, et passage sous le canal, à Welland, (int.) 599.
Chemins de fer: bill (n° 9) modifiant loi de 1903, 2e l., 843 et suiv.; bill (n° 62 modifiant la loi de 1903, en comité, 7280, 7312 et suiv.
Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7204 et suiv.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", pour importation d'immigrants, marchés avec elle, (débat sur mot. Foster pour y mettre fin) 2206.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5818 et suiv.
Douanes: appointements et dépenses, (sub.) 524 et suiv.
Edifices publics: écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1367 et suiv.
Grande-Rivière: dragage, (int.) 598.
Immigration: agents, appointements, contrat avec la "North Atlantic Trading Company", etc., (sub.) 1721 et suiv.
Indiens, (sub.): Indiens en général, inspection des agences et réserves, 1285 et suiv.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens exposés, (sub.), débat sur mot. Paterson, 727 et suiv.
Pensions de certains membres du conseil privé et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3130 et suiv.
Port-Colborne: élévateur, construction, (int.) 597.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11), en comité, 6999 et suiv.
Rivière Thames: débordement, travaux, (observ. sur mot. Clements pour doc.) 806.

Lancaster, Edward A., *Lincoln et Niagara.*
Canal de Cornwall: hâlage des navires par force électrique, contrat à cette fin, (int.) 790.
Cannington : receveur de la poste, distribution, (débat sur mot. Hughes pour doc.) 2549 et suiv.
Capitaines et seconds de navires, bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, 1re l., 18; 2e l., 475; comité, 484, 872; (mot. pour remplacer M. Lefurgey par M. Bergeron dans le comité spécial) 1034.
Chambre des communes: présidence, inventaire des fournitures et de l'ameublement, correspondance, etc., (mot. pour doc.) 2337-38, 5314, 5669; étude du rapport du comité chargé de remanier les règlements, (débat, sur mot. Laurier) 7675, 7682, 7688 et suiv.

Lancaster, Edward A.—*Suite.*

Chemins de fer: bill (n° 6) modifiant la loi de 1903 y relatif, 1re l., 17; 2e l., 473; comité, 475; 3e l., 809; bill (n° 8), idem, 1re l., 18; 2e l., 361, 501, 875; bill (n° 9), idem, 2e l., 832 et suiv.; bill (n° 62), idem, en comité, 2637 et suiv., 4174 et suiv., 6365 et suiv.; 7262 et suiv.
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, embranchements, bill (n° 75), en comité, 5595 et suiv., 6232 et suiv., 6788 et suiv.
Chemin de fer du Pacifique à l'Atlantique, bill (n° 173), en comité, 6215 et suiv.; 3e l., 6885 et suiv.
Chemin de fer de Toronto à Hamilton, bill (n° 134), en comité, 4498 et suiv.
Chutes Niagara: utilisation de la force hydraulique, correspondance, (int.) 346.
Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7471 et suiv.
Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61), en comité, 4647 et suiv., 4657 et suiv.
Compagnie dite "The Western Loan and Trust Company", bill (n° 35), en comité, 3322.
Cour d'échiquier: bill (n° 156), 2e l. et comité, 3615 et suiv.
Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: article 9, 6432 et suiv.; article 11, 6488, 6501 et suiv.; article 16, 6541 et suiv.; article 3, amendement Bureau, 6838 et suiv.; article 7, 6848 et suiv.; amendement, 6855; observ. sur mot. Gervais, 6860 et suiv.
Dragueurs : sous la direction des ingénieurs Lafleur et Cowie, (int.) 4261-62.
Dragueur "Fielding", coût, (int.) 4812.
East-Romans, directeur de la poste, renvoi et remplacement, (int.) 795, (mot. pour doc.) 1253.
Edifices publics: écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1388 et suiv.
Fruits: bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2233 et suiv.
Indiens: écoles indiennes, plaintes au sujet des études, (observ. sur int. Armstrong) 3331.
McIntosh, Mary-Eileen, bill (n° 185) pour lui faire droit, (observ. sur mot. Northrup) 5575 ; en comité, 6194 et suiv.
Peer, Jean-Albert, bill (n° 169) pour lui faire droit, en comité, 5070, 5583 et suiv.
Pensions de certains membres du conseil privé et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3116 et suiv.
Poids et mesures: bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 2e l., 909.
Preston, Mary-Emeline, bill (n° 168) pour lui faire droit, en comité, 5070.
Preuve: bill (no 68) modifiant la loi y relative, en comité, 1313 et suiv.
Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81) concernant la compagnie du, en comité, 4052 et suiv., 6152 et suiv.; (sur mot. Bureau pour 3e l., 6489 et suiv.
Travaux publics : ministère, (sub.) 389 et suiv., 408 et suiv.
Vaughan, William Napoléon, bill (n° 180), pour lui faire droit, en comité, 6189 et suiv.

Lanctot, Roch, *Laprairie-Napierville.*

Camp militaire à Sherbrooke, (int.) 2797.

Lapointe, Ernest, *Kamouraska.*

Intercolonial : gare de Saint-Philippe, trafic du bois, (int.) 1028; attributions de F. J. Logo, chef-mécanicien, (int.) 2609.

Laurence, Frederick A., *Colchester.*

Chemins de fer, subventions, bill (n° 214) à ce sujet, en comité, 7030 et suiv.
Intercolonial : accident de Belmont, enquête et réclamations, (int.) 1027 ; (observ.) 7717 et suiv.
Steamer "Rembrandt", charbonnier, perte, enquête à ce sujet, (int.) 1914.

Laurier, tres honorable sir Wilfrid, G.C.M.G., *Québec-est.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat), 52 ; motion demandant que l'adresse soit grossoyée et envoyée à Son Excellence le Gouverneur général, 127.
Agriculture : ministère, appointements et dépenses, (sub.) 383 ; comité, à propos d'une déposition de M. Scott, (débat sur observ. Monk) 1200 ; comité, (mot. pour remplacer M. Talbot par M. McIntyre comme membre de ce comité) 4354, pour remplacer M. Lachance par M. Fortier, 4558.
Ajournement, (Dominion Day), (motion) 6718.
Alaska : frontière, difficultés, (rép. à observ. Thompson) 5315.
Américains : établis dans l'Ouest canadien, naturalisation, (rép. à int. Taylor) 356, 433.
Auditeur général, rapport, dépôt, (rép. à int. Borden) 8 ; (dépôt) 128, 174, (rép. à mot. Foster pour doc.) 502.
Aylesworth, hon. A. B., ayant occupé comme avocat dans combien de causes depuis nomination comme dir. gén. des Postes ? (rép. à int. Bennett) 442 ; ses relations professionnelles avec compagnie des tramways de Toronto, (rép. à int. Lennox) 3333 et suiv.
Baie d'Ungava, Labrador, réclamations de Terre-Neuve y relatives, (rép. à int. Gervais) 7669.
Bétail canadien : interdiction en Angleterre, (rép. à int. Sproule) 186.
Bibliothèque : comité de la, nomination, (mot.) 173 ; pourquoi n'y a-t-il pas d'employés à la bibliothèque, le dimanche après-midi ? (rép. à int. Hughes) 2294.
Bills d'intérêt privé, présentation, (observ. sur mot. Macpherson pour prolongation de délai à cette fin) 2892 et suiv.
Blé : inspection à Winnipeg, (rép. à int. Lake) 5126.
Bois, mesurage et inspection, (sub.) 7756.
Brothier, Désiré, mise en liberté, (rép. à observ. Macpherson) 5460 et suiv.
Cabotage: (observ. sur mot. Clarke modifiant loi y relative) 611 et suiv.
Caisses d'épargnes postales, (rép. à int. Sinclair) 1141.
Camps militaires: registres matricules, transmission au ministère, (rép. à int. Ward) 2691 et suiv.
Canal de la baie Georgienne: études topographiques, coût, (rép. à int. Monk) 347.
Canal de la Trent : rupture, (rép. à int. Hughes) 608; enquête, emploi de R. J. McLaughlin et de D. O. Connell, (rép. à int. Hughes) 609.
Canal Welland: améliorations, pont n° 11, etc., (int. Lalor) 598; pont d'Allansburg et

Laurier, sir Wilfrid—*Suite.*

de Market-Crossing, passage sous le canal, à Welland, (rép. à int. Lalor) 599.
Canon du midi: service, (sub.) 431.
Canonnières: coulées bas dans la rivière Thames, don d'icelles par le Gouvernement à un Américain, (rép. à int. Kemp) 344.
Chambre des communes : revision du règlement, comité spécial à cette fin, (mot.) 260; séances, erreur dans le procès-verbal, (rép. à observ. Borden) 1006; mot. pour préséance des mesures du Gouvernement le lundi) 1301; séances du matin, (mot.) 5644; ameublement de l'appartement du président, (rép. à mot. Lancaster pour doc.) 5669 ; revision du règlement, rapport du comité nommé à cette fin, (mot. pour renvoi au comité spécial de la Chambre) 7250; employés du bureau de distribution, augmentation de leurs appointements, rapport du comité des impressions à ce sujet, (mot. pour renvoi à la commission d'économie interne) 7251-7254 et suiv.; ordre des affaires, (mot.) 6718, 7384; règlements de la Chambre, (mot. pour étude du rapport du comité spécial chargé de les remanier) débat, 7670 et suiv.; 7817 et suiv.
Chemins de fer: accidents au Canada, (rép. à int. Kemp) 463; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, en comité, 1662 et suiv.; bill (n° 8), (rép. à observ. Borden au sujet du progrès de ce bill) 4680; bill (n° 17) modifiant la loi de 1903, (rép. à observ. Lennox au sujet du progrès de ce bill) 4646, 4681; (mot. pour adjoindre MM. Dugas et Pringle au comité chargé d'étudier le bill (n° 62) 4558; sera-t-il voté des subventions au cours de cette session? (rép. à int. Borden) 5669; subventions, (en comité sur projet de résolution) 6313 et suiv., 6349.
Chemins de fer et Canaux, comité, (mot. pour remplacer M. Talbot par M. McIntyre comme membre de ce comité) 4354.
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 84) concernant la compagnie du, en comité, 2326; embranchements, bill (n° 75), en comité, 5596 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental National : commission du, rapport, impression, dépôt, (rép. à int. Borden) 129, 220; tracé adopté entre Winnipeg et Québec, et entre Québec et Moncton, (rép. à int. Crocket) 434; expropriation ou prise de possession de terrains par commissaires dans la province de Québec, (rép. à int. Monk) 462; adjudication des travaux, (rép. à int. Borden) 679, 1002, 1007, 1518; construction de deux sections, soumissions, (rép. à mot. Schell pour doc.) 4137.
Chinois: réduction de la taxe, (rép. à int. Smith) 1035.
Chutes d'eau, (débat sur mot. Monk pour doc.) 624 et suiv.
Chutes Niagara: utilisation de la force hydraulique, correspondance, (rép. à int. Lancaster) 346; conservation, pétitions à cette fin, (rép. à int. Cockshutt) 1140.
Comités permanents, (mot.) 7; comité spécial pour préparer liste des membres, (mot.) 12; substitution de membres, (mot.) 1724; mutations, (mot.) 5206.
Commerce: ministère, (sub.) 418 et suiv.; rapports, dans quel département compilés, (rép. à int. Kemp) 600; commerce anglo-canadien: nomination d'un agent consulaire anglais pour s'enquérir de l'état de ce commerce, (rép. à int. Kemp) 2146; agences, (sub.) 7753, 7772.
Commission des eaux limitrophes: négociations entre le gouvernement américain et le gouvernement impérial, (rép. à int. Borden) 585.
Commission géologique: appointements, (sub.) 421 et suiv.
Compagnie dite "Alberta Land Company," ayant pour objet l'acquisition de terres, annonce du "Globe," comportant qu'elle vient d'être constituée en corporation, (rép. à int. Borden) 2080.
Compagnies d'assurance : commission d'enquête instructions données aux commissaires, services d'un conseil, (rép. à observ. Borden) 10; décret du conseil instituant commission d'enquête, instructions aux commissaires, (dépôt) 12; l'enquête devra-t-elle comprendre associations fraternelles engagées dans opérations d'assurance sur la vie? (rép. à int. Lake) 195; frais de la commission, (sub.) 316 et suiv.; porteurs de polices au Canada, protection, (rép. à int. Martin) 435; compte rendu sténographié des dispositions à l'enquête, (rép. à int. Borden) 2000.
Compagnie d'assurance "British America," bill (n° 198), en comité, 5636.
Compagnie d'assurance sur la vie "Mutual Reserve", officiers accusés de vol et de faux, (rép. à int. Martin) 435.
Compagnie d'assurance dite "Sterling", sur la vie, bill (n° 105), en comité, 5634 et suiv.
Compagnie de la baie d'Hudson, réclamation des employés, (rép. à int. Alcorn) 1622; demandes de terrains par les anciens employés, (débat sur mot. McCraney pour doc.) 3842 et suiv.
Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7197 et suiv.
Compagnie dite "Macdonald Iron Company", Yukon, paiements à elle faits, (rép. à int. Taylor) 7256.
Compagnies de messageries, bill (n° 82) renvoie au comité, (rép. à observ. Borden et Alcorn) 4645.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", pour importation d'immigrants, décrets et contrats à ce sujet, (rép. à mot. Foster pour doc.) 2143 et suiv.; (débat sur mot. Foster demandant qu'il soit mis fin aux dits contrats ou marchés) 2433 et suiv., 2472.
Compagnie dite "Standard Trust Company", bill (n° 147) y relatif, 2e l., 2790-91.
Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61) la constituant en corporation, en comité, 2784 et suiv., 4646 et suiv.
Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3832 et suiv.; (mot. pour renvoi au comité des bills d'intérêt privé) 4050.
Compagnie Woods : paiements à elle faits, (rép. à int. Foster) 1420.
Comptes publics, (dépôt) 129; comité des comptes publics, (mot. pour que M. Maclean (Lunenburg) remplace M. Carley comme membre) 433.
Conseil privé du roi au Canada : bureau, appointements et dépenses, (sub.) 370.
Cour suprême : nomination d'un juge *ad hoc*, vacance, (rép. à int. Monk) 3152, 4008.

Laurier, sir Wilfrid—*Suite.*

Cour suprême de judicature du Nouveau-Brunswick, bill (n° 224) y relatif, 3e l., 7389 et suiv.
Creek McLaren : chaussée, (rép. à int. Clements) 609.
Débats, comité des : nomination, (mot.) 129; 2e rapport, préparation d'un index analytique, (débat sur mot. Gervais pour adop.) 2082.
Dépêches : contrats pour transport sur l'Atlantique, (rép. à int. Stockton) 194, 222.
Députés : nommés à des charges lucratives, depuis 1896, (rép. à int. Sproule) 222; nommés à des charges lucratives depuis 1867, (rép. à int. Bergeron) 4910, 5310, 5894, 6242, 6724 et suiv.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5760, 5774, 5793 et suiv.; article 4, 5901 et suiv.; sur proposition d'amendements à l'article 5, 5930-40 et suiv.; article 6, 5961 et suiv.; article 9, 6425 et suiv.; article 11, 6482 et suiv.; articles 2 et 3, 6779 et suiv.; article 3, amendement Béland, 6841 et suiv., réimpression du bill avant 3e lecture, (rép. à int. Borden) 6861; le bill sera-t-il délibéré de nouveau pendant la présente session ? (rép. à int. Monk) 7258; à quand la prochaine discussion du bill ? (rép. à int. Maclean) 7384; 3e l., amendement Ross, 7396; amendements du Sénat, 7907 et suiv.
Documents, dépôt, (débat sur int. Foster) 13 et suiv.; (rép. à int. Borden) 1007, 1303 et suiv.; (rép. à int. Borden) 2000; (rép. à int. Foster) 2220.
Dragage : dans la province d'Ontario, soumissionnaires, (rép. à int. Bennett) 2792.
Duryea, Chester Burnell, bill (n° 79) concernant son brevet, en comité, 2260 et suiv.
Edifices publics : entretien et nettoyage, (sub.) 431.
Elctions partielles au sujet desquelles M. l'Orateur a émis ses mandats, quand auront-elles lieu ? (rép. à int. Borden) 7916.
Employés publics : occupations étrangères à leurs fonctions, destitution, (rép. à int. Walsh) 473; combien sont sous-ministres, portent costume de Windsor, ont des sièges sur parquet du Sénat ou de la Chambre, leurs traitements, la durée de leur service et leur rang, (rép. à int. Jackson) 354; employés du Sénat et de la Chambre des communes, combien ? (rép. à int. Sproule) 1729.
Emprunts temporaires, (rép. à int. Borden) 176.
Examinateurs du service civil : appointements et dépenses, (sub.) 432.
Explication sur un fait personnel par M. Macpherson, article du "News", de Toronto, (débat) 3146; explication sur un fait personnel par l'honorable M. Foster, article de "La Presse", 26 mai 1906, (débat sur mot. Foster pour comparution de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre) 4823 et suiv.; 4905 et suiv.; 5216 et suiv.; 5399 et suiv.; 5435 et suiv.; 5444 et suiv.; (amendement demandant que M. Cinq-Mars soit censuré et rappelé à la barre de la Chambre) 5448; adopté, 5453; (motion demandant rappel de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre pour que M. l'Orateur lui donne communication de l'amendement) 5454; (motion demandant que M. Cinq-Mars soit autorisé à se retirer) 5454.

Laurier, sir Wilfrid—*Suite.*

Expositions: somme supplémentaire requise, (sub.) 315.
Finances: ministère, appointements et dépenses, (sub.) 380.
"Free Press", de Winnipeg, paiements à ce journal, (rép. à int. Schaffner) 5894.
Fruits: destinés à l'exportation, inspection, (débat sur mot. Smith pour doc.) 1440 et suiv.
Gendarmerie royale du Nord-Ouest: bureau du contrôleur, (sub.) 372; gendarmerie royale, Yukon, Alberta et Saskatchewan, (sub.) 5088 et suiv.
Gouverneur général: bureau du secrétaire, appointements et dépenses, (sub.) 369, 432.
Grains, inspection générale, (sub.) 7754 ; grains du Manitoba, inspection, (sub.) 7754.
Grande-Rivière: dragage, (rép. à int. Lalor) 598.
Grande-Vallée: quai, coût, (rép. à int. Monk) 353.
Halifax: arsenal maritime, cession au Gouvernement, (rép. à int. Hughes) 1045.
Haut commissaire du Canada en Angleterre: bureau, appointements et dépenses, (sub.) 419.
Honneurs conférés sur proposition du Gouverneur général, sans l'avis des ministres, (rép. à int. Sproule) 7670.
Ile Hope: bois coupé par Manley Chew, (rép. à int. Bennett) 435.
Ile du Prince-Edouard, dragage, surintendant, (rép. à int. McLean) 341 ; nouvelle drague, (rép. à int. Martin) 344; chemin de fer, embranchement de West-Cape, (rép. à int. Lefurgey) 601; chemin de fer, prolongement, (rép. à int. Martin) 461; service de steamers, (rép. à int. Martin) 461; chemin de fer, réclamations contre, nomination d'un commissaire pour prendre dépositions, (rép. à int. McLean) 605.
Immigrants: immigrants mécontents, départ, (rép. à int. Sproule) 3151; immigrants venant du Royaume-Uni, débat sur mot. Smith, (suite) 7913-14.
Immigration: agents à Winnipeg recrutant mineurs pour mines de Lethbridge, (rép. à int. Verville) 1030; immigration chinoise, application de la loi y relative, (sub.) 7752.
Impressions, comité mixte des, nomination, (mot.) 174.
Imprimerie de l'Etat, employés touchant moins de $12 par semaine, (rép. à int. Stewart) 7256.
Imprimeurs anglais: plaintes, (rép. à int. Verville) 590.
Indiens, (sub.) : Indiens du Yukon, fonds de secours et soins médicaux, 1267 et suiv.
Ingénieur consultant général du Gouvernement: appointements et dépenses, (sub.) 432.
Institut impérial de Londres: étalage canadien, renouvellements et améliorations, (sub.) 325.
Intercolonial: situation financière, (débat sur observ. Emmerson) 131; huile d'éclairage, achat, (rép. à int. Fowler) 465; station du chemin d'Elgin, bois y charroyé, (rép. à int. Paquet) 602; voyageurs de Saint-Jean-Port-Joli à Lévis, prix de transport, (rép. à int. Paquet) 602.
Intérieur: ministère, (sub.) 376 et suiv.; rapport, dépôt, (rép. à mot. Borden pour doc.) 502, rép. à int. Borden) 503.

Laurier, sir Wilfrid—*Suite.*

Invitation au roi et à la reine à visiter le Canada, adresse à cette fin, (observ. sur mot. Belcourt) 1745 ; message au Sénat, (mot.) 2384.

Japon: traité conclu avec ce pays, documents y relatifs, dépôt, (rép. à int. Borden) 130, 1418, 3435, 5896; victimes de la famine, envoi de farine par le Canada, (sub.) 325 ; traité, documents y relatifs, (dépôt) 1999.

Juges: bill (n° 83) modifiant la loi relative aux juges des cours provinciales, en comité, 1825 et suiv.; juges des cours provinciales, bill (n° 13) (rép. à observ. Lennox au sujet du progrès de ce bill) 4645; juges du Manitoba, traitements, (en comité sur projet de résolution) 5133 et suiv.; juges des cours provinciales, bill (n° 13), mot. pour comité, 5499; en comité, 5517 et suiv.; quand se continuera débat sur le bill (n° 13) ? (rép. à int. Lennox) 5668.

Justice: administration, (sub.) 504 et suiv.

Lac Balsam: voie fluviale de là vers le nord, (rép. à int. Hughes) 607.

Lac Cecebe: phare, (rép. à int. Bennett) 438.

Lac Saint-François, îles: combien, à qui? etc.; (rép. à int. Bergeron) 7854.

Lamont, John D., emploi, (rép. à int. Boyce) 2329, 2771, 3326.

Langevin, sir Hector, décès; éloge, 5209.

Législation comparée, association de, contribution: (sub.) 7741 et suiv.

" Leslie & Company ", paiements faits à cette maison, (rép. à int. Taylor) 7256.

Lethbridge: grève des houilleurs, (rép. à int. Verville) 592.

Lévis: bassin de radoub trop petit, (rép. à int. Carrier) 4818 ; gare de l'Intercolonial, pavage, coût, (rép. à int. Paquet) 4820.

Lewis, Jameison Webster, affranchissement, bill (n° 85) y relatif, en comité, 2899 et suiv.

Magog: érection d'un bureau de poste, (ré. à int. Worthington) 353.

Main-d'œuvre étrangère: loi y relative, jugement du juge Anglin, appel, (rép. à int. Taylor) 355.

Messages de Son Excellence : Budget, 128; commission de régie interne, nomination, 128.

Mesures du Gouvernement : priorité, (mot.) 2881, 4678.

" Military Gazette ", publication, (rép. à int. Clements) 601.

Ministère : changements, explication, (rép. à int. Borden) 233, (observ.) débat, 260 et suiv.; changements, (exception) 4642.

Ministres et sous-ministres: ne devraient pas exercer le droit, (débat sur mot. Lennox) 1756, 1764 et suiv., 2870 et suiv.

Monnaie d'argent: des Etats-Unis, retirée de la circulation, montant, (rép. à int. Blain) 1618; monnaies d'argent usées, rachat, (rép. à int. Martin) 345.

Montréal: commission du port, bill (n° 124) y relatif, en comité, 2716.

Mugford, John C., réclamation, (rép. à int. McLean) 604.

Naturalisation, lois de, dans colonies de l'empire, (rép. à mot. Borden pour doc.) 1519.

O'Gorman, John, emploi, (rép. à int. Elson) 1139.

Pâques, ajournement, (mot.) 1301.

Pensions de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 des statuts de 1905 y relatifs, 2e l., 2570, 3050 et suiv.; présentation d'un nouveau projet de loi, (rép. à int. Borden) 4644; pensions de certains membres du conseil privé, bill (n° 142), (rép. à observ. Wilson au sujet du progrès de ce bill) 4679; (rép. à mot. Taylor demandant une pension pour députés siégeant depuis vingt-cinq ans) 4680; pensions de certains membres du conseil privé, bill (n° 220) abrogeant l'acte y relatif, en comité, 7844 et suiv.

Pilotage, fonds de, à Sydney-nord, affaire McLean, (rép. à observ. Boyce) 5572.

Pinette, I.P.-E., port, dragage, (rép. à int. Martin) 344.

Pluie artificielle au Yukon, (débat sur observ. Foster) 582 et suiv.

Port-Burwell: travaux, (rép. à mot. Jackson pour doc.) 5314.

Port-Colborne: dragage, brise-lames, élévateur, (rép. à int. Bennett) 464; élévateur, construction, (rép. à int. Lalor) 598.

Postes : présentation d'un projet de loi modifiant l'acte des Postes, (rép. à int. Monk) 3676.

Presse canadienne, association de la, comment constituée, etc., (rép. à int. Taylor) 1421.

Preston, W. T. R., 5e rapport du comité d'agriculture à son sujet, (rép. à mot. Monk demandant mise à l'étude) 4260 ; (débat sur mot. Monk pour faire comparaître M. Preston à la barre de la Chambre, comme témoin, et amendement Laurier à l'encontre) 4559-69-80 et suiv.; (amendement Laurier mis aux voix et adopté) 4640-41.

Prêteurs d'argent, bill (n° 11) les concernant; ce bill sera-t-il adopté à la présente session? (rép. à int. Borden) 6288, 6863 ; en comité, 7001 et suiv.

Prince Arthur de Connaught, visite au Canada, frais, (sub.) 324.

Prorogation : aura-t-elle lieu le 12 juillet? (rép. à int. Sproule) 7817 ; retard, (rép. à int. Henderson) 7917.

Québec (ville : pont, frais de construction, etc., (rép. à int. Monk) 350 ; directeurs de la compagnie du pont, (rép. à int. Monk) 351, subventions payées à ladite compagnie, (rép. à int. Monk) 462 ; rocher, danger d'écroulement, (rép. à int. Lavergne) 3142, (rép. à int. Bergeron)3233.

Réassurance : réserve, (rép. à int. Henderson) 1019.

Remèdes : falsification, comité d'enquête à ce sujet, (mot. pour remplacer M Lennox par M. Bergeron comme membre de ce comité) 3228.

Remèdes brevetés : interdiction ou contrôle de la vente, (rép. à int Sproule) 189.

Renfrew-nord, vacance, (rép. à int. Taylor) 6287.

Représentation : des provinces au parlement, (rép. à mot. Fowler pour discussion de la mot. Hughes à ce sujet) 4681.

Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2909 et suiv., 3416 et suiv., 3500, 3634.

San-Francisco : tremblement de terre, destruction de la ville, secours par le gouvernement canadien. (rép. à int. Bole) 1805.

Seigneurie de Rigaud, paiements aux propriétaires, (rép. à int. Boyer) 1028.

Laurier, sir Wilfrid—*Suite.*

Sénat: vacances dans la représentation du Nouveau-Brunswick, (rép. à int. Fowler) 1027; Sénat, revision de sa constitution (débat sur mot. McIntyre) 2362 et suiv.;

Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi y relative, 2e l., 1844 et suiv.; nombre d'employés, (rép. à mot. Sproule pour doc.) 1925 ; bill (n° 143), (rép. à observ. Wilson au sujet du progrès de ce bill) 4679.

Serments d'office, prestation, (bill n° 1) 4.

Session, tardive, (rép. à observ. Borden) 8 et suiv.; session d'automne, (observ.) 9 et 10.

Steamers, service, (sub.) : entre l'Angleterre et le Canada, 7757 ; entre Saint-Jean et Digby, 7759, 7796; entre Saint-Jean et ou Halifax, et les Antilles et l'Amérique du Sud, 7765 ; entre Victoria et San-Francisco, 7768; entre la terre ferme et les îles de la Madeleine, 7768 ; entre Québec et le bassin de Gaspé, 7768 ; entre le Canada et le Sud-Africain, 7769 ; entre Sydney et la baie Saint-Laurent, 7769 ; entre le Canada et le Mexique, 7769 ; entre Annapolis et Londres ou Hull, (Ang.), 7770 ; entre Saint-Jean et les ports du bassin de Cumberland, 7770 ; entre Port-Essington et les îles de la Reine-Charlotte, 7770 ; entre Moncton et le comté de Cumberland, 7770 ; entre Newcastle, Neguac et Escummac, 7771 ; entre le Canada et l'Australie, 7771 ; voyage du "Yoruba," de Montréal à la Havane, juin 1905, 7772 ; service entre la terre ferme et l'île Pelée, 7772; entre Québec et l'île d'Orléans, 7773; entre le Canada et Terre-Neuve, 7773.

Steamer "Arctic," enquête sur son voyage, (rép. à int. Borden sur mot. Laurier) 3676, motion Laurier 3713, amendement Borden, 3721, débat, 3713-21 et suiv., 3750 : amendement Borden mis aux voix et rejeté, 3762,-63-64, motion Laurier mise aux voix et adoptée, 3764-65 ; nomination du comité d'enquête, (mot.) 4001.

Steamers et brise-glaces de l'Etat, l' "Arctic," (sub.) 3479 et suiv.

Subsides : (mot. pour comité) 128.

Sutherland, George M., emploi, (rép. à int. Boyce) 2329, 2771, 3326.

Taschereau, sir Henri Elzéar, juge en chef de la cour suprême, démission et remplacement, (rép. à int. Monk) 2306.

Taxe de capitation, ($2), sur voyageurs se rendant aux Etats-Unis, (rép. à int. Ingram) 334.

Télégraphes : comité, rapport, nouveau comité, (rép. à int. Macdonell) 1013 ; expropriation de lignes au Manitoba, (rép. à int. Roche) 6418.

Téléphones : séances du comité spécial, (rép. à int. Maclean) 130 ; législation, enquête, frais de témoins, (rép. à int. Ingram), 221, 333 ; législation à être soumise à la Chambre, (rép. à observ. Maclean) 361, (rép. à int. Maclean) 586 ; expropriation des lignes téléphoniques au Manitoba, (rép. à int. Roche) 3331 ; réseau du gouvernement du Manitoba, bill (n° 133), (rép. à observ. Roche au sujet du progrès de ce bill) 4683.

Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81) concernant la compagnie du, en comité, 4304; (rép. à int. Lennox) 4358 ; en comité sur bill (n° 81) 6147 et suiv.

Terres fédérales: concédées aux chemins de fer, obligation d'en faire le choix, (débat sur mot. Roche) 1088 et suiv.; achat de de terres par des compagnies, (rép. à mot. Borden pour doc.) 1925 ; titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3007 et suiv.; rapport de M. Speers, etc., (rép. à mot. Borden pour doc.) 3152; achat de terres par des compagnies, syndicats, etc., (rép. à mot. Borden pour doc.) 3358; terres affectées à la colonisation, (rép. à mot. Borden pour doc.) 4134; administration et vente des terres fédérales, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4793 et suiv.

Terre-Neuve et Antilles, réunion au Canada, (rép. à int. Martin) 345.

Toronto, observatoire météorologique, déplacement, (rép. à int. Kemp) 130.

Travail: bureau canadien du travail à Londres, fausses informations fournies, (rép. à mot. Macdonell pour adoption des vues exprimées par M. Smith à cet égard) 4681.

Travaux publics: ministère. (sub.) 396 et suiv.

Vétérans canadiens, services lors des incursions féniennes, récompense, (débat sur mot. Monk) 656.

Wagner, Philip: emploi, destitution, (rép. à mot. Fowler) 5740 et suiv.

White, hon. Peter, décès, éloge, 2607.

Wood Island, I. P.-E., brise-lames, réparations, (rép. à int. Martin) 344.

Yukon: bill (n° 153) relatif aux lois minières y applicables, en comité, 3510 et suiv.; administration, (sub.) 6071 et suiv.

Lavergne, Armand, *Montmagny.*

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," absence lors du vote sur motion Foster, entrefilet de "La Presse," explication de nature personnelle, 2689.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5760 et suiv., 5781 et suiv.; 5842 et suiv., amendement au paragraphe "g" de l'article 3, 5868, rejeté, 5868 ; amendement au paragraphe "o" de l'article 3, 5884, rejeté, 5890; sur propositions d'amendements à l'article 5, 5930-52; article 9, 6422 et suiv., amendement, 6422, rejeté, 6440; article 10, 6447 et suiv.; article 11, 6459 et suiv., 6508 et suiv.; amendement, 6538, rejeté, 6538; article 2, 6736 et suiv., amendement, 6739 et suiv., rejeté, 6770; article 3, 6741 et suiv.; assemblée publique à Montréal au sujet du bill du dimanche, (débat sur explications Piché) 7017 et suiv.; 3e l., 7406; sur mot. Aylesworth, amendement à l'article 5, 7482; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7491-96; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7527-42 et suiv.; paroles à l'adresse de M. E. M. Macdonald à l'assemblée de Montréal, (rép. à explication de M. Macdonald sur fait personnel) 7855.

Explication de nature personnelle par l'hon. M. Foster, article de "La Presse," 26 mai 1906, (débat sur mot Foster pour comparution de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre) 4832 et suiv.; 4908 et suiv.

Intercolonial, (sub.): agrandissement des installations à Lévis, 5489 et suiv.; double voie sur partie du parcours, 5490.

Livres: importés, droits, (int.) 4356.

Québec: rocher, danger d'écroulement, (int.) 3141.

Lavergne, Louis, *Drummond et Arthabaska.*
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," absence de M. Armand Lavergne lors du vote sur motion Foster, entrefilet de "La Presse," (observ. sur explication de M. A. Lavergne) 2689.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité; article 3, 5900; proposition d'amendement, fabrication du sucre et du sirop d'érable, travail le dimanche, 5900; proposition réservée) 5900.
Milice: uniformes pour le 80e régiment, de Nicolet, (int.) 7912.

Law, Bowman Brown, *Yarmouth.*
Fruits: bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2624.
Phares: construction, et aides à la navigation, (sub.) 5043 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, "l'Arctic," (sub.) 4975 et suiv.

Lefurgey, Alfred A., *Prince-est, I.P.-E.*
Beurre: fabriqué à Nappan et à Mabou, par le Gouvernement, (int.) 5310.
Canal de la Trent, (sub.): améliorations sur rivière Holland, 5298 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 2660; études et inspections, (sub.) 5302 et suiv.
Chenal des dunes, près de Cascumpec, travaux, dépenses, (int.) 1616.
Compagnie de chemin de fer, de houille et de coke de Hillcrest, bill (n° 157), en comité, 4507 et suiv.
Compagnie de prêts et de fidéicommis de Winnipeg, bill (n° 129) la constituant en corporation, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; comité et 3e l., 6208, 6211.
Documents: dépôt, retard, (int.) 2390.
Edifices publics: destruction par incendie, (int.) 600.
Forage: essais dans l'Alberta et la Nouvelle-Ecosse, (sub.) 6134 et suiv.
Goélette "Mathilda", sauvetage, (int.) 2611.
Goose-Harbour: pose de bouées, (int.) 3838.
Higgin's-Shore, I.P.-E., quai, construction, (int.) 590.
Ile du Prince-Edouard: chemin de fer, embranchement de West-Cape, (int.) 601; propriété Hodgson, acquisition, (mot. pour doc.) 1431; réclamation Haney, (int.) 1616; service des convois, (int.) 1617; vente des journaux sur le chemin de fer de l'I.P.-E., (int.) 2329; transport des dépêches par le chemin de fer de l'I.P.-E., (int.) 2330; salaires des employés sur le chemin de fer de l'I.P.-E., (int.) 2611, 5669; reconstruction des ateliers, (int.) 2799; tarif sur chemin de fer de l'I.P.-E., (mot. pour doc.) 3024; chemin de fer de l'I.P.-E., (sub.) 5204; chemin de fer de l'I.P.-E., soumission pour la vente des journaux à la gare de Charlottetown, (int.) 6417.
Immigration: agences, (sub.) 5664.
Intercolonial: tarif d'entier parcours, (mot. pour doc.) 3024; (sub.): améliorations à Halifax, 5197 et suiv.; à Pictou, 5200.
Miminigash, brise-lames, réparations, (int.) 207; port, dépense, (mot. pour doc.) 2337.
Miscouche, I.P.-E., batture, bouée, (int.) 601.
Pêche: permis accordés dans le comté de Queen, (int.) 4264.
Pêcheries: juridiction, (int.) 794, (mot. pour doc.) 1031, 3152.

Lefurgey, Alfred A.—*Suite.*
Représentation de chaque province en Parlement, (débat sur mot. Hughes) 1170 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l'"Arctic", (sub.) 4036 et suiv., 4878 et suiv.; 4928 et suiv.
Summerside: brise-lames, soumissions, (int.) 1426.
Terres fédérales: terres de l'Alberta et de l'Athabaska, décret à ce sujet, (int.) 1426, (mot. pour doc.) 1799.
Travaux publics: comté de Prince, I.P.-E., dépenses, (int.) 2330.

Lemieux, hon. Rodolphe, *Gaspé, Nicolet.*
"Appeal to Reason", journal, interdiction levée, (rép. à int. Barr) 5753.
Archives, (sub.), 7582 et suiv., services de M. Doughty, 7582 et suiv.
Birnie, district de: facilités postales, (rép. à int. Roche) 5128.
Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3773, 3814 et suiv.
Copper-Cliff, service postal, amélioration, (rép. à int. Boyce) 7913.
Dépêches: transport entre Arcola et Regina, (rép. à int. Lake) 5129.
Dépenses: pour objets non prévus et non autorisés par le Parlement, (débat sur mot. Blain) 3548 et suiv.
Elections contestées dans la Saskatchewan, en vertu de quelle loi? (int.) 3837.
Grande-Vallée: quai, explication de nature personnelle par M. Monk, (observ.) 3893 et suiv.
Immigration: agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, immigration belge, (sub.) 1694.
Juges: du Manitoba, traitements, (mot. pour comité sur projet de résolution) 4265.
Lamont, M. J. H., représentant du ministère public, honoraires, (rép. à int. Wright) 1013.
Libération conditionnelle: d'après quelle règle accordée, prisonniers libérés, récidivistes, (rép. à int. Bergeron) 4262.
McRae, Edmund, disparition d'une lettre mise à la poste par lui, (rép. à int. McLean) 7122.
Montréal: commission du port, bill (n° 124) y relatif, en comité, 2716.
Ottawa: hôtel des postes, employés touchant moins de $12 par semaine, (rép. à int. Stewart) 6416.
Police fédérale: rapport, (dépôt) 277.
Postes: taxe sur périodiques américains, (rép. à int. Taylor) 5758; receveurs de la poste, appointements, (sub.), (rép. à int. Blain) 7655 et suiv.
Québec, province: ligne de division entre cette province et le Labrador, ou entre le détroit de Belle-Isle et la baie d'Hudson, (rép. à int. Morin) 6004 et suiv.
Représentation de Nicolet et de Gaspé par le solliciteur général, (rép. à int. Fowler) 1921.
Saint-Jean, N.-B., service postal, amélioration, (rép. à int. Daniel) 7913.
Steamers, service, (sub.): entre Québec et le bassin de Gaspé, (rép. à int. Foster) 7769.
Système métrique, (sub.): série de conférences, 2681 et suiv.
Travail, département du, (sub.): appointements et dépenses casuelles, 7653; impressions, papeterie, y compris "Gazette du Travail", etc., 7653; titres décernés à des employés, (rép. à int. Blain) 7654.

Lemieux, hon. Rodolphe—*Suite.*

Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: article 11, 6507 et suiv.; 3e l., amendement Ross à article 4, 7432; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7514, 7521, 7527.

Lennox, Haughton, *Simcoe-sud.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 98.
Aylesworth, hon. A. B., ses relations professionnelles avec la compagnie des tramways de Toronto, (int.) 3333.
Bouées à gaz: explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4994 et suiv.
Camp militaire: projet d'établissement dans le comté de Simcoe, (int.) 5643.
Capitaines et seconds de navires: bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, en comité, 496 et suiv.
Canal de Newmarket: projeté, études, estimation du coût, (int.) 1618.
Canal de la Trent, (sub.): achat d'un remorqueur, 5494 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 17) modifiant loi de 1903, 1re l., 258; 2e l., 915; (mot. pour renvoi au comité, 918; (observ. au sujet du progrès de ce bill) 4646, 4680; bill (n° 9) modifiant la loi de 1903, 2e l., 839 et suiv.; bill (n° 62), discussion en comité, explication de nature personnelle par M. Lennox, compte rendu du "Daily Star" de Toronto, 1808; en comité, 2648 et suiv.; courriers dans York-nord, (int.) 341; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, comité, 1639 et suiv.
Chemin de fer de Vancouver à l'île Lulu, bill (n° 29), en comité, 1181 et suiv., 1344 et suiv.
Chemin de fer de Windsor, Essex et Lake Shore Rapid, bill (n° 150) en comité, 5360.
Code pénal de 1892, bill (n° 155) le modifiant, 2e l. et comité, 3176 et suiv.
Compagnies d'assurance : commission d'enquête, frais, (sub.) 320 et suiv.
Compagnie d'assurance dite "Sterling" sur la vie, bill (n° 105) la constituant en corporation, 1ère l., 1517; 2e l., 1717; (int.) 3316; comité et 3e l., 5634-35.
Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61), en comité, 4648 et suiv., 4867 et suiv.
Compagnie dite "The Western Loan and Trust Company", bill (n° 35), en comité, 3318 et suiv.
Dépêches: distribution gratuite dans les campagnes, (mot. pour doc.) 166, 220, 738; (int.) 223.
Dépenses: pour objets non prévus et non autorisés par le Parlement, (débat sur motion Blain) 3540 et suiv.
Députés: présents aux séances de la Chambre, inscription de leurs noms, (rép. à int. Henderson) 208.
Documents: dépôt, retard, (observ. sur int. Ames) 2299.
Exercice financier, bill (n° 162) en modifiant le terme, en comité, 5220 et suiv.
Explication sur un fait personnel, par M. Foster, article de M. Cinq-Mars, comparution de ce dernier à la barre de la Chambre, 5417 et suiv.
Explication sur un fait personnel, par M. Macpherson, article du "News", de Toronto, (débat) 3147 et suiv.

Lennox, Haughton—*Suite.*

Foin : débat sur projet de résolution Beauparlant tendant à en réglementer la vente, 4117.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest: Nord-Ouest, Yukon, Alberta et Saskatchewan, (sub.) 5108 et suiv.
Ile-aux-Grues, passes, creusage et élargissement, (rép. à int. Pâquet) 207.
Immigration: agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, la "North Atlantic Trading Company", (sub.) 1704 et suiv.; bill (n° 170) relatif à l'immigration, en comité, 5329 et suiv.; 5361 et suiv.
Indiens du Sang: réserve, rapport, (mot. pour doc.) 3807.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.), débat sur mot. Paterson, 690.
Intercolonial, (sub.): pour renforcer ponts, 5185 et suiv.
Juges: juges des cours provinciales, paiements à eux faits, (mot. pour doc.) 214 ; traitements et travaux des juges, (mot. pour doc.) 797; bill (n° 13) modifiant loi de 1905 concernant juges des cours provinciales, 1re l., 20; 2e l., 890; que sera-t-il fait de ce bill ? (int.) 5208, 5314; en comité, 5499; juges et cours de comté, nombre, (rép. à int. Lennox) 1194; abrogation des articles de la loi fixant le nombre de ces juges, (int.) 1805; dates des commissions nommant certains d'entre eux, etc., (int.) 2097; (observ. au sujet du progrès du bill (n° 13) 4645; que sera-t-il fait du bill (n° 13)? (int.) 5208; quand se continuera la discussion au sujet du bill (n° 13)? (int.) 5668,
Manitoba: extension des limites, (rép. à int. Roche) 205.
Ministres et sous-ministres: ne devraient pas exercer la profession d'avocat, (mot.) débat, 1752; suite du débat, remise à plus tard, (mot.) 2130; suite du débat, 2802 et suiv.
Pensions de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 des statuts de 1905 y relatifs, 2e l., 2570 et suiv.
Phares: construction et aides à la navigation, (sub.) 5047 et suiv., 5087 et suiv.
Postes: factage rural, (mot. pour doc.) 166, 220, 738, 1626; (int.) 223; transport des dépêches, (sub.) 553 et suiv.
Québec: prêt de $150,000 à la commission du port, bill (n° 174) à cette fin, en comité, 4924 et suiv.
Steamers, service : établissement d'un service de transatlantiques, (rép. à int. Armstrong) 204.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l'"Arctic", (sub.) 4934 et suiv., 4976 et suiv.
Subventions aux provinces, rajustement, conférence à ce sujet, (rép. à int. Parmelee) 201.
Tarif de 1897, bill (n° 175) le modifiant, en comité, 5228.
Tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1995 et suiv.
Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81), en comité, 4054 et suiv., (int.) 4358.
Travaux publics: ministère, (sub.) 387.
Verret, M. Hector, appointements, (sub.) 7654.
Yukon: bill (n° 153) relatif aux lois minières y applicables, en comité, 3513.

Leonard, J. E. Emile, *Laval.*

Baril, Alfred, emploi à Sorel, (int.) 865.
Dépêches : transport à Saint-Hypolite, (int.) 2331.
Juges : faisant partie de compagnies d'affaires, etc., circulaire à eux adressée par le ministre de la Justice, (int.) 1627.
Montmagny, receveur de la poste, (int.) 3492.
Payette, Philias, réclamation, (int.) 5454.
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul : gardiens, apointements, (int.) 471, salaire des employés, augmentation, (int.) 2331.
Rivière Jésus : quai, construction, (int.) 471.
Sainte-Thérèse : bureau de poste, recettes et dépenses, (int.) 2791.
Terrebonne : quai, construction, (int.) 471; bureau de poste, recettes et dépenses, (int.) 2791.

Lewis, Edward Norman, *Huron-ouest.*

Dimanche, bill (n° 12), en comité : article 11, 6524.
Grains, inspection, bill (n° 207), 2e l., 6040.
Marine marchande du Canada : (observ.) débat, 1201 et suiv.

Logan, Hance J., *Cumberland.*

Chemins de fer : subventions, (en comité sur projet de résolution) 6345 et suiv.; bill (n° 214) à ce sujet, 7032 et suiv.
Explication de nature personnelle par M. Ingram, indemnité sessionnelle, article du "World", de Toronto, (observ.) 2688.
Intercolonial : situation financière, (débat sur observ. Emmerson) 288 et suiv.; permis de circulation, dépositions, (observ. sur mot. Borden pour doc.) 363.
Vétérans canadiens, services lors des incursions féniennes, récompense, (débat sur mot. Monk) 636.

Loggie, William Stewart, *Northumberland, N.-B.*

Chemin de fer Transcontinental National : tracé entre Québec et Moncton, (débat sur mot. Loggie pour doc.) 1777 et suiv.
Fruits : bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2627.
Intercolonial, (sub.) : pour renforcer ponts, 5176 et suiv.

Macdonald, Edward M., *Pictou.*

Bestiaux, service d'hygiène, maladie à Pictou et à Antigonish, (sub.) 7649 et suiv.
Capitaines et seconds de navires : bill (n° 7) modifiant loi relative à leurs certificats, en comité, 496 et suiv.
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 2632 et suiv.; subventions, (en comité sur projet de résolution) 6347; bill (n° 214) à ce sujet, en comité, 7024 et suiv.
Chemin de fer Canada-Atlantique, bill (n° 39) concernant la compagnie du, 1ère l., 460 ; 2e l., 587 ; comité, 2736 ; 3e l., 2791.
Dimanche, bill (n° 12), en comité : article 2, 6756 et suiv.; article 3, paragraphe "d", 6784, 6811 et suiv.; article 4, 6846 et suiv.; article 7, 6855 et suiv.; paroles de M. Lavergne à son adresse, à l'assemblée de Montréal, (explication sur fait personnel) 7855; amendements du Sénat, 7910.
Drapeau : non hissé sur la tour du Parlement le jour de la fête nationale, (sur observ. Elson) 7386.

Macdonald, Edward M.—*Suite.*

Intercolonial : achat de terrain, d'huile, etc., débat sur observ. Barker) 7705 et suiv.
Juges : bill (n° 13) modifiant loi de 1905, 2e l., 904 ; bill (n° 83) modifiant la loi relative aux juges des cours provinciales, en comité, 1827 et suiv..
Pilotage : bill (n° 219) modifiant la loi y relative, 1ère l., 6720 et suiv.
Poids et mesures: bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 3e l., 3050.
Preuve : bill (n° 68) modifiant la loi de 1893 y relative, en comité, 1809 et suiv.
Représentation de chaque province en Parlement, (débat sur mot. Hughes) 1158 et suiv.
Steamer "Arctic," enquête sur son voyage, (débat sur mot. Laurier et amend. Borden) 3750 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, l'"Arctic," (sub.) 3489 et suiv., 4044 et suiv., 4892 et suiv., 4938.

Macdonell, Angus Claude, *Toronto-sud.*

Chemins de fer: subventions aux, (int.) 2797, 3337, bill (n° 214) à ce sujet, 7034 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National : construction, achat des vivres, (int.) 1193; bill (n° 215), en comité, 7051.
Compagnies d'assurance : cautionnements en faveur de particuliers qui sont propriétaires d'entrepôts d'accise, acceptation par le département du Revenu de l'intérieur, (int.) 1519, 2129.
Compagnie de clôtures en fil métallique dite "Cyclone," bill (n° 136) y relatif, 1ère l., 1801 ; 2e l., 1912 ; comité et 3e l., 3264.
Compagnie dite "The Western Loan and Trust Company," bill (n° 35) en comité, 3321 et suiv.
Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: article 10, 6450; article 11, 6459 et suiv., article 2, 6759.
Droits d'auteur, bill (n° 189) modifiant la loi y relative, 1ère l., 4904.
Juges : bill (n° 83) modifiant la loi relative aux juges des cours provinciales, en comité, 1824.
Juges des cours provinciales, bill (n° 13), en comité, 5500.
Juifs : massacre en Russie, (observ.), débat, 233 et suiv.
Montréal : avance de certaines sommes à la commission du port, bill (n° 222), en comité, 7045 et suiv.
Navires, sûreté des, bill (n° 48) en comité, 7056 et suiv.
Niagara : camp militaire, approvisionnement de fourrage, (int.) 4913.
Ontario et Québec, dragage, (sub.) 7211 et suiv.
Pénitencier de Kingston, (sub.) 7745 et suiv.
Port-Burwell : travaux du port, soumissions, etc., (int.) 1016.
Port-Stanley: travaux du port, soumissions, etc., (int.) 1018.
Preston, W. T. R., (débat sur motion Monk demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration) 7089 et suiv., 7109 et suiv.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11) les concernant, en comité, 365.
Rondeau : travaux du port, soumissions, etc., (int.) 1017.
Télégraphes : comité, rapport, nouveau comité, (int.) 1013.

Macdonell, Angus Claude—*Suite.*

Théâtres : droits sur annonces et affiches, (int.) 5642.

Toronto : bill (n° 137) concernant la ville de, 1ère l., 1801 ; 2e l., 2128 ; compagnie de la gare commune de Toronto, bill (n° 138) y relatif, 1ère l., 1801 ; 2e l., 2791 ; comité et 3e l., 4506 ; travaux à l'entrée est du port, (mot. pour doc.) 1032; prolongement du brise-lames, (mot. pour doc.) 1032 ; vieux fort, transfert à la municipalité, (int.) 1422; incendie de l'hôtel des Postes, (observ.) 2300 ; dragage, (int.) 4913 ; nouvel hôtel central des Postes, (int.) 5641 ; construction de casernes près de Toronto, (int.) 5641.

Travail : bureau canadien du Travail à Londres, fausses informations fournies, (mot. pour adoption des vues exprimées par M. Smith à ce sujet) 4681.

Maclean, Alexander K., *Lunenburg.*

Banque dite "Royal Bank of Canada," bill (n° 131) y relatif, 1ère l., 1800 ; 2e l., 1912 ; comité, 4496, 4857, 6175 ; comité et 3e l., 6188.

Capitaines et seconds de navires: bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, en comité, 494 et suiv.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", marchés avec elle pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2047 et suiv.; décret et contrats, (observ. sur mot. Foster pour doc.) 2144; (suite du débat sur mot. Foster) 2172 et suiv.

Hôpitaux de marine, (sub.): 3780.

Matelots naufragés et dans le dénûment, (sub.) 3781.

Pêcheries, (sub.): inspecteurs, gardes-pêche, etc., 3787 et suiv.

Steamer "Arctic", enquête sur son voyage, (débat sur mot. Laurier et amend. Borden) 3738; 2e rapport du comité d'enquête, (mot. pour adop.), débat, 6546, 6657.

Steamers et brise-glaces de l'Etat, l' "Arctic", (sub.) 3462, 3488 et suiv.

Maclean, William F., *York-sud, O.,*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 83.

Banque dite "Pacific Bank of Canada", bill (n° 50), en comité, 3322 et suiv.

Capitaines et seconds de navires : bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, en comité, 491 et suiv.

Chemins à barrières de Montréal, commission des: dette, recettes et dépenses, (observ. sur mot. Monk pour doc.) 453.

Chemins de fer, bill (n° 9) modifiant la loi de 1903 y relative, 1ère l., 19; 2e l., 361, 459, 809, 847 et suiv., 1767, 2130 ; bill (n° 62), idem, 1ère l., 777 et suiv.; comité, 1643 et suiv., 2629 et suiv., 4171 et suiv., 6246 et suiv., 6351 et suiv.; 7265 et suiv., amendement, 7304, mis aux voix et rejeté, 7314-15; sur amend. Sproule, 7315; loi des chemins de fer, à quelles compagnies applicable, (int.) 4066 ; subventions, (observ. sur mot. Emmerson pour comité sur projet de résolution) 6298 ; en comité, 6300 et suiv., 6343 et suiv.; bill (n° 214) à ce sujet, en comité, 7035 et suiv.; subventions gagnées par les compagnies, (observ. sur int. Wilson) 7260.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 84) concernant la compagnie du, en comité, 2318 et suiv.

Maclean, William F.—*Suite.*

Chemin de fer Transcontinental National, (sub.), étude du tracé et construction, 5262 et suiv.; bill (n° 215), en comité, 7051 et suiv.

Chutes d'eau, (débat sur mot. Monk pour doc.) 620 et suiv.

Compagnies d'assurance, commission d'enquête, (sur observ. Borden) 10 et 11; frais de la commission, (sub.) 316 et suiv.; démission de certains directeurs de la compagnie d'assurance des Manufacturiers, (int.) 2295; nomination d'un comité parlementaire d'enquête, (motion, débat) 4069 et suiv.

Compagnie d'assurance dite "Sterling", sur la vie, bill (n° 105), en comité, 5634 et suiv.

Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7467 et suiv.

Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, en comité, 5821 et suiv., 6101 et suiv.

Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61) la constituant en corporation, en comité, 2783 et suiv.

Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3834.

Compagnie dite "The Western Loan and Trust Company", bill (n° 35), en comité, 3318 et suiv.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5789 et suiv., 5838 et suiv.; article 9, 6422 et suiv.; article 11, 6481 et suiv.; à quand la prochaine discussion du bill ? (int.) 7384; amendement Ross à l'article 3, 7394 et suiv.; amendement Martin à l'article 5, 7444 et suiv.; amendements du Sénat, 7896 et suiv.

Disraéli, quai, (sub.) 7148 et suiv.

Drapeau: non hissé sur la tour du Parlement le jour de la fête nationale, (sur observ. Elson) 7386.

Elections contestées dans la Saskatchewan, en vertu de quelle loi ? (int.) 3837.

Electricité : exportation de l'énergie électrique, etc., bill (n° 145) tendant à la réglementer, 1ère l., 2219; 2e l., 3154 et suiv.; exportation de l'énergie électrique, bill (n° 145) y relatif, en comité, 4158 et suiv.

Exercice financier, bill (n° 162) en modifiant le terme, 2e l. et comité, 5220 et suiv.

Fer: fabrication avec le minerai du Canada, octroi de primes, (débat sur mot. Conmee) 3872 et suiv.

Foin : débat sur projet de résolution Beauparlant tendant à en réglementer la vente, 4116.

Juifs : massacre en Russie, (débat sur observ. Macdonell) 237 et suiv.

Marbres ouvrés, importés, sous-évaluation, (int.) 5455.

Marine norvégienne : concurrence, (rép. à observ. Black) 4192 et suiv.

Mines : surintendant des mines, appointements, (sub.) 6084 et suiv.

Ministère : changements, explication, (débat sur observ. Laurier) 270 et suiv.

Pénitenciers : augmentation des salaires des employés, projet de résol. Fitzpatrick, en comité, 4183 et suiv.

Pensions de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 des statuts de 1905 y relatifs, 1ère l., 326 ; 2e l.,

Maclean, William F.—*Suite.*
renvoi de la discussion à une prochaine séance, 918 et suiv.; 2e l., 1767, 2570, 2571 ; combien payé, et à qui, en vertu de la loi de 1905? (int.) 2096 ; 3050; mot. McLean pour 2e l., 3050, mise aux voix et rejetée, 3137.
Poids et mesures : bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 2e l., 908.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11), en comité, 6999 et suiv.
Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 3625 et suiv.
St. Mary : bureau de poste, emplacement, (int.) 4815.
Sénat : revision de sa constitution, (débat sur mot. McIntyre) 2380 et suiv.
Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi de 1905, en comité, 7322 et suiv.; bill (n° 10) modifiant la loi de 1905, 2e l., 364.
Services publics : nationalisation, (mot.) 1910.
Session d'automne, (sur observ. Laurier) 11.
Stone, E. B., affermage de terres, (int.) 3836.
Tarif de 1897, bill (n° 175) le modifiant, en comité, 5229.
Télégraphie Marconi : service à travers l'Atlantique, (int.) 334.
Téléphones : séances du comité spécial, (int.) 130, législation à être soumise à la Chambre, (observ.) 359, (int.) 586.
Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81) concernant la compagnie du, en comité, 4051 et suiv., 4303 et suiv.; 6147 et suiv.; (sur mot. Bureau pour 3e l., 6493 ; amendement, 6493, mis aux voix et rejeté, 6494.
Toronto : hôtel des postes, incendie, (sur observ. Macdonell) 2301.
Yukon : administration, (sub.) 6060 et suiv.

Macpherson, Robert George, *ville de Vancouver.*
Association dite "Pacific Marine Underwriters," bill (n° 54) la constituant en corporation, 1ère l., 680 ; 2e l., 961 ; comité et 3e l., 3834.
Bills d'intérêt privé : présentés sans motion préalable demandant prolongation de délai à cette fin, (rép. à observ. Sproule) 2389 ; présentation, (mot. pour prolongation de délai à cette fin) 2890, 2893.
Brothier, Désiré, mise en liberté, (int.) 5312 ; (observ.) 5456 et suiv.
Capitaines et seconds de navires : bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, en comité, 489 et suiv.
Chambre des Communes : règlements, étude, 7834 et suiv.
Chemins de fer : bill (n° 9) modifiant loi de 1903, 2e l., 813.
Chemin de fer du Cheval-Blanc à Alsek, bill (n° 31) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 542 ; 3e l., 1345.
Chemin de fer de Vancouver et de l'île Lulu, bill (n° 29) concernant la compagnie du, 1ère l., 362 ; 2e l, 541 ; comité, 1180, 1344 ; 3e l,. 2127.
Chemin de fer de Vancouver-Nord-Ouest, bill (n° 119) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l.,, 1724 ; 2e l., 1847.
Chemin de fer de Vancouver au Sud de la vallée du Fraser, bill (n° 87) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1300; 2e l., 1623; comité, 2779, 3265; 3e l., 3265.
Chemin de fer de Vancouver, Westminster et Yukon, bill (n° 41) concernant la compagnie du, 1ère l., 502; 2e l., 808; 3e l., 1623.

Macpherson, Robert George—*Suite.*
Compagnie d'assurance "Dominion", contre l'incendie, bill (n° 148) y relatif, 1ère l., 2384.
Compagnie du pont et du chemin de fer terminal de Fort-William à Port-Arthur, bill (n° 120) la constituant en corporation, 1ère l., 1724 ; 2e l., 1847 ; comité, 5535 ; 3e l., 5582.
Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3828 et suiv.
Compagnie dite "Twelve Mile Power Company", présentation d'un bill la constituant en corporation, (mot. pour prolongation de délai à cette fin) 3139.
Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité : article 10, 6450 et suiv.; article 3, paragraphe "k", 6815 et suiv.; article 3, paragraphe "u", 6835; amendement, 6835.
Explication sur un fait personnel, article du "News", de Toronto, 3144.
Explication sur un fait personnel par M. Foster, écrit de M. Cinq-Mars, comparution de ce dernier, 5407.
Fer : fabrication avec le minerai du Canada, octroi de primes, (débat sur mot. Conmee) 3870 et suiv.
Lèpre : bill (n° 115) y relatif, en comité, 2248 et suiv.
Navigation : dans les eaux de la Colombie-Anglaise, (observ.) débat, 1521 et suiv.
Ordres permanents : comité des, rapport, (mot. demandant adoption) 2890.
Pénitenciers, (sub.) 7738 et suiv.
Service océanique et fluvial, dépenses casuelles en général, (sub.) 7801 et suiv.
Steamer "Arctic", enquête sur son voyage, (débat sur mot. Laurier et amend. Borden) 3728 et suiv.; débat sur mot. Maclean pour adoption du 2e rapport du comité d'enquête, 6550 et suiv., 6702 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, l'"Arctic", (sub.) 4208 et suiv.
Substances alimentaires : falsification, répression, (sub.) 2687.
Système métrique (sub.) : série de conférences, 2682.
Terres fédérales : bill (n° 163), échange de terres affectées au soutien des écoles, en comité, 4016 et suiv.
Yukon, (sub.) : frais de séjour des magistrats, 7735 et suiv.

McCarthy, Leighton Goldie, *Simcoe-nord.*
Bateaux à vapeur : inspection, bill (n° 16) modifiant loi de 1898, 1ère l., 258; 2e l., 1188.
Brothier, Désiré, mise en liberté, (débat sur observ. Macpherson) 5464 et suiv.
Capitaines et seconds de navires : bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, en comité, 489 et suiv.
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 58) concernant la compagnie du, 1ère l., 769; 2e l., 1187; bill retiré, 1188; bill (n° 84), idem, 1ère l., 1190; 2e l., 1420; comité, 2307, 2771; 3e l., 2772.
Chemin de fer du Pacifique-nord à Omineca, bill (n° 80) concernant la compagnie du, 1ère l., 1034 ; 2e l., 1347; 3e l., 2127.
Compagnie d'assurance "British-America", bill (n° 198) la constituant en corporation, 1ère et 2e l., 5309; comité et 3e l., 5635-36.
Compagnie dite "British American and Western", (pétition pour présenter bill), 5113; (mot. pour lecture et réception de la pétition) 5207.

McCarthy, Leighton Goldie—*Suite.*

Compagnie dite "British-Canadian Loan and Investment Company", bill (n° 70) y relatif, 1ère l., 921; 2e l., 1346; comité et 3e l., 3523.

Compagnie d'assurance "Western", bill (n° 199) la constituant en corporation. 1ère et 2e l., 5309-5310; comité et 3e l., 5636-37.

Compagnie de Tél graphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 769; 2e l., 1346; comité, 2783 et suiv., 4646 et suiv., 4857 et suiv.; 3e l., 5118-24; amendement Sproule, 5118, mis aux voix et rejeté, 5123-24.

Cour d'échiquier, bill (n° 156), en comité, 3616 et suiv.

Cour suprême de judicature du Nouveau-Brunswick, bill (n° 224), en comité, 7355 et suiv.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5772 et suiv., 5840 et suiv.; article 6, 5959 et suiv.; 3e l., amendement Ross, 7408; amendement Martin à article 5, 7437 et suiv.

Duryea, Chester Burnell, bill (n° 79) concernant son brevet, en comité, 2262 et suiv.

Explication sur un fait personnel par M. Foster, écrit de M. Cinq-Mars, comparution de ce dernier à la barre de la Chambre, 5420 et suiv.

Fields, Jane Frances, bill (n° 191) tendant à lui faire droit, 1ère l., 5206; 2e l., 5360; comité et 3e l., 6189.

Juges: bill (n° 83) modifiant la loi relative aux juges des cours provinciales, en comité, 1823 et suiv.; juges des cours provinciales, bill (n° 13), en comité, 5510 et suiv.

Marine et Pêcheries: agences, (sub.) 3704 et suiv.

Poids et mesures: bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 3e l., 3049.

Preuve: bill (n° 68) modifiant la loi de 1893 y relative, en comité, 1818 et suiv.

Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 3673.

Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi de 1905, en comité, 7337 et suiv.

Steamers et brise-glaces de l'Etat, l' "Arctic", (sub.) 3302 et suiv., 3488 et suiv.

Terres fédérales: titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3020 et suiv.

McCarthy, Maitland Stewart, *Calgary.*

Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 2643 et suiv.

Chemin de fer de Calgary à Edmonton, bill (n° 77) concernant la compagnie du, 1ère l., 1034; 2e l., 1347; 3e l., 1847.

Compagnie dite "Grand Forks Cattle Company," concession de terres à elle accordée, (int.) 2097.

Compagnie des lignes d'embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, bill 'n° 75), en comité, 6109 et suiv.

Compagnie dite "Milk River Cattle Company", concession de terres à elle accordée, (int.) 2096.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5857 et suiv.

Forages: au Nord-Ouest, pour trouver de l'huile, du gaz, etc., (int.) 1731, 1732.

Grains, inspection, bill (n° 207), 2e l., 6043 et suiv.

McCarthy, Maitland S.—*Suite.*

Homesteads: inspecteurs actuels de homesteads, leurs noms, (mot. pour doc.) 217.

Immigration: agents, appointements, (sub.) 1409 et suiv., 6013 et suiv.

Indiens, (sub.): études topographiques, réserve indienne des lacs Croches, 984 et suiv.

Parc des Montagnes Rocheuses, bill (n° 164), en comité, 4854 et suiv., 4871 et suiv.

Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2906 et suiv.

Terres fédérales: terres autres que des homesteads, ventes, (mot. pour doc.) 217, 334; bureau des titres à Calgary, construction, dépenses, (int.) 1733; demande d'achat de terres situées entre Calgary et Edmonton, par un syndicat, (int.) 1733; ventes de terres au syndicat Walsh, dans l'Alberta ou la Saskatchewan, (mot. pour doc.) 1927; concessions de terres à des compagnies de chemins de fer, (int.) 2137; administration des terres fédérales, (débat sur observ. Ames) 3217 et suiv., explication au sujet d'un homestead acheté par l'hon. sénateur Ross, 3315; bill (n° 163), échange de terres affectées au soutien des écoles, en comité, 4011 et suiv.; administration et vente des terres fédérales, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4546 et suiv.

McColl, John B., *Northumberland-ouest, Ont.*

Canal de la Trent: profondeur, (int.) 866.

Chemin de fer de Campbellford, lac Ontario et Occidental, bill (n° 24) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; comité et 3e l., 1180.

McCool, Charles Arthur, *Nipissingue.*

Chemin de fer de Cobalt-Range, (motion pour présentation d'un bill constituant en corporation la compagnie du) 2880; bill (n° 159) à cette fin, 1ère l., 3140; 2e l., 3324; comité et 3e l., 5634.

Chemin de fer du nord d'Ontario à Timagami, bill (n° 132) concernant la compagnie du, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; comité et 3e l., 3524.

Chemin de fer Timagami-Cobalt-Témiscamingue, bill (n° 217) autorisant la compagnie du, 1ère l., 6723; 2e l., 6893; comité et 3e l., 7472.

Fer: fabrication avec le minerai du Canada, octroi de primes, (dépôt sur mot. Conmee) 3876 et suiv.

Foin: débat sur projet de résolution Beauparlant tendant à en réglementer la vente, 4118 et suiv.

Revillon Frères, bill (n° 76) concernant cette maison, 1ère l., 1034; 2e l., 1346; comité, 3766, comité et 3e l., 5535; amendements du Sénat, 6892, adoptés, 6892-93.

McCraney, George Ewan, *Saskatchewan.*

Chemin de fer "Southern Central Pacific", bill (n° 140) concernant la compagnie du, 1ère l., 1801; 2e l., 2327; 2e l., 2791; comité et 3e l., 6188.

Compagnie de la baie d'Hudson, demandes de terrains par les anciens employés, (mot. pour doc.), débat, 3838 et suiv.

Steamer "Arctic", enquête sur son voyage, rapport, (débat) 6685 et suiv.

Terres fédérales: administration, (débat sur observ. Ames) 3270 et suiv.

McIntyre, Gilbert H., *Perth-sud.*

Chambre des communes, ventilation, (débat sur observ. Bristol) 7564 et suiv.; étude rapport du comité nommé pour remanier les règlements, (débat sur mot. Laurier) 7683, 7833.

Chemins de fer: bill (n° 8) modifiant la loi de 1903, 2e l., 890; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, en comité, 1681, 6393, 7285 et suiv.; amendements du Sénat, 7862 et suiv.

Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, bill (n° 30), en comité, 1186 et suiv.

Conmee & Bowman, entreprise de dragage, (observ., appel au règlement) 1356.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5929; article 11, 6512 et suiv.; article 4, 6845 et suiv.; article 7, 6856 et suiv.

Parc Grimsby, perception de droits d'entrée, (observ. en comité sur bill du dimanche), (n° 12) 6856.

St. Mary, édifice public, (sub.) 6929.

Sénat: revision de sa constitution, (mot.), débat, 2340 et suiv., 2382; (mot. retirée) 2383.

Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi y relative, 2e l., 1833 et suiv.

McIntyre, W., *Strathcona.*

Gagné, M. le juge, ses fils et son beau-frère, situation par rapport à la maison Price, (int.) 7577.

Grains, inspection, bill (n° 207), 2e l., 6047 et suiv.

Terres fédérales: administration, (débat sur observ. Ames) 3256 et suiv.

McKenzie, Peter H., *Bruce-sud.*

Agriculture: comité, 3e rapport, (mot. pour adop.) 2081; 5e rapport, présentation, 4259.

Chemin de fer de Burke's-Falls à French-River, (motion pour présentation d'un bill constituant en corporation la compagnie du) 2880; bill (n° 158) à cette fin, 1ère l., 3140; 2e l., 3324; comité et 3e l., 5535.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: article 5, 5954; article 11, 6487 et suiv., 6518 et suiv.

Preston, W. T. R., refus de répondre, comme témoin, à certaines questions, in re "The N.A.T. Company," (5e rapport du comité d'agriculture) présentation, 4259.

McLean, Angus A., *Queen, I.P.-E.*

Blooming-Point, I.P.-E., établissement d'un bureau de poste, pétition à cette fin, (int.) 343.

Charlottetown: gare, construction, soumissions à ce sujet, etc., (int.) 2335.

Dépêches: service quotidien à Pisquid-Road, I.P.-E., pétition à ce sujet, (int.) 1619.

Forage: essais dans l'Alberta et la Nouvelle-Ecosse, (sub.) 6135.

French, I.P.-E., bureau de poste, changement d'emplacement, (mot. pour doc.) 357.

Ile du Prince-Edouard, dragage, surintendant, (int.) 341; construction d'un steamer pour service d'hiver, (int.) 347; chemin de fer, réclamations contre, nomination d'un commissaire pour prendre dépositions, (int.) 605; expropriation de terrains par compagnie de chemin de fer, décret nommant M. Weeks pour faire enquête, (mot. pour doc.) 1032; expropriation, (mot. McLean pour doc.) 1252; rapport de M. Weeks, (int.) 1920; dommages résultant de l'expropriation, rapport, (mot. pour doc.) 2895; chemin de fer de l'I.P.-E., amélioration à Charlottetown, 5280 et suiv.

McLean, Angus A.—*Suite.*

McCabe, Joseph, directeur de la poste à Iona, destitution et remplacement, (mot. pour doc.) 357.

McRae, disparition d'une lettre mise à la poste par lui, (int. McLean) 7122.

Marine et Pêcheries, ministère: agence de Montréal, employés, local, etc., (int.) 1141; agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3684 et suiv.

Mount-Buchanan, I.P.-E., directrice du bureau de poste (Mme Sarah Smith), destitution et remplacement, (mot. pour doc.) 2099.

Mugford, John C., réclamation, (int.) 604.

Murray-River: terrains expropriés, dommages, réclamation par les propriétaires, (observ.) 6144.

Postes: transfert du bureau de poste de North-Lake à Black-Point, et vice versa, (mot. pour doc.) 2337.

Représentation de chaque province en Parlement, (débat sur mot. Hughes— 1165.

Souris: séchoir à poissons, construction, employés, etc., (int.) 1424.

Steamers, service: entre l'Ile du Prince-Edouard et l'Angleterre, (int.) 442; marchés avec compagnies de steamers pour service entre Canada et Mexique, (mot. pour doc.) 2099.

Steamers et brise-glaces de l'Etat, (sub.) 3283 et suiv., 3487 et suiv., 4043 et suiv., 4891 et suiv., 4935 et suiv.

Steamer "Arctic", enquête sur son voyage, (débat sur mot. Laurier et amend. Borden) 3749 et suiv.

Steamer "King Edward", (int.) 4903.

McLennan, Angus, *Inverness.*

Pêcheries, (sub.): inspecteurs, gardes-pêche, etc., 3789 et suiv.; protection des pêcheries, 3796.

Williams, J. J., renvoi, (int.) 3000.

Marcil, Charles (Orateur-suppléant), *Bonaventure.*

Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 2634, 7291.

Chemin de fer de Kootenay à Harrowhead, bill (n° 30), en comité, 1186.

Chemin de fer de Vancouver à l'île Lulu, bill (n° 29), en comité, (décision) 1184.

Compagnie de prêts et de fidéicommis de Winnipeg, bill (n° 129), en comité, 6209 et suiv.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: 5765 et suiv.; 5834, 5898, 5900, 5947, (décisions); 6422-33 et suiv., 6523 et suiv.; 6532, 6735; décision déclarant irrégulier l'amendement de M. Piché à l'article 2, 6740, 6762, 6806, 6812, 6842 et suiv.; 3e l., (décision), 7406; amendement Martin à l'art. 5, (décision), 7435 et suiv.; amendement Monk, (décision), 7452; mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, (décision)), 7490 et suiv.

Ingram, M. A. B., remet son mandat de député, lecture de sa lettre, 5314.

Marcil, Charles—*Suite.*
Justice : ministère, appointements et dépenses, (sub.) 371 et suiv.
Marine et Pêcheries : ministère, appointements et dépenses, (sub.) 384.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, l'"Arctic," (sub), décision, 4243-47-51.

Martin, Alexander, *Queen, I.P.-E.*
Cap de Hillsborough, receveur de la poste, destitution et remplacement, (int.) 3140.
Dépêches : meilleur service à Mount-Vernon, pétition à ce sujet, (int.) 1620.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5929.
Disraéli, quai, (sub.) 7149.
Documents : département des chemins de fer, (mot. pour doc.) 1420.
Glace-Bay : havre, amélioration, (mot. pour doc.) 444, (int.) 1635 ; (sub.) 6965 et suiv.
Head-of-Hillsborough, receveur de la poste, (mot. pour doc.) 4095.
Ile du Prince-Edouard : chemin de fer, prolongement, (int.) 461 ; service de steamers, (int.) 461 ; ferme d'expérimentation, (int.) 593 ; nouvelle drague, (int.) 344 ; subside additionnel en 1901, décret à ce sujet, (mot. pour doc.) 800 ; entretien des communications avec terre ferme, de 1900 à 1905, dépenses, (int.) 866 ; navigation d'hiver, (observ.) 1004 ; ferme d'expérimentation, établissement, (int.) 593, 1008 ; chemin de fer, embranchement entre ligne principale et pont Stanley, (mot. pour doc.) 1031 ; embranchement de Montague à Cardigan, construction, (int.) 1922 ; embranchement de Stanley-Bridge, (mot. pour doc.) 3401 ; chemin de fer de l'I.P.-E., améliorations à Charlottetown (sub.) 5277 et suiv.
Iles Wood, I. P.-E., brise-lames, réparations, (int.) 343 ; jetée de protection du brise-lames, (sub.) 7125 et suiv.
Monnaies d'argent usées, rachat, (int.) 345.
Navigation: dans le détroit de Northumberland, (observ. sur int. Hughes) 1305 et suiv., nouveau steamer, (mot. pour doc.) 1927.
Pinette, I. P.-E., port, dragage, (int.) 344.
Pointe-Prim, quai, (sub.) 7123 et suiv.
Postes, (sub.): transport des dépêches, 565 et suiv.; divers, 570 et suiv.
Recensement et statistique, (sub.) 7588 et suiv.
Représentation en Parlement: (débat sur mot. Hughes pour laisser à chaque province au moins le nombre de représentants qu'elle avait lors de son entrée dans la confédération) 1155 et suiv.
Rustico, île Robinson, brise-lames, (sub.) 7124 et suiv.
Savage-Harbour: à quels habitants de cet endroit ont été faits certains paiements ? (int.) 3141.
Stations agronomiques, (sub.) 7613 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, (sub.) 3290, 3313 et suiv., 4031 et suiv., 4872 et suiv., 4933 et suiv.
Télégraphes, (sub.): Ile du Prince-Edouard et terre ferme, 6959 et suiv.
Terre-Neuve et Antilles, réunion au Canada, (int.) 345.

Martin, Thomas, *Wellington-nord.*
Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, en comité, 7286 et suiv.
Compagnies d'assurances: porteurs de polices au Canada, protection, (int.) 435.

Martin, Thomas—*Suite.*
Compagnie d'assurance sur la vie "Mutual Reserve", officiers accusés de vol et de faux, (int.) 435.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5868, amendement au paragraphe "h" de l'article 3, 5868, rejeté, 5875; article 5, 5946 et suiv.; proposition d'amendement à l'article 5, 5948; article 3, paragraphe "d", 6804 et suiv.; article 3, paragraphe "u", 6837; article 3, amendement Bureau, 6839; 3e l., amendement Ross à article 4, 7410; amendement à article 5, 7435, adopté, 7448; amendement Galliher à article 3, 7457; motion Aylesworth, amendement à article 5; 7485 et suiv.
Marine et Pêcheries: agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3703 et suiv.
Tarif: comparaison entre le tarif américain et le tarif canadien quant aux produits agricoles, (débat sur observ. Clements) 5024 et suiv.; tarif élevé, article du "Star", explication de nature personnelle, 5207.

Miller, Henry Horton, *Grey-sud.*
Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 relative aux chemins de fer, en comité, 6409.
Compagnie d'assurance dite "Sterling", sur la vie, en comité, 5635.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Compagny", marchés pour importation d'immigrants, (débats sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2391 et suiv.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5800 et suiv., 5841 et suiv., 5924 et suiv.; article 6, 5955 et suiv.; article 10, 6451; article 11, 6475 et suiv.
Explication sur un fait personnel, (vote inscrit, mais non donné) 7781.
Explication sur un fait personnel par l'hon. M. Foster, article de la "Presse", 26 mai 1906, (débat sur mot. Foster) 4842 et suiv.; comparution de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre, 5418.
Indiens, (sub.) : Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T. N.-O., 970 et suiv.; Indiens du Yukon: fonds de secours et soins médicaux, 1257.
Invitation au roi et à la reine à visiter le Canada, adresse à cette fin, (observ. sur mot. Belcourt) 1747.
Pénitencier de Kingston, (sub.) 7745.
Piscifactures et homarderies, (sub.): 3794 et suiv.
Preston, W. T. R., (débat sur mot. Monk pour le faire comparaître à la barre de la Chambre comme témoin, et sur amendement Laurier) 4626 et suiv.; (motion demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration), débat, 7062 et suiv.
Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi y relative, 2e l., 1835 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, l'"Arctic," (sub.) 4247 et suiv.

Monk, Frederick D., *Jacques-Cartier.*
Accise, (sub.) : appointements, 1605 et suiv.
Agriculture : comité, à propos de la déposition de M. Scott, (observ.) 1197 ; 3e rapport, (mot. pour renvoi au comité, pour audition du témoignage de M. J. A. Smart) 2081.
Anse-au-Griffon : travaux, dépenses, (int.) 1191.

Monk, Frederick D.—*Suite.*
Bouées à gaz : explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4982 et suiv.
Canal de la baie Georgienne : études topographiques, coût, (int.) 347.
Chemins de fer : subventions, (en comité sur projet de résolution) 6338 et suiv.; bill (n° 62) ayant pour objet de modifier la loi relative aux chemins de fer, en comité, 6402 et suiv., 7282 et suiv.
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, embranchements, bill (n° 75), en comité, 5596 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National : expropriation ou prise de possession de terrains par commissaires dans la province de Québec, (int.) 462 ; bill (n° 215), en comité, 7050 et suiv.
Chutes d'eau, (mot. pour doc.), débat, 613 et suiv.
Compagnies d'assurance : nomination d'un comité parlementaire d'enquête, (débat sur mot. Maclean) 4090 et suiv.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," marchés avec elle pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 1895, 2001 et suiv., 2176, 2190, 2202.
Compagnie Woods : paiements à elle faits, (int.) 438, 439, 465.
Cour suprême : juge *ad hoc*, nomination, (int.) 3151.
Dépenses : pour objets non prévus et non autorisés par le Parlement, (débat sur mot. Blain) 3553 et suiv.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5790 et suiv., 5846 et suiv.; avis d'une proposition d'amendement au paragraphe "r" de l'article 3, à ajouter après le mot "interprovincial" le mot "suburbain", 5893 ; article 9, 6433 et suiv.; article 11, 6481 et suiv.; article 2, 6743 et suiv.; article 7, 6760; le bill sera-t-il délibéré de nouveau pendant cette session ? (int.) 7257 ; 3e l., 7405 ; 3e l., amendement à l'article 3, 7448 et suiv., retiré, 7453 ; amendement à mot. Aylesworth pour 3e l., 7554 et suiv., mis aux voix et rejeté, 7557.
Disraéli : quai, construction, (int.) 1429.
Documents : correspondance entre MM. Griffith et Preston, quand sera-t-elle déposée ? (int.) 2889.
Explication de nature personnelle par l'honorable M. Foster, article de la "Presse", 26 mai 1906, (débat sur mot. Foster pour comparution de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre) 4823 et suiv.
Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires, (sub.) 2967 et suiv.
Foin : débat sur projet de résolution Beauparlant tendant à en réglementer la vente, 4105 et suiv.
Godin, Dr A, dommage à sa propriété, réclamation, (int.) 6243.
Grande-Vallée : quai, coût, (int.) 353, 1190, 1421, 3891 ; explication sr un fait personnel, article du "Canada," 3891.
Houille : arrivant par le canal de Lachine, droit, (int.) 7260.
Immigration : agences, (sub.) 5646 et suiv.; bill (n° 170) modifiant la loi relative à l'immigration, en comité, 5699 et suiv.; agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, (sub.) M. de Cœli, agent en Belgique, (sub.) 1692 ; bill (n° 170) concernant l'immigration, en comité, 5345 et suiv.; 5362 et suiv.; amendements du Sénat, 7317 et suiv.
Indiens : bill (n° 66) modifiant la loi des Indiens, 1ère l., 859 ; mot. pour 2e l., (débat) 2131 et suiv., rejetée sur division, 2136.
Juges : bill (n° 13) modifiant loi de 1905, 2e l., 901 et suiv.; juges de la cour suprême, congé d'absence, juges *ad hoc*, (int.) 1143 ; bill (n° 83) modifiant loi relative aux juges des cours provinciales, en comité, 1821 et suiv.; juges du Manitoba, traitements, (en comité sur projet de résolution, 5131 et suiv.
Laprairie : brise-glace, construction, adjudication de l'entreprise, (int.) 789.
Maisonneuve, élection partielle, (observ.) débat, 2255, 2274 et suiv.
Montréal : emplacement pour érection de casernes militaires, (int.) 345 ; hôtel des postes, améliorations, (int.) 347, ouvrage de surcroît et absences des employés, augmentation ou réduction de salaire, pour ces causes, (int.) 352 ; commisison du port, bill (n° 124) y relatif, 1ère l., 1726 ; comité, 2251 et suiv., 2271 et suiv.; avances de certaines sommes à la commission du port, bill (n° 222), en comité, 7039 et suiv.
Pensions de certains membres du conseil privé, et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3051.
Pointe-à-la-Frégate : brise-lames, (int.) 1191.
Postes : présentation d'un projet de loi modifiant l'acte des Postes, (int.) 3676, 3891.
Preston, W.T.R., 5e rapport du comité d'agriculture à son sujet, (mot. pour mise à l'étude) 4260; (mot. pour faire comparaître M. Preston à la barre de la Chambre, comme témoin) 4559; (amendement Laurier à l'encontre), 4580; (débat), 4559 et suiv.; amendement Laurier mis aux voix et adopté, 4640-41; motion demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration, (débat), 7062; motion mise aux voix et rejetée, 7120.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11), en comité, 7001 et suiv.
Québec : hôpital pour immigrants, construction, (int.) 346; pont de Québec, frais de construction, (int.) 350; directeurs de la compagnie du pont, (int.) 351; (mot. pour doc.) 445; subventions payées à ladite compagnie, (int.) 461 ; inspection des livres de ladite compagnie, (int.) 462; prêt de $150,000 à la commission du port, bill (n° 174) à cette fin, en comité, 4920 et suiv.
Québec (province) : vente des chutes d'eau, (observ.) 5113.
Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2907 et suiv.
Rivière-au-Renard : brise-lames, (int.) 1192.
Sirop d'érable : falsification, moyens à prendre pour l'empêcher, (débat sur mot. Boyer) 1464 et suiv.
Sociétés coopératives et industrielles : bill (n° 144) y relatives, 1ère l., 1897.
Tabac : canadien et importé, timbres, (sub.) 1611 et suiv.
Taschereau, sir Henri Elzéar, juge en chef de la cour suprême, démission et remplacement, (int.) 2306.
Téléphone Bell, compagnie de, bill (n° 81), en comité, 6156 et suiv.; (sur mot. Bureau pour 3e l.,) 6492 et suiv.
Vétéran canadiens, services rendus lors des incursions féniennes, récompense, (mot.), débat, 633 et suiv.; (mot. mise aux voix et repoussée) 670.

Morin, Jean-Baptiste, *Dorchester.*

Bois : surintendance des mesureurs à Québec, vacance, (int.) 3326.
Canning, quai, construction, (sub.) 6978 et suiv.
Chemins de fer : subventions, (en comité sur projet de résolution) 6312 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National : construction, de Québec vers l'ouest, et de Winnipeg vers l'est, marché à ce sujet, pour quelle somme ? (int.) 1803; étude du tracé et construction, 5252 et suiv.
Chutes Montmorency, mur de revêtement, (sub.) 7168.
Dépenses : pour objets non prévus et non autorisés par la Parlement, (débat sur mot. Blain) 3564-87 et suiv.
Disraéli, quai, (sub.) 7139 et suiv.
Grande-Rivière de Beaupré, quai, (sub.) 7167 et suiv.
Immigrants : amenés du Royaume-Uni sous de fausses représentations, (débat sur mot. Smith pour doc.) 3043 et suiv.
Intercolonial : nombre d'employés, chaque année, de 1899 à 1905, (int.) 223; (sub.) pour renforcer ponts, 5152 et suiv.
Lac Mégantic, jetées, (sub.) 7168.
Montmagny, édifice public, (sub.) 6919 et suiv.
Québec, province : ligne de division entre cette province et le Labrador, on entre le détroit de Belle-Isle et la baie d'Hudson, (int.) 6004.
Québec, (ville), (sub.) : port, améliorations, 6962 et suiv.
Rivière-Blanche, quai, (sub.) 7171.
Rivière-Ouelle, jetée, (sub.) 7171.
Sainte-Anne-de-Chicoutimi, quai, (sub.) 7174.

Northrup, William Barton, *Hastings-est.*

Ahearn et Soper: paiements à eux faits, (int.) 4910.
Brooks, F. L. et Cie., paiement fait à cette maison, (int.) 3499.
Chemin de fer central d'Ontario, bill (n° 98) y relatif, 1ère l., 1414; 2e l., 1624; comité et 3e l.,3264.
Compagnie de fidéicommis dite "Empire," bill (n° 135) y relatif, 1ère l., 1801; 2e l., 1912; comité, 5065, 5353, 5582; ajournement du projet, 5582; comité et 3e l., 5820-21.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", marchés avec elle pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2029 et suiv.
Compagnie "Woods," paiements à elle faits, (int.) 4813.
Explication sur un fait personnel par M. Foster, article de M. Cinq-Mars, comparution de ce dernier à la barre de la Chambre, 5418 et suiv.
Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires, (sub.) 2970 et suiv.
Indiens, (sub.) : frais de justice, 756 et suiv.
Invitation au roi et à la reine à visiter le Canada, adresse à cette fin, (observ. sur mot. Belcourt), 1742.
Juifs: massacre en Russie, (débat sur observ. Macdonell) 242 et suiv.
McIntosh, Mary-Eileen, bill (n° 185) pour lui faire droit, (mot.) 5574; en comité, 6199 et suiv.
Marine et Pêcheries : agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3686 et suiv.
Merwin, George F., paiement à lui fait, (int.) 3499.

Northrup, William Barton—*Suite.*

Preston, W. T. R., (débat sur mot. Monk pour le faire comparaître à la barre de la Chambre comme témoin, et sur amendement Laurier) 4596 et suiv.
Rivière Thames: débordement, travaux, (observ. sur mot. Clements pour doc.) 805.
Steamer "Arctic," enquête sur son voyage, (débat sur mot. Laurier et amend. Borden) 3741 et suiv.; 2e rapport du comité d'enquête, (débat sur mot. Maclean pour adop.) 6555 et suiv, 6647 et suiv., amendement, 6677, mis aux voix et rejeté, 6716.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, "l'Arctic," (sub.) 3443 et suiv., 4199 et suiv.
Steamer "Maisonneuve": emploi, équipage, coût, dépenses, (int.) 1620.
Travaux publics: ministère, (sub.) 406.

Oliver, hon. Frank, *Edmonton.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 115.
Affaires indiennes: appointements et dépenses, (sub.) 379; nombre de fonctionnaires, chiffre de la population indienne, (rép. à int. Armstrong) 1137; appointements, (sub.) 6136; écoles, (sub.) 6136.
Agriculture: comité, à propos de la déposition de M. Scott, (débat sur observ. Monk) 1198.
Alberta et Saskatchewan, bureau d'enregistrement, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 6128.
Arcand, A., paiement à sa veuve, (sub.) 6136.
Armée du Salut, immigration de ses membres au Nord-Ouest, (rép. à observ. Hughes 6993.
Banff: chemins, ponts, etc., (sub.) 6092.
Bois: vente sur la réserve du lac du Poisson-Blanc, (rép. à int. Taylor) 3494.
Canal de la Pointe-Farran, installation, dépenses, (rép. à int. Reid) 4138.
Cartes du Canada et des territoires du Nord-Ouest, (sub.) 6096, 6127.
Chaloupe automobile pour explorations géologiques dans la Colombie-Anglaise, (sub.) 6129.
Chemin de fer de Calgary à Edmonton, remboursement, à cette compagnie, du prix de vente de droits miniers reçu par le ministère de l'Intérieur, (sub.) 6007.
Chemin de fer canadien du Nord, compagnie du, terres à être choisies par elle, (rép. à int. Foster) 1914; choix de terres, (rép. à int. Ames) 3835, 4068.
Chemin de fer canadien du Pacifique, choix des terres de sa concession, délivrance des titres, (rép. à int. Lake) 342; (rép. à int. Roche) 791.
Chemin de fer Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, concessions de terres (rép. à mot. Borden) 328 ; (rép. à mot. Borden pour doc.) 3401; décret du 1er août 1902, quand communiqué à la compagnie ? (rép. à int. Borden) 441.
Chemin de fer Transcontinental National : exploitation des terrains miniers sur parcours de ce chemin, décret du conseil à ce sujet, (rép. à mot. Borden pour doc.) 3809, (rép. à mot. Foster pour doc.) 4007.
Clôture en fil métallique sur la ligne-frontière, construction, (rép. à int. Clements) 1735.
Commission géologique: appointements, (sub.) 420 et suiv., 6128-29.

Oliver, hon. Frank—*Suite.*

Concessions forestières dans l'ouest, demandes de 1880 à 1896, (rép. à int. Henderson) 5638, 5896.

Compagnie de la baie d'Hudson, réclamation des employés, (rép. à mot. Bourassa pour doc. y relatifs) 7388.

Compagnie de chemin de fer et de bateaux Qu'Appelle-lac-Long-Saskatchewan, (dépôt de documents) 2384; choix de terres, (rép. à mot. Borden pour doc.) 3401, 3494 et suiv.

Compagnie dite "Grand Forks Cattle Company", concession de terres à elle accordée, (rép. à int. McCarthy) 2097.

Compagnie dite "Milk River Cattle Company", concession de terres à elle accordée, (rép. à int. McCarthy) 2096.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", primes à elle payées, du 1er juillet au 31 décembre 1905, (rép. à int. Ames) 340, 860; contrat, exécution, (rép. à int. Osler) 469, débat, sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin, 1871 et suiv., résiliation, arrêté ministériel y relatif, (rép. à mot. Borden pour doc.) 1912; (suite du débat sur mot. Foster) 2498 et suiv.; immigrants amenés par cette compagnie, combien renvoyés, frais d'entretien, etc., (rép. à int. Ames) 2514; (rép. à mot. Borden pour doc.) 3316.

Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, achat de terres, (rép. à int. Lake) 436; achat, par elle, de droits à des terres accordées au chemin de fer canadien du Nord à titre de subvention, (rép. à int. Foster) 1803; convention entre elle et le Gouvernement, concession de terres, date, etc., (rép. à int. Foster) 2087; évaluation des terres à elle vendues, (rép. à int. Borden) 441, 2689.

"Der Nordwester", paiements, (rép. à int. Lake) 1026.

Dickison, A., carte du Yukon, (sub.) 6130.

Documents, dépôt, (rép. à int. Foster) 13; (débat sur int. Borden) 741 et suiv.; (rép. à int. Borden) 2000, 2296; (rép. à int. Ames) 2298; dépôt de documents, 3229; dépôt ordonné par la Chambre, (rép. à mot. Reid) 2881; correspondance entre MM. Griffith et Preston, quand sera-t-elle déposée ? (rép. à int. Monk) 2889.

Dragage: à Port-Arthur et Fort-William, soumissions, (rép. à int. Borden) 1911.

Drouin, A. M. P., copie, (sub.) 6136.

Forages: au Nord-Ouest, pour trouver de l'huile, du gaz, etc., (rép. à int. McCarthy) 1731, 1732; essais à Edmonton et à New-Glasgow, (sub.) 6132-34.

"Free Press", du Manitoba, paiements, (rép. à int. Lake) 1026.

Gibier: réserves de, dans territoires non organisés, bill (n° 154) modifiant la loi de 1894 y relative, 2e l. et comité, 2896.

Graviers aurifères du Klondike, estimation, (sub.) 6131, 6136.

Halifax: hôpital pour patients atteints du trachome; achat, (rép. à int. Wilson) 1804.

Hamilton, P. J., professeur d'agriculture, compétence, rapports à ce sujet, (rép. à int. Lake) 1731.

Haut commissaire à Londres, correspondance avec MM. Preston et Griffith, (rép. à mot. Borden pour doc.) 1806.

Hetherington, Thomas P., emploi, (rép. à int. Wilmot) 5637.

Oliver, hon. Frank—*Suite.*

Homesteads: inscriptions, (rép. à int. Herron) 5125.

Houilleurs du Nord-Ouest, moyens de M. Caldwell pour leur procurer des claims, (rép. à int. Reid) 1036, 1517.

Ile n° 144, baie Georgienne, offre d'achat par M. J. A. Stafford, (rép. à int. Bennett) 5129.

Ile du Poisson-Blanc, expropriation, plans à cette fin, (rép. à int. Boyce) 196.

Immigrants: combien amenés par l'Armée du Salut, (rép. à int. Wilson) 191; combien venus en 1905 ? (rép. à int. Hughes) 202; hôpital pour immigrants, construction à Québec, (rép. à int. Monk) 346; immigrants amenés du Royaume-Uni sous de fausses représentations, (débat sur mot. Smith pour doc. 3040; traitement des immigrants à Québec, (rép. à int. Hughes) 5640; immigrants européens, billets de passage, destination, (rép. à int. Armstrong) 4815, 5313.

Immigration : dépenses, (rép. à int. Sproule) 182; immigration depuis cinq ans, (rép. à int. Sproule) 185; agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, (sub.) 1393, 1690; immigration des Iles britanniques, règles, (rép. à int. Lake) 1722; irrégularités, (rép. à int. Barker) 1729; accusations contre agents en Angleterre, (rép. à int. Wilson) 1919; Alex. Wilson nommé agent en Ecosse, (rép. à int. Barr) 1920; règlements relatifs à l'immigration, (rép. à int. Smith) 3494; bill (n° 170) modifiant la loi relative à l'immigration, 1ère l., 3806; 2e l. et comité, 5325 et suiv.; comité, 5361 et suiv., 5542, amendements adoptés, 5552; 3e l., 5670, 5699, 5706; agences: dépenses casuelles et appointements, 5645 et suiv.; agents, (sub.) 6008, 6117 et suiv.; bill (n° 170), amendements du Sénat, 7317, lus et adoptés, 7318.

Indiens : réserves mises sur le marché ou livrées à la colonisation, (rép. à int. Lake) 343; ministère, (sub.) 375; appointements et dépenses, (sub.) 419; (sub.) : écoles indiennes, Provinces maritimes, Ontario et Québec, 743; services et soins médicaux, Québec, 743; appointements des chefs, Cap-Croker et Gibson, et l'agent d'Oka, 748; paiement des rentes annuelles en vertu du traité de Robinson, 748; arpentages sur réserves indiennes, 750; frais de justice, 752; Nouvelle-Ecosse : secours et graines de semences, 760; soins médicaux et médicaments, 760; Nouveau-Brunswick; appointements, 760; soins médicaux et médicaments, 760; Manitoba, Saskatchewan, Alberta et Territoires du Nord-Ouest: rentes, 760; instruments aratoires, outils, etc., 761; graines de semence, 761; bestiaux, 761; concession forestière à la baie Georgienne, 965; habillements, 975; écoles, 979; études topographiques, 979; Sioux, 993; dépenses générales, 993; réserve indienne des lacs Croches, 979; cession de réserves dans la Colombie-Anglaise, 985; Indiens de la Colombie-Anglaise : appointements, 1116; fonds de secours, 1117; semences, 1117; soins médicaux et médicaments, 1118; écoles de jour, 1126; écoles industrielles et pensionnats, 1126; frais de déplacements, 1133; bureau et dépenses diverses, 1134; agences de la côte nord-ouest, entretien de ses bateaux, 1134; Indiens du Yukon : fonds de secours et soins médicaux, 1253; éducation, 1275; Indiens en général : inspection des

Oliver, hon. Frank—*Suite.*

agences et réserves, 1276; bill (n° 66) modifiant la loi concernant les Indiens, (débat sur mot. Monk pour 2e l., 2135; ventes de terres des Indiens dans l'Algoma-est et dans l'Algoma-ouest, (rép. à int Boyce) 2141; Indiens du Yukon : nombre, écoles, agents, réserves, etc., (rép. à int. Armstrong) 2336 ; réserve du Poisson-Blanc, vente, (int. Bennett) 2515; population indienne du comté de Victoria, (rép. à int. Wilson) 2516; écoles indiennes, plaintes au sujet des études, (rép. à int. Armstrong) 3330 et suiv.; Indiens du Sang, réserve, rapport, (rép. à mot. Lennox pour doc.) 3807, (rép. à mot. Taylor pour doc.) 3891; acquisition de bestiaux pour les agences indiennes, (rép. à int. Herron) 4814: bill (n° 194) modifiant loi relative aux Indiens, 1ère l., 5113; 2e l. et comité, 5558; 3e l., 5670; dépenses pour Indiens n'ayant pas de traités, (rép. à int. Armstrong) 5129; Indiens de la bande de Pasqua, abandon de terres, (rép. à int. Lake) 5638; aliénés aux asiles de Brandon et de Selkirk, (sub.) 6141; pensionnats et écoles industrielles, (sub.) 6141.

Institut minier du Canada, (sub.) 6100, 6128.

Intérieur : ministère, appointements et dépenses, (sub.) 419 et suiv., rapport annuel, dépôt, (rép. à int. Borden) 586; appointements, 5644-45; divers, (sub.) 6003 et suiv.; divers frais de litige, (sub.) 6094; cartes du Canada et des Territoires du Nord-Ouest, (sub.) 6096; appointements, (sub.) 6125-26-27.

Japonais : rapatriement, (rép. à observ. Sproule) 3231.

Journaux anglais, annonces y publiées, (rép. à int. Ames) 592.

Kéwatin : administration, (rép. à int. Roche) 336.

Lac Saint-François, P.Q., îles, combien, à qui ? etc., (rép. à int. Bergeron) 7856.

Lewis, Jamieson Webster, affranchissement, bill (n° 85) y relatif, 1ère l., 1190; 2e l. et comité, 2897; 3e l., 2902.

McLeod, R. A, inspection de homestead (rép. à int. Ames) 5639.

McRae, Hector, achat de terres dans la Colombie-Anglaise, (rép. à int. Sproule) 6416.

Métis: cession de leurs scrips, (rép. à observ. Lake) 7788.

Miliciens, en activité de service au Nord-Ouest, concessions de terres, bill (n° 177) y relatif, 1ère l., 4261; 2e l. et comité, 4918; 3e l., 5014-5015.

Mines : concession à Ray et Bronson, date, conditions, revenus, etc., (rép. à int. Foster) 1801, annulation, (rép. à int. Borden) 1911 ; surintendant des mines, appointements, (sub.) 6083.

Montagne du Dauphin (Riding Mountain), réserve forestière, déplacement des limites, (rép. à int. Roche) 791; établissement de colons sur cette réserve, (rép. à int. Roche) 1031.

Montagnes Selkirk, amélioration des grottes, (sub.) 6004 et suiv.

Musée Victoria, achat et préparation d'échantillons, (sub.) 6133.

Nelson, John, emploi, (rép. à int. Lake) 194, 470.

Nicolas, Frank, index des rapports de l'Intérieur, (sub.) 6130.

Oliver, hon. Frank—*Suite.*

Nixon, Joseph, emploi, (rép. à int. Foster) 200, rapport à son sujet, (rép. à int. Foster) 470; paiements à lui faits, (rép. à int. Foster) 1142.

Observatoire astronomique de l'Etat : appointements des employés, (sub.) 6022.

Or du Yukon : droit régalien, combien perçu? (rép. à int. Sproule) 5127.

Parc des Montagnes Rocheuses, bill (n° 164) modifiant la loi y relative, 1ère l., 3314 ; 2e l., et comité, 4846 et suiv., 3e l., 4918.

Parc Yoho : chemins et autres travaux, (sub.) 6094.

Pâturage : bail (n° 2059) de H. P. Brown, (rép. à int. Ames) 5312.

Pluie artificielle au Yukon, (débat sur observ. Foster) 583 et suiv.; marché à ce sujet, décret, (rép. à mot. Foster pour doc.) 1044: insuccès de M. Hatfield, (rép. à observ. Foster) 7387.

Pontiac : formation géologique de ce comté, rapport à ce sujet, exploration des mines, (rép. à int. Piché) 1730.

Preston, W. T. R., voyage de Londres au Canada, (rép. à int. Wilson) 177 ; loyer d'une maison, et entretien, (rép. à int. Wilson) 4004 ; débat sur motion Monk demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration, 7080 et suiv.

Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, 1ère l., 577 ; 2e l., et comité, 2902 ; comité, 3403 et suiv., 3500, 3620, 5552 et suiv., 5674 ; 3e l., 5692 ; amendements du Sénat, 7021, adoptés, 7021.

Rivière des Français, pouvoirs hydrauliques, (rép. à int. Bennett) 5126.

Routes et réserves de terrains pour routes publiques dans la Saskatchewan, bill (n° 202) y relatif, 1ère l., 5498 ; 2e l. et comité, 5696 ; 3e l., 5699.

Sauvalle, Marc, traduction des rapports sur la géologie, (sub.) 6133 ; employé au service de l'immigration française, (rép. à int. Taylor) 3326.

Section 28, township 7, rang 2, à l'ouest du 5e méridien, partie du quart sud-est vendue ou louée, (rép. à int. Herron) 603.

Sept-Iles : achat de nouvelles terres, enlèvement de huttes de sauvages, et arpentages, (sub.) 6138 et suiv.

Stone, E. B., affermage de terres, (rép. à int. Maclean) 3836.

Sutherland, Charles, emploi, (rép. à int. Lake) 194, 470.

Terrains marécageux : classification, cession, inspection, (rép. à int Staples) 463.

Terres fédérales : ventes dans l'Alberta et la Saskatchewan, (rép. à int. Foster) 201, 335; ventes au Manitoba et au Nord-Ouest, (rép. à int. McCarthy) 335 ; vendues par plus d'une demi section, de 1903 à 1905, (rép. à int. Sproule) 587 ; terres concédées aux chemins de fer, obligation, pour les compagnies, d'en faire le choix, (rép. à int. Alcorn) 588, choix complété, (rép. à int. Roche) 795, obligation d'en compléter le choix, (débat sur mot. Roche) 947 et suiv., 1104, 1107 et suiv.; terres de l'Alberta et de l'Athabaska, décret à ce sujet, (rép. à int. Lefurgey) 1426 ; vente de 250,000 acres à A. B. Davidson et ses associés, subséquemment "compagnie des terres de la Saskatchewan" (rép. à mot. Alcorn pour doc.) 1623 ; bureau des titres des terres à Calgary, construc-

Oliver, hon. Frank—*Suite.*

tion, dépenses, (rép. à int. McCarthy) 1733 ; demande d'achat de terres situées entre Calgary et Edmonton, par un syndicat, (rép. à int. McCarthy) 1734 ; achat de terres par compagnies, syndicats, etc., (rép. à int. Borden) 1919, 2769-70, 2963, vente de terres à M. Philip Parke, (rép. à int. Ames) 1921, vente de terre à M. Claudius Scotney, (rép. à int. Ames) 1922 ; concessions de terres à des compagnies de chemins de fer, (rép. à int. McCarthy) 2137 ; qui était commissaire des terres fédérales en 1902, 1903 et 1904? (rép. à int. Foster) 2332 ; terrains houillers, demande d'achat par C. F. Caldwell, (rép. à mot. Reid pour doc.) 2607 ; titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (rép. à mot. Ames pour doc.) 3001 et suiv.; bill (n° 163) autorisant l'échange de certains terrains affectés au soutien des écoles, contre d'autres terres fédérales, 1ère l., 3314 ; 2e l., et comité, 4008 et suiv.; comité, 5321 ; 3e l., 5325 ; ventes de terres dans la Colombie-Anglaise, (rép. à int. Ames) 4069 ; administration et vente des terres fédérales, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4295-4305 et suiv.; ventes de terres de plus de 160 acres depuis le 1er janvier 1905, (rép. à int. Lake) 5637 ; service extérieur, dépenses casuelles, appointements, etc., 5751 ; ventes de terres dans la Colombie-Anglaise, (rép à int. Ames) 5895 ; arpentage, plans, irrigation, etc., (sub.) 6026 et suiv.; service extérieur, appointements, (sub.) 6083 ; dépenses casuelles et appointements, (sub.) 6088; terres boisées de l'ouest, protection, inspection, etc., (sub.) 6088 ; arpentage, (sub.) 6127.

Terres scolaires, combien vendues ? (rép. à int. Ames) 198.

Territoires du Nord-Ouest, crédit supplémentaire pour les régistrateurs, (sub.) 5665; asiles d'aliénés, écoles, etc., (sub.) 6025.

Townships: manuel indicateur, publication, (rép. à int. Ames) 601.

Travail: bureau canadien du travail, à Londres, (rép. à int. Smith) 3495.

Vancouver: essayerie, frais d'entretien, (sub.) 6094.

Wagner, Philip, emploi, (rép. à int. Foster) 200; emploi, destitution, (rép. à mot. Fowler) 5724 et suiv.

Yukon: ordonnances du conseil, (rép. à mot. Ingram pour doc.) 1393; or extrait de 1897 à 1905, (rép. à int. Foster) 2091; lois minières applicables au Yukon, bill (n° 153) les modifiant, 1ère l., 2513; 2e l. et comité, 3500 et suiv.; comité, 4915; 3e l., 4918; amendements du Sénat, 7020, adoptés, 7021; administration, (sub.) 6053; entretien et réparation de chemins, (sub.) 6082; conseil électif, création, (rép. à int. Borden) 2961 ; besoins administratifs, (débat sur observ. Thompson) 5236 et suiv.; annulation de certaines concessions, (rép. à int. Borden) 6729 et suiv.; enquête au sujet du bois, (rép. à int. Foster) 6993; droit régalien sur production de l'or, perception, inégalité, (rép. à observ. Borden) 7857; concessions forestières, (rép. à mot. Foster pour doc.) 7857.

Osler, Edmund Boyd, *Toronto-ouest.*

Chemin de fer Transcontinental National, (sub.): étude du tracé et construction, 5263 et suiv.

Osler, Edmund Boyd—*Suite.*

Commission géologique: appointements, (sub.) 422 et suiv.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," contrat, exécution, (int.) 469.

Immigration: bill (n° 170) y relatif, en comité, 5368 et suiv.

Pensions de certains membres du conseil privé et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3091 et suiv.

Postes: ministère, (sub.) 417 et suiv.

Prêteurs d'argent, bill (n° 11) les concernant, en comité, 367 et suiv.

Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comtié, 2910 et suiv., 3405 et suiv., 3500, 3626 et suiv.

San-Francisco: tremblement de terre, secours de $100,000 par le gouvernement canadien, emploi, (int.) 2963.

Steamers et brise-glaces de l'Etat, "l'Arctic," (sub.) 4219 et suiv.

Terres fédérales: administration et vente, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4803 et suiv.

Travaux publics: ministère, (sub.) 400 et suiv., 415.

Pardee, Fred. F., *Lambton-ouest.*

Capitaines et seconds de navires, bill (n° 7) concernant certificats, 2e l., 481.

Chemin de fer West-Ontario-Pacific, bill (n° 26) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; comité, 1179; 3e l., 1180.

Compagnie d'assurance "International", sur la vie, bill (n° 90), 1ère l., 1300; 2e l., 1624; comité et 3e l., 6892; amendement du Sénat, 2e l., 7474; adoption, 7576.

Dimanche, observance du, bill (n° 12) en comité: article 3, paragraphe "k", 6813 et suiv., amend., 6814, retiré, 6819.

Pensions de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 des statuts de 1905 y relatifs, (débat sur 2e l.,) 2593 et suiv.

Steamer "Arctic," enquête sur son voyage, (débat sur mot. Maclean pour adoption du 2e rapport du comité d'enquête) 6588 et suiv.

Parmelee, Charles H., *Shefford.*

Auditeur général: rapport, version française, dépôt, (rép. à int. Bergeron) 6032.

Banque Monarque du Canada, bill (n° 186) y relatif, 1ère l., 4914 ; 2e l., 5535 ; comité et 3e l., 6212.

Chambre des communes: employés du bureau de distribution, appointements, (débat sur mot. Laurier) 7253 et suiv.

Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: article 11, 6522 et suiv.

Drogues et préparations: commerce, rapport de A. E. Duberger, (mot. pour doc.) 1927.

Impressions: comité mixte des, 3e rapport, demandant qu'on ne fasse plus imprimer les documents parlementaires à l'avenir, (mot. pour adop.) 5206.

Subventions aux provinces, rajustement, conférence à ce sujet, (int.) 201; correspondance à ce sujet, (mot. pour doc.) 218.

Wright, Frederick William, bill (n° 193) tendant à lui faire droit, 1ère l., 5206; 2e l., 5360 ; comité et 3e l., 6189.

Paterson, hon. William, *Brant.*
Agriculture : produits agricoles déclarés en douane au Sault-Sainte-Marie, comme venant des Etats-Unis, (rép. à int. Boyce) 2140.
Alcool méthylique, droit, (rép. à int. Ganong) 5643.
Baudets : importés pour fin de reproduction, droits, (rép. à int. Jackson) 866.
Budget: exposé budgétaire, débat, 3962 et suiv.
Chambre des communes, ventilation, (débat sur observ. Bristol) 7568 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental National, (sub.): étude du tracé et construction, 5271 et suiv.
Commerce, rapport, (dépôt) 128, 4137.
Commerce et navigation, tableaux, (dépôt) 128.
Commission géologique: nomination d'un chef inamovible, (rép. à int. Borden) 738.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5878 et suiv.; article 11, 6508 et suiv.
Documents: dépôt, (débat sur int. Borden) 739 et suiv.
Douanes : recettes à Port-Stanley, Port-Bruce et Port-Burwell, (rép. à int. Ingram) 176; ministère, (sub.): 372, appointements et dépenses, 569 ; inspection, conseil des douanes, statistiques, 528; divers, 533; dépenses au Yukon, 534; remboursement à J. G. Baker et Cie, 534; conduite de M. L. G. Gagnon, percepteur à Emerson, (rép. à mot. Foster pour doc.) 1636, 6146; ministère, (rép. à int. Borden sur mot. Reid pour doc.) 6994; (sub.): dépenses casuelles, 7725; divers, 7727; remboursement à J. G. Baker et Cie, 7727; création de ports d'entrée dans l'Ouest, (rép. à int. Lake) 7726.
Employés publics: occupations ne relevant pas de leur service, (rép. à int. Walsh) 338.
Explication sur un fait personnel par M. Foster, écrit de M. Cinq-Mars, comparution de ce dernier, 5413 et suiv.
Fer: fabrication avec le minerai du Canada, octroi de primes, (débat sur mot. Conmee) 3877 et suiv.
Fer et acier: primes, total payé, (rép. à int. Schaffner) 7577.
Fil métallique à clôture: importé, inspection, (rép. à int. Clements) 181.
Grains: demandes pour modification de l'acte d'inspection, (rép. à int. Lake) 1010.
Houille bitumineuse, entreposage au Canada, (rép. à int. Taylor) 1916.
Indiens, (sub.): Indiens du Yukon, fonds de secours et soins médicaux, 1257, 1273.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.) mot., débat, 682, 692 et suiv.
Intérieur: ministère, (sub.) 377 et suiv.; rapport annuel, (dépôt) 808.
Japon: traité, documents, (rép. à mot. Borden pour doc.) 868, 5896.
Lewis, Jamieson Webster, affranchissement, bill (n° 85) y relatif, en comité, 2900 et suiv.
Livres: importés, droits, (rép. à int. Lavergne) 4356.
Marbres ouvrés, importés, sous-évaluation, (rép. à int. Maclean) 5455.
Marchandises anglaises: importation, détaxe, fausses déclarations, (rép. à int. Armstrong) 2610.
Miminigash, brise-lames, réparations, (rép. à int. Lefurgey) 207.
Navires de l'Etat: service, personnel et nombre de navires, (rép. à int. Foster) 1029.

Paterson, hon. William—*Suite.*
Nouvelle-Ecosse: hon. D. C. Fraser, nouveau lieut.-gouverneur, (rép. à int. Borden) 867.
Pensions de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 du statut de 1905, 2e l., renvoi de la discussion à une prochaine séance, 918 et suiv.
Pluie artificielle au Yukon: marché à ce sujet, décret, (rép. à mot. Foster pour doc.) 869.
Pommes : tarif allemand, (rép. à int. Armstrong) 1011, 1023.
Porcs : importés pour exportation, (rép. à int. Sproule) 182.
Port-Stanley : douanes, recettes, (int.) 176 ; travaux dans le port, (int.) 176.
Prince Arthur de Connaught, visite au Canada, (rép. à observ. Borden) 768.
Produits allemands : surtaxe, (rép. à int. Armstrong) 336.
Seaforth : bureau de douane, loyer, (rép. à int. Gunn) 1621.
Sénat : revision de sa constitution, (débat sur mot. McIntyre) 2374 et suiv.
Steamers, service : entre l'Ile-du-Prince-Edouard et l'Angleterre, (rép. à int. McLean) 442 ; entre la terre ferme et l'île Pelée (sub.), 7772.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l'" Arctic ", (sub.) 4960 et suiv.
Subsides : projet de résolution pour somme de $161,000 à être accordée à titre de subsides, à même le fonds du revenu consolidé du Canada, 682, adopté, 737 ; bill (n° 56) accordant subsides pour exercice finissant 30 juin 1906, 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 737.
Wiley, Daniel, emploi, (rép. à int. Elson) 1020.
Tabac : brut, en feuilles, importé, augmentation des droits, (rép. à int. Clements) 181.
Tarif : commission, impression des dépositions faites devant elle, (rép. à int. Henderson) 208 ; tarif allemand, réception, (rép. à int. Foster) 1249; (rép. à int. Borden) 1307; tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1927 et suiv., 1954 et suiv.; (rép. à mot. Armstrong pour doc.) 7563.
Théâtres : droits sur annonces et affiches, (rép. à int. Macdonell) 5642.
Travaux publics : ministère, (sub.) 407 et suiv.; rapport annuel, (dépôt) 1002.
Tubes et tuyaux en fer, importés, droits, (rép. à int. Clements) 180.
Viande : importée au Canada, (rép. à int. Sproule) 182 ; viande en conserves importée au Canada, (rép. à int. Chisholm) 5127.
Woodstock, N.-B., perception des douanes, (rép. à int. Ganong) 3332.
Yukon : administration, (sub.) 6059 et suiv.

Paquet, Eugene, *L'Islet.*
Dépêches : service entre Saint-Aubert et Saint-Pamphile, (int.) 2329.
Grosse-Ile : quarantaine, yacht " Montmorency " et cottage au service de l'inspecteur des travaux publics, dépenses, (int.) 2332.
Ile-aux-Grues, passes, creusage et élargissement, (int.) 207.
Intercolonial : station du chemin d'Elgin, bois y charroyé, (int.) 602 ; voyageurs de Saint-Jean-Port-Joli à Lévis, prix de trans-

Paquet, Eugene —*Suite.*

port, (int.) 602 ; gare de Lévis, pavage, coût, (int.) 4820.

Lévis : quarantaine, travaux, coût, (int.) 4820 ; gare, pavage, coût, (int.) 4820.

Montmagny : fermeture de la fabrique de cigares de, et renvoi de l'officier d'accise, (int.) 2333 ; traitement de Louis Dionne, percepteur des douanes et maître du port, (int.) 4820.

Québec (ville) : quais en eau profonde, (int.) 602.

Sirop d'érable : falsification, moyens à prendre pour l'empêcher, (débat sur mot. Boyer) 1456 et suiv.

Parent. Georges, *Montmorency.*

Agriculture : comité d'agriculture et de colonisation, conférences, traduction en français, (int.) 593.

Perley, George H., *Argenteuil.*

Bois : mesurage et inspection, (sub.) 7757.

Chemins de fer : subventions, (en comité sur projet de résolution) 6333 et suiv.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", marchés pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2065 et suiv.

Douanes : appointements et dépenses, (sub.) 526 et suiv.

Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.) débat sur mot. Paterson, 724 et suiv.

Musée Victoria : modification du plan, (int.) 1192, construction, (int.) 1192; devis, etc., (mot. pour doc.) 1798.

Poids et mesures, bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 3e l., 3049.

Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2938 et suiv., 3643, 3660 et suiv.

Rivière Saguenay, quais et barrages flottants en amont de Chicoutimi, (int.) 1028, (mot. pour doc.) 1431, (sub.) 7212 et suiv.

Rivière Saint-Maurice, barrages flottants : coût, recettes, dépenses, (int.) 1139.

Steamers, (sub.) : entre Saint-Jean ou Halifax et les Antilles et l'Amérique du Sud, 7765 et suiv.

Piche, Camille, *Sainte-Marie, Montréal.*

Bouées: installation dans le chenal, entre Châteauguay et Beauharnois, (int.) 2795.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, article 2, amendement à l'article 2, 5784-85, rejeté, 5798 ; sur propositions d'amendements à l'article 5, 5942 et suiv.; sur proposition d'amendement à l'article 9, 6420 et suiv., 6441 et suiv.; article 11, 6478 et suiv.; article 17, amendement, 6544, adopté, 6544; article 17, 6735; article 2, 6736 et suiv.; amendement à l'article 2, 6738 et suiv., 6739 et suiv.; amendement déclaré irrégulier par M. l'Orateur-suppléant, 6740; article 6, 6760; article 2 du bill, article 92 de la constitution, 6769; assemblée publique à Montréal au sujet du bill du dimanche, (explications), débat, 7010 et suiv.

Ecole de marine, création, (int.) 2796.

Fruits : bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2222, 2615 et suiv.

Lac des Deux-Montagnes: levés hydrographiques; le Gouvernement se propose-t-il d'en

Piche, Camille —*Suite.*

faire faire sur le lac ? Quand, et combien faudra-t-il de temps pour achever ce travail ? (int.) 342.

Lac Saint-Louis : levés hydrographiques ; quand seront-ils terminés ? (int.) 342.

Poids et mesures: bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 2e l., 909.

Pontiac : formation géologique de ce comté, rapport à ce sujet, exploration des mines, (int.) 1729.

Téléphone Bell, bill (n° 81), vote contre l'amendement, (motion demandant qu'il soit enregistré), 6734.

Pickup, Samuel W. W., *Annapolis.*

Nouvelle-Ecosse, (sub.): ports et rivières, 6965.

Porter, Edward Guss, *Hastings-ouest.*

Bell's-Rapids, bureau de poste, établissement, (int.) 207.

Canal de la Trent: travaux, (int.) 208.

Dimanche, observance du, bill (n° 12), en comité: sur motion Aylesworth pour lecture et adoption des amendements, 7499 et suiv.; amendement au paragraphe "n" de l'article 3, 7502, rejeté, 7503; amendements du Sénat, 7897.

Rivière Trent: à qui appartienent les eaux de cette rivière et de ses affluents ? (int.) 205.

Pringle, Robert A., *Stormont.*

Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, en comité, 1686 et suiv., 6386 et suiv., 7270; accidents, inspecteur des, (int.) 6244.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, embranchements, bill (n° 75), en comité, 5603 et suiv.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5836 et suiv., amendement au paragraphe "g" de l'article 3, 5842-46-65, rejeté, 5867; article 4, 5903 et suiv.; amendement, 5925 et suiv.; sur proposition d'amendement Martin à l'article 5, 5949 et suiv.; article 6, 5955 et suiv.; article 3, paragraphe "s", 6830 et suiv.; sous-amendement Hughes à amendement Martin, article 5, 7447; observ. sur paragraphe "h", article 3, 7460 et suiv., 7475 et suiv., amendement, 7479, rejeté, 7479; sur mot. Aylesworth, amendement à l'article 5, 7482 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7493 et suiv.; amendements du Sénat, 7895 et suiv.

Pensions à certains membres du conseil privé, bill (n° 220) abrogeant l'acte y relatif, en comité, 7847 et suiv.

Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l'"Arctic", (sub.) 4949.

Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81), en comité, 4059 et suiv.; 6148 et suiv.

Proulx, Edmond, *Prescott.*

Explication sur un fait personnel, (vote non enregistré) 7781.

Ratz, Valentine, *Middlesex-nord.*

Chemin de fer de Huron et d'Ontario, bill (n° 112) concernant la compagnie du, 1ère l., 1629; 2e l., 1847; comité et 3e l., 3523.

Reid, John D., *Grenville.*

Accise, (sub.) : appointements, 1601 et suiv.
Bouées à gaz : explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4997 et suiv.
Canal de la Pointe-Farran : matériel d'éclairage au gz acétylène, installation, dépenses, (int.) 1734, 4138.
Canal du Sault-Sainte-Marie, (sub.) construction, 5293.
Canal Welland, (sub.) : éclairage électrique et force motrice, 5289 et suiv.
Canal de Williamsburg, dépenses, (int.) 1016; (sub.): appareil à lever les portes, construction, 5492 et suiv.
Canaux, (sub.) : perception du revenu, 5477 et suiv.
Capitaines et seconds de navires, bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, 2e l., 481; en comité, 491 et suiv.
Chambre des Communes : règlements, étude, 7829 et suiv.
Chemins de fer : bill (n° 9) modifiant la loi de 1903, 2e l., 847; bill (n° 62), idem, en comité, 2655 et suiv.
Documents : dépôt ordonné par la Chambre, (mot.) 2881.
Dragueur " Galveston ", achat, (sub.) 2995 et suiv.
Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires, (sub.) 2970 et suiv.
Gaz, (sub.) : appointements des inspecteurs, 2666 et suiv.
Houille : droit sur houille arrivant par le canal de Lachine, (observ.) 7724 et suiv.
Houilleurs du Nord-Ouest, moyens de M. Caldwell pour leur procurer des claims, (int.) 1035, 1517.
Indiens : de la Colombie-Anglaise, soins médicaux et médicaments, (sub.) 1121 et suiv., frais de justice, 752 et suiv.; Indiens du Yukon, fonds de secours et soins médicaux, 1253 et suiv.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.), débat sur mot. Paterson, 717 et suiv.
Intercolonial, (sub.) : pour renforcer ponts, 5142 et suiv.; double voie sur partie du parcours, 5490 et suiv.
Lumière électrique, (sub.) : appointements des inspecteurs, 2666 et suiv.
Marine et pêcheries : agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3687 et suiv.
Montréal : cale de radoub de Tate, loyer, (int.) 1425.
Passe du Nord, (sub.) : barrage, 5286.
Pénitencier de Kingston, (sub.), 7742 et suiv.
Phares et bouées : entretien et réparations, (sub.) 3712; phares, construction, et aides à la navigation, (sub.) 5039 et suiv.
Port-Colborne, (sub.) : améliorations à l'entrée, 5293.
Rapide des Galops, (sub.) : parachèvement du chenal, 5285 et suiv.
Steamer " Arctic ", enquête sur son voyage, (débat sur mot. Laurier et amend. Borden) 3756 et suiv.; (débat sur mot. Maclean pour adoption du 2e rapport du comité d'enquête) 6584 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, l' " Arctic ", (sub.) 3289 et suiv., 3453 et suiv., 4203-4214 et suiv., 4940 et suiv.
Système métrique, (sub.) : série de conférences, 2683 et suiv.
Terres fédérales : demande d'achat de terrains houillers dans l'Alberta, par C. F. Caldwell, (mot. pour doc.) 1798, 2607; titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3017 et suiv.
Yukon, (sub.) : frais de séjour des magistrats, 7736 et suiv.

Rivet, Louis Alfred Adhemar, *Hochelaga.*

Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité : article 5, 5930 ; proposition d'amendement à l'article 5, 5932, rejetée, 5954 ; assemblée publique à Montréal au sujet du bill du dimanche, (débat sur explications Piché) 7013 et suiv.
Montréal : commission du port, (mot. pour doc.) 1172 et suiv., adoptée, 1252.

Roche, William, *Halifax.*

Comptes publics, comité des : (présentation et motion pour adop. de différents rapports), 7668.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5763 et suiv , 5839 et suiv., 5901 et suiv.
Iles Woods, jetée de protection du brise-lames, (sub.) 7126 et suiv.
Immigration : bill (n° 170) y relatif, en comité, 5547 et suiv.
Intercolonial : acquisition de terrains à Moncton, (débat sur observ. Ames) 5995 et suiv.
Phares et service côtier, phares (sub.) 4250.
Steamers et brise-glaces de l'Etat l' " Arctic," (sub.) 4250 ; steamer " Arctic," expédition, 2e rapport du comité d'enquête, (débat sur mot. MacLean pour adopt.), 6550 et suiv.
Phares et service côtier, phares (sub.), 4250.

Roche, William J., *Marquette.*

Affaires indiennes : pensionnats et écoles industrielles, (sub.) 6142 et suiv.
Aylmer, W. F, nomination, (int.) 5128.
Bestiaux : santé des, (sub.) 2754 et suiv.
Birnie, district de : facilités postales, (int.) 5128.
Canning, quai, construction, (sub.) 6979.
Chemin de fer canadien du Nord : choix de terres, (int.) 2795, (mot. pour doc.) 3359.
Chemin de fer canadien du Pacifique, choix de ses terres, (int.) 791.
Dépêches : transport à Prince-Albert, soumissions, (int.) 1803; transport entre Winnipeg et Selkirk, (int.) 3493.
Douanes : accusations portées contre employés à Emerson depuis deux ans, (mot. pour doc.) 2099.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest : Nord-Ouest, Yukon, Alberta et Saskatchewan, (sub.) 5103 et suiv.
Gourme, procédé Malein, (observ.) 2760.
Grand chemin de fer central du Nord-Ouest, bill (n° 78) concernant la compagnie du, 1ère l., 1034; 2e l., 1347; 3e l., 1847.
Immigration : agents à l'étranger, appointements, (sub.) 1409 et suiv.; bill (n° 170) relatif à l'immigration, en comité, 5370 et suiv., 5547 et suiv.; agents d'immigration, (sub.), 6020.
Indiens, (sub.) Manitoba, Saskatchewan, Alberta et territoires du Nord-Ouest, rentes, 760 ; bestiaux, 761 et suiv.; réserve du lac Croche, retrocession (int.) 978; dépenses générales, soins médicaux, etc., 994 et suiv.; Indiens de la Colombie-Anglaise, soins médicaux et médicaments, 1121 et suiv.
Juges : bill (n° 83) modifiant la loi relative aux juges des cours provinciales, en comité, 1832.

Roche, William J.—*Suite.*
Kéwatin : administration, (int.) 336
Lafferty, Dr, paiements à lui faits, (observ.) 994.
Manitoba: extension des limites, (int.) 205.
Milice : achat de charbon par le département à Winnipeg, (int.) 2141.
Montagne du Dauphin, (Riding Mountain), réserve forestière, déplacement des limites, (int.) 791 ; établissement de colons sur cette réserve, (int.) 1031 ; rapports des fonctionnaires, (mot. pour doc.) 1798.
Pêcheries, (sub.) : protection, 3797.
Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2915 et suiv., 3420 et suiv., 3671 et suiv., 5554 et suiv., 5676 et suiv.
Shelmouth, Man., pont, construction, (int.) 2333.
Télégraphes : expropriation de lignes au Manitoba, (int.) 6417.
Téléphones: expropriation des lignes téléphoniques au Manitoba, (int.) 3331; bill (n° 167) relatif au réseau téléphonique du gouvernement de la province de Manitoba, 1ère l., 3399; (observ. au sujet du progrès de ce bill) 4682.
Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81) en comité, 4054.
Terres fédérales: scrip en argent, racheté au moyen d'achat de terres fédérales, (mot. pour doc.) 217; scrip en terres, émis avant ou depuis le 1er juillet 1896 jusqu'au 31 décembre 1905, et depuis le 1er juillet 1904 jusqu'au 31 décembre 1905, (mot. pour doc.) 217, 218; terres concédées aux chemins de fer de l'Ouest, choix, (int.) 795; obligation de compléter ce choix, (avis de motion) 920, (mot.) débat, 922 et suiv., (mot. mise aux voix et repoussée) 1115; choix de terres par le chemin de fer canadien du Nord, (int.); homesteads, déclaration, changement dans la forme, (observ.) 1409 et suiv.; 2795, et titres délivrés, (mot. pour doc.) 3025 ; administration et vente des terres fédérales, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4728 et suiv.; arpentage, 6127.

Ross, Duncan, *Yale-Caribou.*
Chemins de fer; subventions, (en comité sur projet de résolution) 6347; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 relative aux chemins de fer, en comité, 6378 et suiv., 7271 et suiv.
Chemin de fer d'Ashcroft à Barkerville et Fort-George, bill (n° 89) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1200; 2e l., 1624; 3e l., 2733; amendements du Sénat, (adoption) 5536 et suiv.
Chemin de fer central de la Frontière à Kamloops et à Caribou, bill (n° 72) concernant la compagnie du, 1ère l., 1002; 2e l., 1346; 3e l., 1847.
Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75), en comité, 6107 et suiv.
Chemin de fer de la vallée de la rivière Kettle, bill (n° 108) concernant la compagnie du, 1ère l., 1615; 2e l., 1767; 3e l., 2733.
Chemin de fer de Vancouver au sud de la vallée du Fraser, bill (n° 87) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 2782.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", marché conclu avec elle pour

Ross, Duncan—*Suite.*
importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2016 et suiv.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5837 et suiv., 5882 et suiv.; 5914 et suiv.; article 10, 6448 et suiv.; article 2, 6759; article 3, paragraphe "d," 6782, 6808 et suiv.; article 3, paragraphe "k," 6816 et suiv., amendement, 6820, retiré, 6821; article 3, paragraphe "n," 6823; article 3, paragraphe "u," 6836; article 3, 6840 et suiv., amendement, 6840, rejeté, 6841; article 4, 6845 et suiv.; amendement à l'article 3, 7393 et suiv., 7406; amendement à l'article 4, 7408 et suiv., adopté, 7435.
Explication de nature personnelle par M. Macpherson: article du "News," de Toronto, (débat) 3145 et suiv.; par l'hon. M. Foster, article de "La Presse," (mot. Foster) 4831; 5215; comparution de M. Cinq-Mars, 5411 et suiv., 5435 et suiv., 5450.
Osoyoos, édifice public, (sub.) 6947 et suiv.
Ramsey, Asenath, bill (n° 190) tendant à lui faire droit, 1ère l., 5206; 2e l., 5360; comité et 3e l., 6189.
Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2950.
Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi y relative, 2e l., 1842.
Téléphone Bell, compagnie de, bill (n° 81), en comité, 6156 et suiv.

Ross, Jean-Auguste, *Rimouski.*
Chemin de fer Transcontinental National, (sub.), étude du tracé et construction, 5265 et suiv.
Compagnie d'assurance mutuelle des comtés de Rimouski, Témiscouata et Kamouraska, bill (n° 88) y relatif, 1ère l., 1300; 2e l., 1623-24; comité et 3e l., 5061.

Savoie, Francois Theodore, *Mégantic.*
Chemins de fer: subventions, bill (n° 214) à cette fin, en comité, 7032 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, "l'Arctic," (sub.) 4209 et suiv.

Schaffner, Frederick Laurence, *Souris.*
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5853 et suiv.; article 11, 6509 et suiv.; article 3, paragraphe "s," 6832 et suiv.; article 3, amendement Ross, 6840.
Elevage: état satisfaisant de cette industrie, (int.) 4817.
Fer et acier: primes, total payé, (int.) 7577.
"Free Press," du Manitoba, paiement, (int.) 4067, 5894.
Grains du Manitoba, inspection, bill (n° 206) en comité, 6052.
Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2930 et suiv., 5681 et suiv.
Saint-André: écluses, dépenses, (int.) 1427.
Terres fédérales: concédées aux chemins de fer, obligation d'en compléter le choix, (débat sur mot. Roche) 931 et suiv.

Schell, Jacob T., *Glengarry.*
Chemin de fer Transcontinental National : construction de deux sections, soumissions à ce sujet, (mot. pour doc.) 4137.
Compagnie dite "Canadian-Minnesota Bridge Company", bill (n° 91) la constituant en corporation, comité, 2567 et suiv.

Schell, Jacob T.—*Suite.*
Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7468 et suiv.
Pensions de certains membres du conseil privé, et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3073 et suiv.
Transports : commission, dépôt et étude de son rapport, (débat sur mot. Hall pour doc.) 3375 et suiv.

Schell, Malcolm S., *Oxford-sud.*
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6266 et suiv., 6396 et suiv.
Chemin de fer Erié-London-Tilsonburg, bill (n° 117) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1724 ; 2e l., 1847.
Fruits : bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2236 et suiv.
Sénat : revision de sa constitution, (débat sur mot. McIntyre) 2355 et suiv.
Tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1964 et suiv.

Sifton, hon. Clifford, *Brandon.*
Compagnie dite "Brandon Transfer Railway Company", bill (n° 43) la constituant en corporation, 1ère l., 503 ; 2e l., 808 ; 3e l., 2127.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", marchés pour importation d'immigrants, explication de nature personnelle, 2518.
Terres fédérales : administration, (débat sur observ. Ames) 3199 et suiv.; administration et vente (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4375 et suiv., 4719.

Sinclair, John H., *Guysborough.*
Caisses d'épargnes postales, (int.) 1141.
Capitaines et seconds de navires, bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, 2e l., 480 et suiv.; comité, 488.
Chemins de fer : bill (n° 9) modifiant loi de 1903, 2e l., 835 et suiv.; subventions, bill (n° 214) à ce sujet, en comité, 7036.
Dimanche, observance du, bill (n° 12), en comité : article 3, paragraphe "k", 6818 et suiv.
Hôpitaux de marine, (sub.) 3780.
International : trafic-marchandises, trafic, (int.) 466.
Montréal : port, recettes et dépenses, (int.) 2800.
Navires : sûreté des, bill (n° 48) modifiant la loi y relative, 1ère l., 578 ; 2e l. et comité, 1188 et suiv.; 3e l., 1252 ; comité et 3e l., 4124 et suiv.; 2e l. et comité, 7056 ; 3e l., 7062.
Pêcheries, (sub.) : inspecteurs, gardes-pêche, 3789.
Postes : receveurs de la poste, appointements, (sub.), (observ. sur int. Blain) 7657 et suiv.

Sloan, William, *Comox-Atlin.*
Chemin de fer d'Esquimault à Nanaïmo, bill (n° 28) concernant la compagnie du, 1ère l., 362 ; 2e l., 541 ; comité et 3e l., 1180.
Détroit de Seymour, étude, (int.) 5455.

Sloan, William—*Suite.*
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5880 et suiv.
Immigration : bill (n° 170) y relatif, en comité, 5382.
Navigation : dans les eaux de la Colombie-Anglaise, (débat sur observ. Macpherson) 1535 et suiv.

Smith, Ernest D., *Wentworth-sud.*
Chemins de fer : bill (n° 9) modifiant loi de 1903, 2e l., 837 et suiv.; bill (n° 62), idem, en comité, 7314.
Fruits : destinés à l'exportation, inspection, (mot. pour doc.), débat, 1432 et suiv.
Milice : fourniture de denrées alimentaires, (mot. pour doc.) 800.
Québec, pont, (débat sur observ. Armstrong) 225 et suiv.
Steamers: données thermographiques prises à bord, (mot. pour doc.) 443; ventilation, (int.) 587; subventions aux compagnies, marchés à ce sujet, (mot. pour doc.) 1799.
Stoney-Creek: salle militaire, toiture endommagée par le feu, (int.) 339.

Smith, George, *Oxford-nord.*
Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: article 11, 6455 et suiv.

Smith, Ralph, *Nanaïmo.*
Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 2644.
Chinois: réduction de la taxe, (int.) 1035.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5768 et suiv., 5856 et suiv.; 5901 et suiv.; avis de proposition d'amendement à l'article 4, 5919 et suiv.; article 11, 6453 et suiv., 6504 et suiv.
Immigrants: amenés du Royaume-Uni sous de fausses représentations, (mot. pour doc.), débat, 3027 et suiv.; immigrants venant du Royaume-Uni, débat sur mot. Smith, (suite) 7914.
Immigration: règlements y relatifs, (int.) 3494; bill (n° 170) y relatif, en comité, 5374 et suiv.
Lethbridge: grève des houilleurs, (mot. pour doc.) 1032.
Naufrages: sur la côte du Pacifique, (int.) 350, (mot. pour doc.) 445.
Navigation: dans les eaux de la Colombie-Anglaise, (débat sur observ. Macpherson) 1527 et suiv.
Ouvriers: protection des ouvriers sur le chemin de fer Transcontinental National, (int.) 348.
Travail: bureau canadien du Travail, à Londres, (int.) 3495.
Winnipeg: ouvriers plâtriers, salaires raisonnables, (int.) 1423.

Sproule, Thomas S., *Grey-est.*
Accise, (sub.): appointements, 1609.
Alcool méthylique fourni aux fabricants, (sub.) 1614.
Annuaire statistique, (sub.) 7592 et suiv.
Archives, (sub.) 2738 et suiv., 7585; services de M. D. Doughty, 7585.
Auditeur général, bureau, (sub.): augmentation d'appointements, 7790 et suiv.
Baleiniers: taxe de $50, (comité sur projet de résolution Brodeur) 6895.
Bestiaux: santé des, (sub.) 2758 et suiv.

Sproule, Thomas S.—*Suite.*
Bétail canadien: interdiction en Angleterre, (int.) 186.
Bills d'intérêt privé: prolongation de délai, bills présentés sans motion préalable demandant prolongation de délai, (observ.) 2389; présentation, (observ. sur mot. Macpherson pour prolongation de délai à cette fin) 2891.
Bouées à gaz: explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4984 et suiv.
Brevets: registre des, (sub.) 2750 et suiv.
Canaux, (sub.): perception du revenu, 5477 et suiv.; éclairage, (mot. pour doc.) 6725.
Canning, quai, construction, (sub.) 6978 et suiv.
Cannington: receveur de la poste, destitution, (débat sur mot. Hughes pour doc.) 2521.
Cartes du Canada et des T. N.-O., (sub.) 6098 et suiv.
Chambre des communes: règlements, étude, (suite) 7818 et suiv.; employés du bureau de distribution, appointements, (débat sur mot. Laurier) 7254 et suiv.; ventilation, (débat sur observ. Bristol) 7565 et suiv.; règlements de la Chambre, (débat sur mot. Laurier pour étude du rapport du comité chargé de les remanier) 7671 et suiv.; (sub.): comité, commis, etc., 7788 et suiv.
Chemins de fer: (n° 9) modifiant la loi de 1903, 2e l., 816 et suiv.; bill (n° 62), idem, en comité, 2654 et suiv., 6246 et suiv., 6351 et suiv., 7265 et suiv., amendement, 7315, mis aux voix et rejeté, 7316-17; subventions, (observ. sur mot. Emmerson pour comité sur projet de résolution) 6298 ; en comité, 6301 et suiv., 6337 et suiv.; bill (n° 214), en comité, 7026 et suiv.
Chemins de fer et Canaux, comité, (observ. sur mot. Campbell pour siéger pendant séances de la Chambre) 5497.
Chemin de fer Qu'Appelle-lac Long et Saskatchewan, bill (n° 86) concernant la compagnie du, en comité, 2778.
Chemin de fer de Toronto à Hamilton, bill (n° 134), en comité, 4497 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National, (sub.): étude du tracé et construction, 5241 et suiv.; bill (n° 215), en comité, 7051 et suiv.
Chemin de fer de Vancouver à l'île Lulu, bill (n° 29), en comité, 1180 et suiv.
Chemin de fer Vancouver au sud de la vallée du Fraser, bill (n° 87) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 2779 et suiv.
Chemin de fer de Windsor, Essex et Lake Shore Rapid, bill (n° 150) concernant la compagnie du, en comité, 5357 et suiv.
Code pénal de 1892: bill (n° 209) le modifiant quant aux loteries, comité, 7877 et suiv.
Collingwood, port, (sub.) 7181.
Compagnies d'assurance: commission d'enquête, travaux, (débat sur observ. Kemp) 3898 et suiv.; nomination d'un comité parlementaire d'enquête, (débat sur mot. Maclean) 4082 et suiv.
Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7206.
Compagnie des lignes d'embranchement du du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, en comité, 5822 et suiv., 6101 et suiv., 6789 et suiv.

Sproule, Thomas S.—*Suite.*
Compagnie dite "Standard Trust Company", bill (n° 147) y relatif, 2e l., 2790-91; en comité, 5064.
Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61), en comité, 4647 et suiv., 4850 et suiv.; 3e l., 5118-24, amendement, 5118, mis aux voix et rejeté, 5123-24.
Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3816 et suiv.
Cour suprême et d'échiquier: bill (n° 67) modifiant la loi y relative, en comité, 3613 et suiv.
Débats: comité, 2e rapport, préparation d'un index analytique, (débat sur mot. Gervais pour adop.) 2082.
Débats: publication, (sub.) 7789.
Députés: nommés à des charges lucratives, depuis 1896, (int.) 222, 362.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: 5772 et suiv., 5836 et suiv.; article 11, 6518 et suiv.; article 16, 6540 et suiv.; article 3, paragraphe "d", 6810; article 3, paragraphe "n", 6822; 3e l., amendement Ross, 7396, 7406 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amendement à l'article 5, 7480-85 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7489 et suiv., 7497 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour lecture et adoption des amendements, 7500 et suiv.; amendements du Sénat, 7908 et suiv.
Disraéli, quai, (sub.) 7165 et suiv.
Documents, dépôt, (débat sur int. Foster) 14; (débat sur int. Borden) 741 et suiv.
Douanes: appointements et dépenses, (sub.) 518 et suiv.
Dragueur "Galveston", achat, (sub.) 2995 et suiv., 2998 et suiv.
Duryea, Chester Burnell, bill (n° 79) concernant son brevet, en comité, 2258 et suiv.
Edifices publics: écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1327 ; (sub.), loyers, 6949 et suiv.
Electricité: exportation de l'énergie électrique, etc., réglementation, bill (n° 145) à cette fin, 2e l., 3155 et suiv.
Employés publics: employés du Sénat et de la Chambre des communes, combien ? (int.) 1728, (mot. pour doc.) 1924, 2220, 2337, 2769, 7563.
Exercice financier, bill (n° 162) en modifiant le terme, en comité, 5221 et suiv.
Explication de nature personnelle par l'honorable M. Foster, article de "La Presse", 26 mai 1906, (débat sur mot. Foster pour comparution de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre) 4831 et suiv.; comparution de M. Cinq-Mars, 5422, 5436 et suiv.
Fer : fabrication avec le minerai du Canada, octroi de primes, (débat sur mot. Conmee) 3867 et suiv., 3883 et suiv.
Finances, (sub.) : appointements, 7664 et suiv.
Fleuve Saint-Laurent : chenal des navires, (sub.) 2966 et suiv.
Fruits : destinés à l'exportation, inspection, (débat sur mot. Smith pour doc.) 1442 et suiv.; bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2240, 2612.
Gaz et lumière électrique, (sub.) : appointements des inspecteurs, 2674 et suiv.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest : Nord-Ouest, Yukon, Alberta et Saskatchewan, (sub.) 5094 et suiv.

Sproule, Thomas S.—*Suite.*
Gibier : réserves de, dans territoires non organisés, bill (n° 154) y relatif, comité, 2896.
Glace-Bay, port, améliorations, (sub.) 6973 et suiv.
Gourme : procédé Malein, (int.) 184.
Grains du Manitoba : bill (n° 206), en comité, 6289 et suiv.
Gray, Franklin Montgomery, brevet, bill (n° 122) y relatif, en comité, 5068.
Honneurs conférés sur proposition du Gouverneur général, sans l'avis des ministres, (int.) 7669.
Immigrants : amenés du Royaume-Uni sous de fausses représentations, (débat sur mot. Smith pour doc.) 3041; immigrants mécontents, départ, (int.) 3150.
Immigration : dépenses, (int.) 182; immigration depuis cinq ans, (int.) 185; agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, (sub.) 1394 et suiv., 1690, 1702 et suiv.; bill (n° 170) relatif à l'immigration, 2e l. et comité, 5326 et suiv., 5543 et suiv., 5703 et suiv., 5371 et suiv.; amendements du Sénat, 7318.
Indiens, (sub.) : paiement des rentes annuelles en vertu du traité de Robinson, 748 et suiv.; Indiens de la Colombie-Anglaise : soins médicaux et médicaments, 1120; Indiens du Sang, concession de leur réserve, province d'Alberta, (mot. pour doc.) 2338.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.), débat sur mot. Paterson, 687, 710 et suiv.
Intercolonial : acquisition de terrains à Moncton, (débat sur observ. Ames) 5998 et suiv.
Inverness (Broad-Cove) port, réparations, (sub.) 6979.
Japonais : rapatriement, (observ.) 3231.
Juges : faisant partie de compagnies d'affaires, (int.) 186; bill (n° 83) modifiant loi relative aux juges des cours provinciales, en comité, 1822 et suiv.; juges des cours provinciales, bill (n° 13), en comité, 5501 et suiv.
Lèpre : bill (n° 115) y relatif, en comité, 2247 et suiv.
McRae, Hector, achat de terres dans la Colombie-Anglaise, (int.) 6415.
Marine et pêcheries, agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3697 et suiv.
Milice, (sub.) : artillerie, armes, champs de tir, etc., 7368; exercices annuels, 7379 et suiv.
Monnaies, bill (n° 196) modifiant la loi y relative, comité, 5693 et suiv.
Montagnes Selkirk, amélioration des grottes, (sub.) 6004 et suiv.
Montréal : commission du port, bill (n° 124) y relatif, en comité, 2721 et suiv.; commission du port, avance de certaines sommes d'argent à ladite commission, (en comité sur projet de résolution Brodeur) 6894.
Navigation : dans le détroit de Northumberland, (observ. sur int. Hughes) 1305 et suiv.; aide, (sub.) 7800 et suiv.
Nouvelle-Ecosse, (sub.) : ports et rivières, 6964 et suiv.
Or et argent ouvrés, bill (n° 211) concernant la vente et le poinçonnage, en comité, 7783 et suiv.
Or du Yukon : droit régalien, combien perçu? (int.) 5126.

Sproule, Thomas S.—*Suite.*
Ottawa, (sub.) : hôtel des monnaies, 6898 ; édifice du parlement, 6898 ; musée Victoria, 6899 ; édifices administratifs, édifice de l'Ouest, 6901 et suiv.; nouveaux édifices administratifs, 6912 et suiv.
Owen-Sound, édifice public, (sub.) 6926 et suiv.; dragage, etc., (sub.) 7185.
Pêcheries, (sub.) protection, 3797 et suiv.; inspecteurs, gardes-pêche, etc., 3802 ; usines pour réduction du chien de mer, 3803.
Pénitencier de Kingston, (sub.) 7747 et suiv.
Pensions de certains membres du conseil privé, et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3063 et suiv.; pensions de certains membres du conseil privé bill (n° 220) abrogeant l'acte y relatif, en comité, 7848 et suiv.
Pensions militaires : bill (n° 200) modifiant la loi de 1901 à ce sujet, 1ère l., 5317 et suiv.
Phares et bouées : entretien et réparations, (sub.) 3710 et suiv.; phares, construction, et aides à la navigation, (sub.) 5071 et suiv.
Pilotage : bill (n° 219) modifiant la loi y relative, 1ère l., 6719 et suiv.
Piscifactures et homarderies, (sub.) : 3793 et suiv.
Porcs : importés et abattus au Canada pour exportation, (int.) 181.
Postes, (sub.) transport des dépêches, 552 et suiv.
Preston, W. T. R., (débat sur mot. Monk pour le faire comparaître à la barre de la Chambre comme témoin, et sur amendement Laurier) 4603 et suiv.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11), en comité, 6997 et suiv.
Prorogation : aura-t-elle lieu le 12 juillet? (int.) 7817.
Québec : levée Louise, subvention pour compléter travaux, (observ. sur mot. Brodeur pour comité) 3594 ; prêt de $150,000 à la commission du port, 4025 et suiv.
Remèdes brevetés : interdiction ou contrôle de la vente, (int.) 186.
Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 3411 et suiv., 3637 et suiv., 5676 et suiv.
Revillon Frères : bill (n° 76) concernant cette maison, en comité, 3766 et suiv.; amendements du Sénat, 6892-93, adoptés, 6893.
Rivière Thames : travaux pour empêcher débordement, (observ. sur mot. Clements pour doc.) 805.
Routes et réserves de terrain pour routes publiques dans la Saskatchewan, en comité, 5696 et suiv.
San-Francisco : tremblement de terre, secours de $100,000 par le gouvernement canadien, emploi, (observ. sur int. Osler) 2965.
Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi y relative, 2e l., 1835 ; en comité, 7324 et suiv.
Sirop d'érable : falsification, moyens à prendre pour l'empêcher, (débat sur mot. Boyer) 1462 et suiv.
Steamers, service, (sub.) : entre le Canada et le Mexique, 7769 et suiv.; entre Newcastle, Neguac et Escuminac, 7771.
Steamer brise-glaces dans le Saint-Laurent et le détroit de Northumberland, (sub.) 7775 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, l' "Arctic," (sub.) 3438, 3482 et suiv., 3899 et suiv.; steamer "Arctic," enquête sur son voyage,

Sproule, Thomas S.—*Suite.*

2e rapport du comité d'enquête, (débat sur mot. MacLean pour adop.) 6560 et suiv.
Steamer "Duchess of Bedford", expédition dans l'océan Arctique, (sub.), 7796.
Substances alimentaires; fabrication, répression, (sub.) 2684 et suiv.
Tabac: canadien et importé, timbres, (sub.) 1614.
Tarif: enquête y relative, (sub.): dépenses des ministres et de leurs employés, 7666-67.
Tarifs douaniers d'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1941-44 et suiv.
Télégraphe: bureau à Athabaska-Landing, (sub.) 7209 et suiv.
Télégraphie Marconi: stations à Cap-Race et à Cap-Ray, (sub.) 7777 et suiv.
Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81), en comité, 4061 et suiv., 6154 et suiv.
Terres fédérales: vendues par plus d'une demi section, de 1903 à 1905, (int.) 587, (mot. pour doc.) 800; titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3013 et suiv.; administration des terres fédérales, (débat sur observ. Ames) 3261; arpentage, plans, irrigation, etc., (sub.) 6027 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, asiles d'aliénés, écoles, etc., (sub.) 6026 et suiv.
Toronto, (sub.): douane, agrandissement, 6929 et suiv.
Travail, département, (sub.) titres décernés à des employés, (observ. sur int. Blain) 7654.
Travaux publics, (sub.): commis et employés, appointements, 6958; appointements, (sub.) 7218 et suiv.
Viande: importée au Canada, (int.) 182.
Yukon: concessions minières, intervention de M. Belcourt, (débat sur observ. Foster) 1597; administration, (sub.) 6062 et suiv.; frais de séjour des magistrats, (sub.) 7730 et suiv.

Staples, William D., *Macdonald.*

Bestiaux: santé des, (sub.) 2756 et suiv.; service d'hygiène, (sub.) 7651 et suiv.
Canal des Galops, section Cardinal, coût estimatif, (int.) 1024.
Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, en comité, 7291 et suiv.
Elevage, laitage, etc., (sub.) 7636 et suiv.
Gourme: procédé Malein contre, (int.) 348; traitement d'après ce procédé, (mot. pour doc.) 444.
Grains, inspection, bill (n° 207), 2e l., 6035 et suiv.; grains du Manitoba, inspection, bill (n° 207), en comité 6052.
Indiens, (sub.): Indiens en général, inspection des agences et réserves, 1294 et suiv.
Manitoba: terres marécageuses, correspondance, etc., à ce sujet, (mot. pour doc.) 358.
Pénitenciers: fourniture de la farine, (int.) 353.
Recensement quinquennal dans l'Ouest, emploi de M. Moberley, (sub.) 7644 et suiv.
Stations agronomiques, (sub.) 7595 et suiv; bulletins et rapports, 7618 et suiv.
Terrains marécageux: classification, cession, inspection, (int.) 463.

Stewart, Robert, *Ottawa.*

Baker, Harriett Wesley, bill (n° 179) pour lui faire droit, 1ère l., 4558; 2e l., 5071; comité et 3e l., 5634.

Stewart, Robert,—*Suite.*

Compagnie verrière de Toledo, bill (n° 110) concernant certains brevets de la, 1ère l., 1629; 2e l., 1847; comité, 3768, 3810 et suiv., 4050.
Edifices publics: écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1339.
Holmes, Charles William, bill (n° 181) pour lui faire droit, 1ère l., 4559; 2e l., 5071; comité et 3e l., 5634.
Imprimerie de l'Etat, employés touchant moins de $12 par semaine, (int.) 7256.
Irvine, Minnie Florence, bill (n° 182) pour lui faire droit, 1ère l., 4559; 2e l., 5071; comité et 3e l., 5634.
Ottawa: hôtel des postes, employés touchant moins de $12 par semaine, (int.) 6416.
Vaughan, William Napoléon, bill (n° 180) pour lui faire droit, 1ère l., 4559; 2e l., 5071; comité et 3e l., 6189-90.
Vétérans canadiens, services lors des incursions féniennes, récompense, (débat sur mot. Monk) 669.

Stockton, Alfred Augustus, *Ville et comté de Saint-Jean.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 83.
Archives, (sub.) 2743 et suiv.; (sub.) 7580 et suiv.; services de M. Doughty, 7580 et suiv.
Campbellton, quai, (sub.) 7132.
Capitaines et seconds de navires: bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, en comité, 498.
Chambre des communes: employés du bureau de distribution, appointements, (débat sur mot. Laurier) 7253; étude du rapport du comité chargé de remanier les règlements, (débat sur mot. Laurier) 7675 et suiv., 7823 et suiv.
Chance-Harbour, brise-lames, (sub.) 7133.
Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 2647 et suiv., 7265; amendements du Sénat, 7857 et suiv.
Chemin de fer Qu'Appelle-lac Long et Saskatchewan, bill (n° 86) concernant la compagnie du, en comité, 2776.
Chemin de fer Transcontinental-National: tracé entre Québec et Moncton, (débat sur mot. Crocket pour doc.) 1774 et suiv.
Code pénal de 1892; bill (n° 209) le modifiant quant aux loteries, comité, 7880.
Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7465 et suiv.
Compagnies des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75), en comité, 6184 et suiv.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", marchés pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2490 et suiv.
Cour suprême de judicature du Nouveau-Brunswick, bill (n° 224), en comité, 7344 et suiv.; 3e l., 7388 et suiv.
Dépêches: contrats pour transport sur l'Atlantique, (int.) 194, 222.
Dimanche, bill (n° 12), en comité, article 16, 6541 et suiv.; article 2, 6756 et suiv.; 3e l., amendement Ross à l'article 4, 7415 et suiv.
Dipper-Harbour, brise-lames, (sub.) 7133 et suiv.
Disraéli, quai, (sub.) 7136.

Stockton, Alfred Augustus—*Suite.*
Elections fédérales : comité d'enquête sur moyens de prévenir actes de corruption, etc., (observ. sur int. Borden) 4915.
Intercolonial, (sub.) : accident de Belmont, (sur observ. Lawrence) 7719 et suiv.
Juges des cours provinciales, bill (n° 13), en comité, 5510 et suiv.
Juges: bill (n° 13) modifiant loi de 1905, 2e l., 901 et suiv.
Lewis, Jamieson Webster, affranchissement, (bill (n° 85) y relatif, en comité, 2902.
Maisonneuve, élection partielle, (débat sur observ. Monk) 2284.
Ministres et sous-ministres: ne devraient pas exercer la profession d'avocat, (débat sur mot. Lennox) 2868 et suiv.
Montréal: commission du port, bill (n° 124) y relatif, 1ère l., 1726; en comité, 2270 et suiv.
Navires, sûreté des, bill (n° 48), en comité, 7056 et suiv.
Phares: construction, et aides à la navigation, (sub.) 4748 et suiv.
Postes : appointements des receveurs de la poste, (sub.), (observ. sur int. Blain) 7655 et suiv.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11) les concernant, en comité, 365; en comité, 7008 et suiv.
Preuve : bill (n° 68) modifiant la loi de 1893 y relative, en comité, 1814 et suiv.
Quaco, jetée de l'est, (sub.) 7134.
Remèdes : falsification, enquête, (mot.) 3026; institution d'un comité d'enquête, (mot.) 3140.
Représentation de chaque province en Parlement, (débat sur mot. Hughes) 1163 et suiv.
Saint-Jean, N.-B., élévateur à grains, coût, capacité, (int.) 2336; port, dragage, (sub.) 7135.
Stations agronomiques, (sub.) : 7594 et suiv.
Steamer "Arctic", expédition, enquête, (débat sur motion Maclean pour adoption du 2e rapport du comité d'enquête) 6546 et suiv., 6707 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, (sub.) 3287, 3441 et suiv., 4958 et suiv.
Terres fédérales : titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3019.
Tyner's-Head : sifflet de brume, coût, (int.) 2333.
Yukon: concessions minières, intervention de M. Belcourt, (débat sur observ. Foster) 1585 et suiv.

Sutherland, hon. Robert Franklin (Orateur), *Essex-nord.*
Agriculture : comité, à propos d'une déposition de M. Scott, (sur observ. Monk) décision, 1200.
Bibliothécaires, rapport, 7.
Cannington : receveur de la poste, destitution, (débat sur mot. Hughes pour doc.) 2521, 2527, 2537.
Chambre des Communes, (sub.) : comités, commis, etc., 7788.
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant loi de 1903, 1ère l., (déc.) 779; bill (n° 9), idem, 2e l., (déc.) 839.
Chemin de fer de Burke's-Falls à South-River, motion Mackenzie pour présentation d'un bill constituant en corporation la compagnie du, (décision) 2880.

Sutherland, hon. Robert Franklin—*Suite.*
Chemin de fer de Cobalt-Range, motion McCool pour présentation d'un bill constituant en corporation la compagnie du, (décision) 2881.
Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75), 3e l., (décision) 6796.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", pour importation d'immigrants, marchés avec elle, (débat sur mot. Foster pour y mettre fin) décision, 2167 et suiv., 2500.
Convenances parlementaires, (observ.) 3142.
Débats : publication, (sub.) 7788.
Députés : nouveaux, 3, 92, 1896; présentés, 3 et suiv., 432, 1002, 1896.
Dimanche, observance du, bill (n° 12), en comité : 3e l., amendement Ross, (décision) 7395 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amend. à article 5, (décision) 7481 et suiv.; sur amend. Porter au paragraphe "n" de l'article 3, 7502; amendements du Sénat, 7882 et suiv., 7916.
Discours du trône, 4.
Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden), décision, 1354 et suiv., 1377 et suiv.
Elections contestées, 1 et 2, 503.
Elgin-est, vacance, (mandat émis pour nouvelle élection) 6331.
Explication de nature personnelle par l'honorable M. Foster, article de "La Presse", 26 mai 1906, (débat sur mot. Foster pour comparution de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre) décision et question : 4839 et suiv.; 4905; 5216; comparution de M. Cinq-Mars, 5401 et suiv.; 5424; 5436; 5454.
Invitation au roi et à la reine à visiter le Canada, deux messages du Sénat à ce sujet, (lec.) 2307.
Messages de Son Excellence : commission de régie interne, nomination, (lec.) 128, remerciements pour adresse en réponse au discours du trône, (lec.) 1999-2000; crédits supplémentaires, (lec.) 1808, 2078; sanction royale, 3230, 4354, 4470; crédits supplémentaires, 5835; prorogation, 7914, 7917.
Pensions de certains membres du conseil privé, et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., décision, 3057.
Pétitions: dépôt, (déc.) 858.
Pilotage: commission d'enquête, Sydney-nord, (mot. Boyce pour doc.), (décision) 6997.
Preston, W. T. R., (débat sur motion Monk demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration), décision, 7112.
Queen's College, Kingston, motion Harty pour présentation d'un bill y relatif, (décision) 2880.
Renfrew-nord, vacance, (mandat émis pour nouvelle élection) 6331.
Sanction royale, 768, 3230, 3242, 4354, 4470, 6331, 7918.
Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi y relative, 2e l., décision, 1836.
Steamer "Arctic," enquête sur son voyage, débat sur motion Maclean pour adoption du 2e rapport du comité d'enquête, (décision) 6587.
Tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) décision, 1990 et suiv.

Sutherland, hon. Robert Franklin—*Suite.*
Yukon: concessions minières, intervention de M. Belcourt, débat sur observ. Foster, (décision) 1597.
Vacances, 3.

Talbot, Onesiphore Ernest, *Bellechasse.*
Camps militaires: registres matricules, transmission au ministère, (observ. sur int. Hughes) 1039.
Fusil Ross: (rép. à observ. Hughes) 3500.

Taylor, George, *Leeds.*
Américains: établis dans l'Ouest canadien, naturalisation, (int.) 356, 433.
Bois: vente sur la réserve du lac du Poisson-Blanc, (int.) 3494.
Bouées à gaz acétylène, nombre et coût, (int. Taylor) 1016; bouées à gaz, explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4982 et suiv.
Canal de la baie Georgienne: explorations, noms des ingénieurs, instructions à eux données, (mot. pour doc.) 3025.
Canal Rideau, affermage de force hydraulique, (int.) 3837.
Capitaines et seconds de navires: bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, en comité, 493.
Chambre des communes: ameublement, (mot. pour doc.) 4138; ventilation, (observ.), débat, 5753 et suiv.
Chemins de fer: subventions, (en comité sur projet de résolution) 6328 et suiv.; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 relative aux chemins de fer, en comité, 6407 et suiv., 7308 et suiv.
Chemin de fer de Windsor, Essex et Lake Shore Rapid, bill (n° 150), en comité, 5359.
Compagnie dite "Macdonald Iron Company," Yukon, paiements à elle faits, (int.) 7256.
Compagnie Woods, paiements à elle faits, (int.) 1912.
Débats: comité, 2e rapport, préparation d'un index analytique, (débat sur mot. Gervais pour adop.) 2086; compte rendu des débats, erreur sur une note à propos de l'enquête sur voyage de "l'Arctic,", (observ.) 3895.
Dickinson's-Landing, phare, coût, (int.) 1015.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: article 5. 5932 et suiv.; proposition d'amendement à l'article 5, 5932 et suiv., rejetée, 5954; article 2, allusion au chapitre 246 des statuts refondus d'Ontario, 6761; amendement Martin à art. 5, 7437 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7489 et suiv.
Disraéli, quai, (sub.) 7154 et suiv.
Documents: dépôt ordonné par la Chambre, (observ. sur mot. Reid) 2888.
Douanes: inspection, conseil des douanes, statistiques, (sub.) 532.
Dragueurs: de MM. Daly et Hanmand, usage, (int.) 590, 786.
Edifices tenus à bail par le Gouvernement à Ottawa, (int.) 192.
Explications de nature personnelle: par M. Ingram, indemnité sessionnelle, article du "World," de Toronto, (observ.) 2688; par M. Foster, article de "La Presse," 26 mai 1906, (débat sur mot. Foster) 4841 et suiv.; par M. Taylor, M. Carvell, M.P., orangiste, 4914.
Ferme d'expérimentation centrale: recettes et dépenses, (int.) 787; dépenses, (int.) 2327.

Taylor, George—*Suite.*
Fromage: chambres de maturation à Brockville et ailleurs, recettes et dépenses, (int.) 604, 606; (rép. à observ. Fisher) 1040, 1626, 2385.
Gaz et lumière électrique, (sub.): appointements des inspecteurs, 2674.
Houille bitumineuse: entreposage au Canada, (int.) 1916.
Indiens, (sub.): Indiens de la Colombie-Anglaise, soins médicaux et médicaments, 1123 et suiv.; Indiens du Sang: réserve, rapport, (mot. pour doc.) 3891.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.), débat sur mot. Paterson, 704.
Intérieur: ministère, (sub.) 378 et suiv., 420.
Journaux: étrangers, port, réduction, (int.) 5666.
"Leslie & Company", Yukon, paiements faits à cette maison, (int.) 7256.
Main-d'œuvre étrangère: loi y relative, jugement du juge Anglin, appel, (int.) 355.
Milice, (sub.): artillerie, armes, champs de tir, etc., 7370 et suiv.
Pensions de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 des statuts de 1905 y relatifs, (débat sur 2e l.) 2592 et suiv.; pensions de certains membres du conseil privé, bill (n° 142), (motion demandant aussi pensions pour députés siégeant depuis vingt-cinq ans) 4679; pensions de certains membres du conseil privé, bill (n° 220) tendant à abroger l'acte y relatif, en comité, 7850 et suiv.
Pénitenciers: fourniture de la farine, (int.) 468, 800.
Phares: phares de Jack-Straw, Red-Horse et Gananoque, substitution d'éclairage et entretien, (int.) 603; construction de phares, et aides à la navigation, (sub.) 4903, 5044 et suiv.
Postes: ministère, (sub.) 415 et suiv.: uniformes pour facteurs, de qui achetés? (int.) 1804; taxe sur périodiques américains, (int.) 5757.
Prescott: phare du moulin à vent, coût, (int.) 1015.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11) en comité, 7005 et suiv.
Renfrew-nord, vacance, (int.) 6287.
Rivière Chaudière: concessions de chutes d'eau, (mot. pour doc.) 4095.
Sauvalle, Marc, employé au service de l'immigration française, (int.) 3326.
Steamers: subvention à la compagnie Acadia, (int.) 3331.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, l'"Arctic", (sub.) 3466 et suiv., 4202 et suiv., 4944 et suiv.
Tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada. (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1994 et suiv.
Terres fédérales: titres de terres émis au Manitoba dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3011 et suiv.
Travaux publics: ministère, (sub.) 412.
Volailles: stations d'engraissement, (int.) 606.
William's-Head, C.-A., quarantaine, employés, (int.) 5640.

Telford, William Patteson, *Grey-Nord.*
Dimanche, observance du, bill (n° 12), en comité, article 7, 6853.

Telford, William Patteson—*Suite.*
Ile Griffith, acquisition, (observ.) 971.
Indiens, (sub.) : 971.
Ottawa, (sub.) édifices administratifs, édifice de l'ouest, 6904 et suiv.
Owen-Sound, édifice public, (sub.) 6925 et suiv.
Vétérans canadiens, services lors des incursions féniennes, récompense, (débat sur mot. Monk) 669.

Templeman, hon. William, *ville de Victoria, C.-A.*
Accise: appointements, (sub.) 1601 et suiv.; services des grandes distilleries, etc., 7724.
Alcool méthylique fourni aux fabricants, (sub.) 1614.
Brantford: droits d'accise, perception, de 1900 à 1905, (rép. à int. Cockshutt) 589.
Compagnies d'assurance: cautionnements en faveur de particuliers qui sont propriétaires d'entrepôts d'accise, acceptation par le département du Revenu de l'Intérieur, (rép. à int. Macdonell) 1520, 2129.
Dimanche, observance du, bill (n° 12), en comité: article 3, paragraphe "o," 6825, amendement, 6825, adopté, 6825.
Douanes : percepteurs, allocation pour droits perçus par eux, (sub.) 7724.
Gaz: appointements, frais de route, appareils, etc., des inspecteurs, (sub.): 2666, 2673, 2674, 2678, 7725.
Lumière électrique : appointements, frais de route, appareils, etc., des inspecteurs, (sub.) 2666, 2673, 2674, 2678, 7725.
Montmagny: fermeture de la fabrique de cigares de, et renvoi de l'officier d'accise, (rép. à int. Paquet) 2333.
Navigation: dans les eaux de la Colombie-Anglaise, (débat sur observ. Macpherson) 1556 et suiv.
Pêcheries, (sub.) inspecteurs, gardes-pêche, etc., 3786 et suiv.
Poids et mesures: bill (n° 14) modifiant loi y relative, 2e l., 908.
Remèdes: falsification, enquête, (rép. à mot. Stockton) 3026.
Revenu de l'Intérieur, (sub.): loyer, combustible, service, 2673, 2678.
Sirop d'érable: falsification, moyens à prendre pour l'empêcher, (débat sur mot. Boyer) 1459 et suiv.
Substances alimentaires: falsification, (sub.) 2684.
Système métrique, (sub.) : achat d'étalons, 2673; série de conférences, 2678.
Tabac : canadien et importé, timbres, (sub.) 1611, 7724.
Vancouver: ferme d'expérimentation, établissement, (rép. à int. Herron) 594.
Williams, J. J., renvoi, (rép. à int. McLennan) 3000

Thompson, Alfred, *Yukon.*
Alaska: frontière, difficultés, (observ.) 5314.
Compagnie dite "Twelve Mile Power Company," bill (n° 183) la constituant en corporation, 1ère l., 4559; 2e l., 5360; 3e l., 6232; amendement du Sénat, 2e l., 7473.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest: Nord-Ouest, Yukon, Alberta et Saskatchewan, (sub.) 5091 et suiv.
Yukon: concessions minières, intervention de M. Belcourt, (débat sur observ. Foster) 1580 et suiv.; création d'un conseil électif, (observ. sur int. Borden) 2962; lois minières applicables au Yukon, bill (n° 153) y relatif, en comité, 3503 et suiv., 4916; besoins

Thompson, Alfred,—*Suite.*
administratifs, (observ.), débat, 5229; annulation de certaines concessions, (observ. sur int. Borden) 6729 et suiv.

Tisdale, hon. David, *Norfolk.*
Canal maritime Sainte-Claire-Erié, bill (n° 46) concernant la compagnie du, 1ère l., 577; 2e l., 809; 3e l., 1345.
Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61), en comité, 4861 et suiv.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5761 et suiv.; 5904 et suiv.
Electricité: exportation de l'énergie électrique, etc., réglementation, bill (n° 145) à cette fin, 3155.
Explication de nature personnelle par M. Foster, (débat sur mot. Foster pour comparution de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre, article de "La Presse," 26 mai 1906) 4908.
McIntosh, Mary-Eileen, bill (n° 185) pour lui faire droit, (observ. sur mot. Northrup) 5576.

Tobin, Edmund William, *Richmond et Wolfe.*
Dépenses: pour objets non prévus et non autorisés par le Parlement, (débat sur mot. Blain) 3537 et suiv.
Disraéli : quai, (sub.) 7139 et suiv., 7163 et suiv.
Fleuve-Saint-Laurent : éclairage, coût, (int.) 1191, 1625.
Presse canadienne, association de la, comment constituée, etc., (int.) 1421.
Sherbrooke : camp militaire cette année, (int.) 339.

Turriff, John G., *Assiniboïa-est.*
Chambre des communes : réglements, étude, 7835.
Compagnie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta, bill (n° 100) y relatif, 1ère l., 1415 ; 2e l., 1624; en comité, 3265 ; 3e l., 3316.
Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75), 3e l., 6793 et suiv.
Compagnie dite "The Western Loan and Trust Company," bill (n° 35), en comité, 3317 et suiv.
Indiens, (sub.) : études topographiques, réserve indienne des lacs Croches, 981.
Pensions de certains membres du conseil privé, bill (n° 220) abrogeant l'acte y relatif, en comité, 7836 et suiv.
Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2912 et suiv., 3410 et suiv., 3655 et suiv., 5679 et suiv.
Terres fédérales : concédées aux chemins de fer, obligation d'en compléter le choix, (débat sur mot. Roche) 936 et suiv., 1075; administration des terres fédérales, (débat sur observ. Ames) 3204 et suiv.; (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête concernant administration et vente des terres fédérales) 4460-4471 et suiv.
Wagner, Philip ; emploi, destitution, (observ. sur mot. Fowler) 5747 et suiv.

Verville, Alphonse, *Maisonneuve.*
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité : article 5, sur propositions d'amendements à l'article

Verville, Alphonse—*Suite.*
5, 5935 ; article 10, 6451 ; article 14, 6538, proposition d'amendement, 6538 ; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7551 et suiv.
Immigrants : amenés du Royaume-Uni sous de fausses représentations, (débat sur mot. Smith pour doc.) 3035 et suiv.
Immigration : agents à Winnipeg recrutant mineurs pour mines de Lethbridge, (int.) 1030.
Imprimeurs anglais de Winnipeg, plaintes, (int.) 590, 1430 ; (mot. pour doc.) 1033, 1431.
Lethbridge: grève des houilleurs, (int.) 591.
Ouvriers italiens importés à Montréal : enquête par sous-ministre du Travail, rapport, (mot. pour doc.) 1927.
Pensions de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 des statuts de 1905 y relatifs, (débat sur 2e l.) 2582.
Preston, W. T. R., (débat sur motion Monk demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration) 7106 et suiv.

Walsh, Robert Nelson, *Huntingdon.*
Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 108.
Canal de déversement dans Saint-Anicet et Sainte-Barbe, coût, (int.) 7577.
Canal Murray : jetée de bois à l'entrée, soumissions, (int.) 7122.
Employés publics : occupations ne relevant pas de leur service, destitution, (int.) 337, 472.
Indiens, (sub.) : Indiens en général, inspection des agences et réserves, 1296 et suiv.
Rivière Saint-Louis, améliorations, (sub.) 7171 ; (tributaires), pour canaux de déversement, (sub.) 7172 et suiv.
Saint-Anicet : quai, réparations, gardien, (int.) 1619.
Sirop d'érable : falsification, moyens à prendre pour l'empêcher, (débat sur mot. Boyer) 1471.
Vétérans canadiens, services lors des incursions féniennes, récompense, (débat sur mot. Monk) 653.

Ward, Henry Alfred, *Durham.*
Camps militaires: registres matricules, transmission au ministère, (observ. sur int. Hughes) 1037, (int.) 2691, 3402.
Canal de la Trent : explorations, (int.) 466.
Cochrane, Fred., affaire, (observ.) 871.

Watson, Robert James, *Parry-Sound.*
Bills d'intérêt privé, présentation, (observ. sur mot. Macpherson pour prolongation de délai à cette fin) 2892.
Chemin de fer de Manitoulin et de la rive Nord, bill (n° 121) concernant la compagnie du, 1ère l., 1724; 2e l., 1848; comité et 3e l., 3524.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris "l'Arctic," (sub.) 4228 et suiv.
Transports: commission, dépôt et étude de son rapport, (débat sur mot. Hall pour doc.) 3370 et suiv.

Wilmot, Robert D., *Sunbury et Queen.*
Hetherington, Thomas P., emploi, (int.) 5637.
Rivière Washademoak, N.-B., dragage, (int.) 603.
Wagons officiels: nombre et coût, (int.) 1018.

Wilson, Norman Frank, *Russell.*
Chemin de fer du Pacifique à l'Atlantique, bill (n° 173) concernant la compagnie du, 1ère l., 4050; 2e l., 5112, 5537; comité, 6212 et suiv.; 3e l., 6495 et suiv., 6863, 6892.
Compagnie du pont de la rivière Saint-Maurice, bill (n° 172) y relatif, 1ère l., 4050 ; 2e l., 5112, 5537; 3e l., 6232.

Wilson, Uriah, *Lennox et Addington.*
Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 122.
Annuaire statistique, (sub.) 7589.
Archives, (sub.) 2738 et suiv., 7585.
Baleiniers: taxe de $50, (en comité sur projet de résolution Brodeur) 6894 et suiv.
Brevets: registre des, (sub.) 2744 et suiv.
Chemins de fer: subventions, (observ. sur mot. Emmerson, pour comité sur projet de résolution) 6298; en comité, 6299 et suiv.; bill (n° 214) à ce sujet, en comité, 7022 et suiv.; subventions, gagnées par les compagnies, (int.) 7258.
Compagnie dite "Mexican Electric Company," bill (n° 96) pour changement de nom, en comité, 2734.
Compagnie dite "The Western Loan and Trust Company," bill (n° 35), en comité, 3317 et suiv.
Dimanche : observance du, bill (n° 12), en comité : 3e l., amendement Ross à article 4, 7416.
Dragueurs: nouveaux dragueurs dans le Saint-Laurent, (sub.) 7776 et suiv.
Finances, (sub.): frais de gestion, 7661 et suiv.
Halifax: hôpital pour patients atteints du trachome, achat, (int.) 1804, (mot. pour doc.) 1926.
Homesteads: inscriptions, combien de colons en ont pris au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, etc., (mot. pour doc.) 214
Houille : droit d'exploitation, (mot. pour doc.) 4096.
Immigrants : combien amenés par l'Armée du Salut, (int.) 190; amenés par la compagnie de l'Atlantique-nord, contrat à cet effet, etc., (mot. pour doc.) 213.
Immigration : correspondance entre le haut commissaire du Canada à Londres et son secrétaire, et W.T.R. Preston, (mot. pour doc.) 213, 1910; accusations, contre agents en Angleterre, (int.) 1919; bill (n° 170) concernant l'immigration, en comité, 5333, 5339 et suiv., 5543 et suiv.; agences (sub.) 5648 et suiv.; agents, (sub.) 6008 et suiv., 6119 et suiv.
Indiens : population indienne du comté de Victoria, et son médecin, (int.) 2515.
Ottawa, (sub.) : observatoire astronomique, 6897.
Pensions de certains membres du conseil privé et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 des statuts de 1905 y relatifs, (débat sur 2e l.) 2585 et suiv.; pensions de certains membres du conseil privé, bill (n° 142) y relatif, 1ère l., 1801; (observ. au sujet du progrès de ce bill) 4678 ; certains membres du conseil privé, bill (n° 220) tendant à abroger l'acte y relatif, en comité, 7853.
Postes, (sub.) : transport des dépêches, 565; divers, 571 et suiv.
Preston, W.T.R., voyage de Londres au Canada, (int.) 177; loyer d'une maison, et entretien, (int.) 4004.

Wilson, Uriah—*Suite.*
Québec : prêt de $150,000 à la commission du port, 4024.
Recensement quinquennal dans l'ouest, emploi de M. Moberley, (sub.) 7645.
Sénat et Chambre des communes, bill (n° 143) modifiant la loi y relative, 1ère l., 1801; (observ. au sujet du progrès de ce bill) 4678.
Stations agronomiques, (sub.) 7595 et suiv.
Trois-Rivières, port, nouveaux quais, (sub.) 7177 et suiv.
Welton, Ont., directeur de la poste (L. L. Galliher), destitution et remplacement, (int.) 865.

Worthington, Arthur Norreys, *Sherbrooke.*
Armes, employées par la milice canadienne, inspection, (int.) 439.
Boulanger, lieut.-colonel, destitution, (mot. pour doc.) 357.
Doull, M. le capitaine J. D., nomination dans le régiment royal canadien, (int.) 4912.
Fusil Ross, compagnie du, constitution, siège d'affaires, etc., (int.) 1424; (mot. pour doc.) 1432; fabrication, distribution, prix, essai, etc., de ces fusils, (int.) 3327; enquête et rapport, (int.) 3496; hausse à combinaison "Sutherland", (int.) 4815.
Guerre sud-africaine : dépenses des contingents, (int.) 1618.
Magog : érection d'un bureau de poste (int.) 353.
Powell, M. le capitaine, nomination dans la milice permanente, (int.) 4911.
Salles d'exercice militaire, construction, coût, (int.) 3332.

Wright, Aaron Abel, *Renfrew-sud.*
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant loi de 1903, en comité, 7288 et suiv.
Chutes d'eau, (débat sur mot. Monk) pour doc.) 631 et suiv.
Electricité : exportation de l'énergie électrique, etc., réglementation, bill (n° 145) à cette fin, 2e l., 3162 et suiv.
Foin : débat sur projet de résolution Beauparlant tendant à en réglementer la vente, 4114.
Gaz et lumière électrique, (sub.) : appointements des inspecteurs, 2677.
Poids et mesures : bill (n° 14) modifiant loi y relative, 2e l., 910.
Québec : prêt de $150,000 à la commission du port, bill (n° 174) à cette fin en comité, 4925.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l'"Arctic", (sub.) 4932.

Wright, William, *Muskoka.*
Chambre des communes, ventilation, (débat sur mot. Bristol) 7570.
D'Escousse, N.-E., (int.) 1025.
Disraéli, quai, (sub.) 7147 et suiv.
Douanes : appointements et dépenses, (sub.) 511.
Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1323.
Immigration: bill (n° 170) y relatif, en comité, 5384 et suiv.
Lamont, M J. H., représentant du ministère public, honoraires, (int.) 1012.
Lewis, Jamieson Webster, affranchissement, bill (n° 85) y relatif, en comité, 2902
Quais de l'Etat, ingénieur et gardiens, noms et domiciles, (int.) 1924, 2514.
Recensement quinquennal dans l'ouest, (sub.) 7648.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, l'"Arctic," (sub.) 3439 et suiv.

Zimmerman, Adam, *Hamilton-ouest.*
Bouées à gaz : explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 5010 et suiv.
Canal Welland, (sub.) : éclairage électrique et force motrice, 5291.
Cannington : receveur de la poste, destitution, (débat sur mot. Hughes pour doc.) 2520 et suiv.
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6275 et suiv., 6408.
Chemin de fer Hamilton-Waterloo-Guelph, bill (n° 104) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1517 ; 2e l, 1767 ; 3e l., 3766.
Compagnie d'assurance contre le feu, dite "National Fire Insurance Company of Canada," bill (n° 63) la constituant en corporation, 1ère l., 859 ; 2e l., 1007.
Compagnies de prêts : bill (n° 40) y relatif, 1ère l., 460 ; 2e l., 920, renvoi au comité des banques et du commerce, 920 ; comité, 3359; 3e l., 7193.
Dimanche, bill (n° 12), en comité : article 3, 6806 et suiv.; amendement Galliher à article 3, 7457.
Douanes : appointements et dépenses, (sub.) 512.
Milice, (sub.) : artillerie, armes, champs de tir, etc., 7376 et suiv.; habillement et petit équipement, 7381.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l'"Arctic," (sub.) 4974 et suiv.
Tabac : canadien et importé, timbres, (sub.) 1612 et suiv.

INDEX

2e PARTIE – SUJETS

ACADEMIE des Beaux-Arts, (sub.) 7792.
Accidents : sur le fleuve Saint-Laurent, (int. Bergeron) 604, 795, 1007, 1135.
Accise, (sub.) : appointements, 1601; pour pourvoir au paiement du service des grandes distilleries, etc., 7724.
Acier: primes, total payé, (int. Schaffner) 7577.
Acton-Vale, édifice public, (sub.) 6916.
Adresse en réponse au discours du trône, (débat): M. Knowles, 21; M. Chisholm, 28; M. R. L. Borden, 35 ; sir Wilfrid Laurier, 52; l'hon. M. Foster, 61; l'hon. M. Fisher, 78; M. Stockton, 83; M. W. F. Maclean, 83; M. Lennox, 98 ; M. Cockshutt, 100 ; M. Walsh, 108; M. Lake, 108; l'hon. M. Oliver, 115; M. Wilson, 122; M. Barr, 123; M. Ingram, 126; motion de sir Wilfrid Laurier demandant que l'adresse soit grossoyée et envoyée à Son Excellence le Gouverneur général.
Affaires indiennes: appointements et dépenses, (sub.) 379; nombre de fonctionnaires, chiffre de la population indienne, (int. Armstrong) 1136; rapports des agents de la Colombie-Anglaise, (mot. Borden pour doc.) 1798; appointements, (sub.) 6136; écoles, (sub.) 6136.
Agriculture : ministère, appointements et dépenses, (sub.) 383; comité d'agriculture et de colonisation, conférences, traduction en français, (int. Parent) 593; à propos d'une déposition de M. Scott, (observ. Monk) 1197; rapport annuel, (dépôt) 1615 ; comité, 3e rapport, (mot. McKenzie pour adop.) 2081; 5e rapport, (W. T. R. Preston), présentation par M. Mackenzie, 4259; (mot. Monk pour renvoi au comité, pour audition du témoignage de M. J. A. Smart) 2081; produits agricoles, importation et exportation pendant dernier exercice, (mot. Clements pour doc.) 2099; produits agricoles déclarés en douane au Sault-Sainte-Marie, comme venant des Etats-Unis, (int. Boyce) 2140; (mot. Monk pour mise à l'étude du 5e rapport, concernant W. T. R. Preston) 4260 ; comité d'agriculture, (mot. Laurier pour remplacer M. Talbot par M. McIntyre comme membre de ce comité) 4354, pour remplacer M. Lachance par M. Fortier, 4558.
Ahearn et Soper : paiements à eux faits, (int. Northrup) 4910.
Ajournement: (mot. Brodeur) 3890; mot. Laurier, 6718.
Alaska : frontière, difficultés, (observ. Thompson) 5314.
Alberta et Saskatchewan, bureaux d'enregistrement, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 6128.
Alcool méthylique, droit, (int. Ganong) 5643; alcool méthylique fourni aux fabricants, (sub.), 1614.
Allen, James, bill (n° 192) tendant à lui faire droit, 1ère l., 5206; 2e l., 5360; comité et 3e l., 6189.
Amaranthe, bureau de poste, établissement, (int. Barr) 1024.
Américains: établis dans l'Ouest canadien, naturalisation, (int. Taylor) 356, 433.
Amherstburg, chenal, améliorations, (sub) 7179.
Anse-au-Griffon: travaux, dépenses, (int. Monk) 1191.
Antigonish, édifices publics, (sub.) 6915.
Annuaire statistique: crédit supplémentaire, (sub.) 2751, 7589.
"Appeal to Reason", journal, prohibé par le ministre des Postes, (int. Barr) 1923; interdiction levée, (int. Barr) 5752.
Arbitrage: entre le Gouvernement et le Grand-Tronc, (int. Borden) 232; entre le Canada et les provinces d'Ontario et de Québec, frais, (sub.) 7793.
Arbitrages et sentences arbitrales, (sub.) 6956.
Arboriculteurs: congrès, rapport, (int. Armstrong) 5638.
Arboriculture fruitière, développement, (sub.) 7619.
Arcand, A., paiement à sa veuve, (sub.) 6136.
Archives, (sub.) : somme additionnelle, 2737; services de M. Doughty, 7579 et suiv.
"Arctic", steamer (voir steamers et brise-glaces de l'Etat, lettre S; aussi steamer "Arctic", lettre S).
Armée impériale : situation des officiers, (int. Hughes) 4355.
Armée du Salut, immigration de ses membres au Nord-Ouest, (int. Hughes) 6992.
Armes : armes employées par la milice canadienne, inspection, (int. Worthington) 439.
Arnes, quai, (sub.) 7189.
Association dite "British Medical Association", réunion à Toronto, contribution, (sub.) 7793.
Association dite "Northwest Commercial Travelers' Association of Canada", bill (n° 212) y relatif, 1ère l., 6143; 2 l., 6893; comité et 3e l., 7472.
Association dite "Pacific Marine Underwriters", bill (n° 54) la constituant en corporation, 1ère l., 680; 2e l., 961; comité et 3e l., 3834.
Association dite "Temple Mutual Life Association", bill (n° 38) la constituant en corporation, 1ère l., 460; 2e l., 961.
Association dite "Woman's Art Association of Canada", bill (n° 59) y relatif, 1ère l., 769; 2e l., 1007.
Assurances (voir "compagnies d'assurance", lettre "C").
Auditeur général, rapport, dépôt, (int. Borden) 7; (dépôt par sir Wilfrid Laurier) 128, 174; (mot. Foster pour doc.) 502; version française du rapport, dépôt, (int. Bergeron) 5897, (rép. de M. Parmelee à int. Bergeron) 6032; distribution du rapport en fascicules, (observ. Borden) 6288; bureau, (sub.): appointements et dépenses casuelles, 7790; augmentation d'appointements, 7790.
Aylmer, (Elgin), nouveau bureau de poste, emplacement, (mot. Ingram pour doc.) 211.

Aylesworth, hon. A. B., ayant occupé comme avocat dans combien de causes depuis nomination comme dir. gén. des Postes ? (int. Bennett) 442; ses relations professionnelles avec la compagnie des tramways de Toronto, (int. Lennox) 3333; démission comme ministre de la Justice, (int. Hughes) 5573.
Aylmer, W. F., nomination, (int. Roche) 5128.

BADDECK : quai, emplacement, (int. Blain) 2517.
Baie Georgienne : station biologique, laboratoire, (sub.) 3801.
Baie Machedash, dragage, (int. Bennett) 2514.
Baie d'Ungava, Labrador, réclamations de Terre-Neuve à ce sujet, (int. Gervais) 7669.
Baker, Harriett Wesley, bill (n° 179), pour lui faire droit, 1ère l., 4558; 2e l., 5071; comité et 3e l., 5634.
Baleiniers : droit de $50 sur chacun, (mot. Brodeur pour comité sur projet de résolution) 6245; en comité, 6394; projet lu et adopté, 6895.
Banff: chemins, ponts, etc., (sub.) 6092.
Banque dite "Ciitzens' Bank of Canada" bill (n° 187) y relatif, 1ère l., 5014; 2e l., 5360; comité et 3e l., 5634.
Banque dite "Chartered Bank" de Londres et Canada, bill (n° 204) la constituant en corporation, 1ère l., 5666; 2e l., 5893; comité et 3e l., 6892.
Banque coloniale du Canada, bill (n° 188) la constituant en corporation, 1ère l., 4914 ; 2e l., 5360; comité et 3e l., 5634.
Banque dite "Farmers' Bank of Canada", bill (n° 127) y relatif, 1ère l., 1800; 2e l., 1912; 3e l., 3316.
Banque Monarque du Canada, bill (n° 186) y relatif, 1ère l., 4914; 2e l., 5535; comité et 3e l., 6212.
Banque dite "Pacific Bank of Canada", bill (n° 50) y relatif, 1ère l., 680; 2e l., 961; comité, 3322; 3e l., 3323.
Banque Provinciale du Canada, bill (n° 49) y relatif, 1ère l., 679; 2e l., 961; comité et 3e l., 3317.
Banque dite "Royal Bank of Canada" bill (n° 131) y relatif, 1ère l., 1800; 2e l., 1912; comité, 4496, 4857, 6175 et suiv.; comité et 3e l., 6188.
Banque dite "United Empire Bank of Canada", bill (n° 52) la constituant en corporation, 1ère l., 680; 2e l., 961.
Baril, Alfred, emploi à Sorel, (int. Léonard) 865.
Bateaux pêcheurs des Etats-Unis, allocation aux percepteurs des douanes sur émission de permis de pêche à ces bateaux, (sub.) 3803.
Bateaux à vapeur : inspection, bill (n° 16) modifiant loi de 1898, 1ère l., 258 ; 2e l., 1188 ; inspection, (sub.) 3781.
Battleford, pont sur la rivière Bataille, (sub.) 7216.
Baudets : importés pour fin de reproduction, droits, (int. Jackson) 866.
Bayfield : port, dépenses, (int. Gunn) 597.
Baysville: préposé à la garde du quai, (int. Wright) 1924.
Beaverston, port, améliorations, (sub.) 7179.
Bell's Rapids : bureau de poste, établissement, (int. Porter) 207.
Belle-Rivière, chenal, dragage, (sub.) 7179.
Belleville, édifice public, (sub.) 6922.
Bestiaux, santé des, crédit supplémentaire, (sub.) 2751 ; acquisition de bestiaux pour agences indiennes, (int. Herron) 4814 ; service d'hygiène, quarantaine ; maladie des bestiaux de Pictou et d'Antigonish, (sub.) 7649.
Bétail canadien : interdiction en Angleterre, représentations pour la faire cesser, (int. Sproule) 186 ; bétail du comté de Victoria, maladie, (int. Hughes) 437.
Beurre : peseur public à Montréal, (int. Armstrong) 4816 ; beurre fabriqué à Nappan et à Mabou par le gouvernement, (int. Lefurgey) 5310.
Bibliothécaires, rapport, 7.
Bibliothèque : comité, nomination, (mot. Laurier) 173 ; pourquoi n'y a-t-il pas d'employé à la bibliothèque, le dimanche après-midi ? (int. Hughes) 2294.
Bic, quai, (sub.) 7135.
Billets fédéraux, émission et rachat, (sub.) 7661.
Bills d'intérêt privé : prolongation de délai, (mot. Grant) 858, (mot. Dyment) 1629, (mot. Macpherson) 2890 ; bills présentés sans motion préalable demandant prolongation de délai, (observ. Sproule) 2389.
Birnie, district de : facilités postales, (int. Roche) 5128.
Blé : inspection à Winnipeg, (int. Lake) 5126.
Blooming-Point, I.P.-E., établissement d'un bureau de poste, pétition à cette fin, (int. McLean) 343.
Bois : permis d'en couper, (mot. Foster pour doc.) 219 ; surintendance des mesureurs, à Québec, vacance, (int. Morin) 3326 ; vente sur la réserve du lac du Poisson-Blanc, (int. Taylor) 3494; mesurage et inspection, (sub.) 7756.
Bouées : à gaz acétylène, nombre et coût, (int. Taylor) 1016 ; bouées, installation dans le chenal, entre Châteauguay et Beauharnois, (int. Piché) 2795 ; bouées fabriquées à l'étranger, (int. Foster) 3495 ; entretien et réparations des bouées, (sub.) 3710 et suiv.; bouées à gaz, paiements à Thomas L. Wilson, (int. Foster) 793 ; explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4982.
Boulanger, lieut. colonel, destitution, (mot. Worthington pour doc.) 357.
Bracebridge : préposé à la garde du quai, (int. Wright) 1924.
Brandon, salle d'exercice, (sub.) 6931.
Brantford : revenu postal et douanier, (int. Cockshutt) 351 ; bureau de poste, salaires et gages, (int. Cockshutt) 352 ; droits d'accise, perception, de 1900 à 1905, (int. Cockshutt) 589 ; édifice public, (sub.) 6922.
Brevets : "Bulletin des Brevets," (sub.) 2744, 7586.
Brise-glaces de l'Etat: entretien et réparations, (sub.) 3279 et suiv., 3435 et suiv.
Bronte, port, améliorations, (sub.) 7180.
Brooks, F. L., et Cie ; paiement fait à cette maison, (int. Foster) 1143, (int. Northrup) 3499.
Brothier, Désiré, mise en liberté, (int. et observ. Borden) 5115, (int. Macpherson) 5312, (observ. Macpherson) 5456 et suiv.
Budget : exposé budgétaire, débat, 3916 et suiv.; l'hon. M. Fielding, 3916 ; l'hon. M. Foster, 3935 ; l'hon. M. Paterson, 3962 ; M. Cockshutt, 3986 ; budget, exercice de neuf mois finissant le 31 mars 1907, (projet de résolution Fielding demandant crédits) 7854 ; bill (n° 225) accordant ces sommes à Sa Majesté, 1re et 2e l., 7854.

Bulmer, Nettie M., bill (n° 218) pour lui faire droit, 1ère et 2e l., 6862 ; 3e l., 7193.

Câble du Pacifique, exploitation, pour aider à combler déficit, (sub.) 7793, détails, 7911.
Cabotage : (mot Clarke modifiant loi y relative) 609.
Caisses d'épargnes postales, (Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse) nombre, où situées, recettes, etc., (int. Sinclair) 1141.
Calgary, entrepôt de douane et bureau de poste, (sub.) 6941.
Campeau, Michel, emploi au département des Postes, (int. Jackson) 865, 1425.
Campbellton, quai, (sub.) 7127.
Camps militaires : registres matricules, transmission au ministère, (int. Hughes) 1036, (int. Ward) 2691, 3402 ; approvisionnement, (int. Hughes) 2093 ; camp annuel, où sera-t-il établi en 1906, (int. Hughes) 2095 ; projet d'établissement dans le comté de Simcoe, (int. Lennox) 5643.
Camp militaire à Sherbrooke, (int. Lanctôt) 2797.
" Canadian Bible Society, Auxiliary to the British and Foreign Bible Society," bill (n° 20) la constituant en corporation, 1ère l., 362 ; 2e l., 541 ; 3e l., 2733.
" Canadian Handicraft Guild ", bill (n° 166) le constituant civilement, 1ère l., 3399 ; 2e l., 3524 ; comité et 3e l., 4051.
" Canadian Law Library ", contribution, (sub.) 7741.
" Canadian Lloyds Certificate ", bill (n° 114) la constituant en corporation, 1ère l., 1629; 2e l., 1847 ; comité et 3e l., 5360.
Canal de la baie Georgienne : études topographiques, coût, (int. Monk) 347 ; explorations à ce sujet, noms des ingénieurs, instructions à eux données, (mot. Taylor pour doc.) 3025 ; tracé, études, (sub.) 6963.
Canal de Beauharnois : a-t-on fait des travaux à la tête de ce canal, l'année dernière ? (observ. Bergeron) 7724.
Canal de Carillon, (sub.) : barrages, 5204.
Canal de Cornwall : halage des navires par force électrique, contrat à cette fin, (int. Lancaster) 790 ; contrat pour halage des navires, (mot. Ames pour doc.) 3359 ; améliorations, (sub.) 5492.
Canal de déversement dans Saint-Anicet et Sainte-Barbe, coût, (int. Walsh) 7577.
Canal des Galops, section " Cardinal," coût estimatif, (int. Staples) 1024 ; (sub.): pour arrêter une fuite dans la berge, 5205.
Canal de Grenville, (sub.): barrages, 5204.
Canal de Lachine, (sub.) : reconstruction de murs inclinés, 5204 ; réparations, 5492 ; personnel, 7695 ; indemnité à W. Mitchell, blessé, 7711 ; installation électrique, 7722.
Canal maritime Sainte-Claire-Erié, bill (n° 46) concernant la compagnie du, 1ère l., 577 ; 2e l., 809 ; 3e l., 1345.
Canal de Montréal à Ottawa et à la baie Georgienne, bill (n° 57) concernant la compagnie du, 1ère l., 769 ; 2e l., 1007 ; comité et 3e l., 5535.
Canal Murray, jetée en bois à l'entrée, soumissions, (int. Walsh) 7122.
Canal de Newmarket: projet, études, estimation du coût, (int. Lennox) 1618.
Canal de la Pointe-Farran, matériel d'éclairage au gaz acétylène, installation, dépenses, (int. Reid) 1734, 4138.
Canal Rideau, affermage de force hydraulique, (int. Taylor) 3837; enlèvement des entrepôts, côté ouest, (int. Blain) 4815; (sub.): construction de trois ponts tournants, 5302.
Canal du Sault-Sainte-Marie, (sub.): construction, 5293, 5491; abri pour les éclusiers, 7717.
Canal de Soulanges, (sub.): construction, 5491; éclairage électrique, etc., 5492.
Canal de la Trent: enquête, (int. Hughes) 195; travaux, (int. Porter) 208 ; explorations, (int. Ward) 466 ; rupture, (int. Hughes) 608; enquête, emploi de R. J. McLaughlin et de D. O'Connell, (int. Hughes) 609; eaux tributaires, attribution, (int. Hughes) 864; profondeur du canal, (int. McColl) 866; forces hydrauliques, vente, louage ou cession, (int. Hughes) 1430; travaux, marchés et dépenses à ce sujet, (mot. Hughes pour doc.) 1431; barrages construits par le gouvernement d'Ontario sur cours d'eau alimentant le canal, prise de possession par le département des Chemins de fer, (dépôt de doc. par M. Emmerson) 1629; creusage, (mot. Hughes pour doc.) 1635; surintendant, qui est-il ? (int. Hughes) 1915; écluse de Peterborough, défectuosités, renvoi d'employés, (mot. Barker pour doc.) 1927 ; (mot. Hughes pour doc.) débat, 3334 et suiv.; (sub.) : construction, 5294; améliorations sur la rivière Holland, 5295 ; améliorations, 5300; achat d'un remorqueur, 5494 ; personnel, 7710; réparations, 7710.
Canal Welland : améliorations, pont n° 11, etc., (int. Lalor) 598; ponts d'Allanburg et de Market-Crossing, et passage sous le canal, à Welland, coût, (int. Lalor) 599; (sub.): éclairage électrique et force motrice, 5289; creusage, 5492; indemnité à D. W. Parr, 7711.
Canal de Williamsburg, dépenses, (int. Reid) 1016; appareil à lever les portes, construction, (sub.) 5492.
Canaux: éclusiers, réglementation de leurs salaires, (int. Boyer) 4817; perception du revenu, (sub.) 5477 ; éclairage, (mot. Sproule et Foster pour doc.) 6725.
Canaux de la province de Québec, (sub.): nouveau tonnage, levés, plans, etc., 5204; construction de deux allèges, 5204.
Canning, quai, construction, (sub.) 6978.
Cannington, directeur de la poste, destitution, (int. Hughes) 195, 233, 437, 470; (mot. Hughes pour doc.) débat, 2519 et suiv.
Canon du midi, service, (sub.) 431.
Canonnières: coulées bas dans la rivière Thames, don d'icelles par le Gouvernement à un Américain, (int. Kemp) 344, 2612.
Canso, service médical, (int. Daniel) 442.
Canton Fabre, lac Témiscamingue, quai, (sub.) 7136.
Cap de Hillsborough, receveur de la poste, destitution et remplacement, (int. Martin) 3140.
Capitaines et seconds de navires, bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, 1ère l., 18; 2e l., 475; comité, 484, 872, 1033; (mot. Brodeur pour renvoi à comité spécial) 1033, (mot. Lancaster pour remplacer M. Lefurgey par M. Bergeron dans ce comité) 1034.
Cap-Tourmentin, port, (sub.) 7128.
Carbure: achat, (int. Foster) 1020, 1139.
Cartes du Caanda et des territoires du Nord-Ouest, (sub.) 6096, 6127.

M. Carvell, M. P., orangiste, explication par M. Taylor, 4914 ; tarif élevé, article du "Star", de Montréal, M. T. Martin, 5207.
Chaloupe automobile, pour explorations géologiques, dans la Colombie-Anglaise, (sub.) 6129.
Chamberlain, Dr T. F., emploi, (int. Broder) 5126.
Chambre des communes: bill (n° 3) modifiant la loi y relative, 1ère l., 16; 2e l., 454; (mot. Borden pour renvoi au comité) 454;
Sénat et Chambre des communes, bill (n° 10) modifiant l'acte y relatif, (voir Sénat, lettre S) 1ère l., 19; séances de la Chambre, erreur dans le procès-verbal, (observ. Borden) 1005; (mot. Laurier pour préséance des mesures du Govt, le jeudi) 1301; présidence: inventaire des fournitures et de l'ameublement, correspondance, etc., (mot. Lancaster pour doc.) 2337-38; ameublement, (mot. Belcourt pour doc.) 3024; (mot. Taylor pour doc.) 4138; défectuosités de l'acoustique dans la salle des séances (observ. Bole) 3232 ; ameublement de l'appartement du président, (mot. Lancaster pour doc.) 2337-38, 5314, 5669 ; séances du matin, (mot. Laurier) 5644; ventilation, (débat sur observ. Taylor) 5753; ordre des affaires, (mot. Laurier) 6718, 7384; révision du règlement, rapport du comité nommé à cette fin, (mot. Laurier pour renvoi au comité général de la Chambre) 7250; employés du bureau de distribution, augmentation d'appointements, rapport du comité des impression, à ce sujet, (mot. Laurier pour renvoi à la commission d'économie interne), débat, 7251 et suiv.; agrandissement des pièces de l'Orateur, (mot. Foster pour doc.) 7562 et suiv.; ventilation, éclairage et acoustique de la Chambre, (observ. Bristol), débat, 7563 et suiv.; règlements de la Chambre, (mot. Laurier pour étude du rapport du comité spécial chargé de les remanier), débat, 7670 et suiv.; (sub.): comités, commis, etc., 7788; règlements de la Chambre, débat, (suite), 7817 et suiv.
Champlain, érection d'un monument à sa mémoire, à Saint-Jean, N.-B., (sub.) 7794.
Champs de tir dans les Provinces maritimes, (int. Hughes) 5895.
Chance-Harbour, brise-lames, (sub.) 7133.
Charlottetown : gare, construction, soumissions à ce sujet, salaire des ouvriers, (int. McLean) 2335; exposition, (sub.) 7648 ; bureau du sous-receveur général, (sub.) 7661.
Châteauguay, quais, (sub.) 7136.
Château-Richer : brise-lames, emporté, (int. Ames) 4067; quayages depuis 1904, (int. Ames) 4820.
Chemins à barrières de Montréal, commission des : dette, recettes et dépenses, (mot. Monk pour doc.) 452.
Chemins de fer, bill (n° 6) modifiant la loi de 1903 y relative, 1ère l., 17; 2e l., 473; comité, 475; 3e l., 809; bill (n° 8) idem, 1ère l., 18; 2e l., 361, 501, 875 ; (mot. Emmerson pour renvoi au comité) 890 ; nomination du comité (mot. Emmerson) 921 ; bill (n° 9), idem, 1ère l., 19 ; 2e l., 361, 459, 809, 1767, 2130 ; bill (n° 17), idem, 1ère l., 258 2e l., 915; (mot. Lennox pour renvoi au comité) 918; nomination du comité, (mot. Emmerson) 921; bill (n° 62), idem, 1ère l., 770; 2e l. et comité, 1637; comité, 2629, 4170. 6245 ; explication de nature personnelle par M. Lennox, compte
Chemins de fer—*Suite.*
rendu du "Daily Star", de Toronto au sujet de cette discussion en comité, 1808 ; comité, bill (n° 62) 6349; courriers de chemins de fer dans la division de York-nord, (int. Lennox) 341; accidents au Canada, int. Kemp) 462; (mot. Laurier pour ajouter MM. Dugas et Pringle au comité chargé d'étudier le bill (n° 62) 4558; (observ. Lennox au sujet du progrès du bill (n° 17) 4646, 4680; (observ. Borden, idem, au sujet du bill (n° 8) 4680; bill (n° 62), en comité, 7262 et suiv.; amendement W. F. Maclean, 7304, mis aux voix et rejeté, 7314-15; amendement Sproule, 7315, mis aux voix et rejeté, 7316-17; amendements du Sénat, 7786, 7857 et suiv., mis aux voix et adoptés, 7863-64; bill (n° 152) modifiant la loi de 1903, 1ère l., 2512; subventions aux chemins de fer, (int. Macdonell) 2797; (mot. Macdonell pour doc. 3359 ; loi des chemins de fer à quelles compagnies applicable, (int. Maclean) 4066 ; bill de l'hon. M. Emmerson modifiant la loi des chemins de fer, quand sera-t-il présenté (int. Bergeron) 4138; études et inspections, (sub.) 5302; perception du revenu, (sub.) 5476; accidents, inspecteur des, (int. Pringle) 6244 ; sera-t-il voté des subventions au cours de la présente session ? (int. Borden) 5669; subventions, (mot. Emmerson pour comité sur projet de résolution à cette fin) 6279; en comité, 6290 et suiv, 6333 et suiv.; projet lu et adopté, 6349; bill (n° 214) autorisant l'octroi de subventions à certains chemins de fer, 1ère l., 6349; 2e l. et comité, 7022; 3e l., 7034, 7039; subventions, gagnées par les compagnies, (int. Wilson) 7258.
Chemins de fer de l'Etat, fournitures par la "Eastern Railway Supply Company", (int. Barker) 177; fournitures par cette compagnie et autres, (mot. Barker pour doc.) 214, 870.
Chemins de fer et canaux, comité, (mot. Laurier pour remplacer M. Talbot par M. McIntyre comme membre de ce comité) 4354 (sub.): appointements, 5136; frais de litiges, 5308; comité, (mot. Campbell pour permission de siéger pendant séances de la Chambre) 5497.
Chemin de fer de l'Atlantique à l'Ouest de Québec, bill (n° 64) concernant la compagnie du, 1ère l., 859; 2e l., 1007; 3e l., 1623.
Chemin de fer d'Ashcroft à Barkerville et à Fort-George, bill (n° 89) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1300; 2e l., 1624; 3e l., 2733; amendements du Sénat, (adoption) 5536-37.
Chemin de fer de la baie Crawford à Sainte-Marie, bill (n° 53) concernant la compagnie du, 1ère l., 680; 2e l., 961; 3e l., 1623.
Chemin de fer de la baie James, bill (n° 184) concernant la compagnie du, 1ère l., 4870; 2e l., 5360; comité et 3e l., 5634.
Chemin de fer de Buffalo, Niagara et Toronto, bill (n° 42) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 502; 2e l., 808; comité et 3e l., 4051.
Chemin de fer de Burke's-Falls à French-River, (motion Mackenzie pour présentation d'un bill constituant en corporation la compagnie du,) 2880; bill (n° 158) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 3140; 2e l., 3324; comit; et 3e l., 5535.
Chemin de fer de Calgary à Edmonton, bill (n° 77) concernant la compagnie du, 1ère l., 1034; 2e l., 1347; 3e l., 1847; remboursement,

Chemin de fer de Calgary à Edmonton—*Suite.*
à cette compagnie, du prix de vente de droits miniers faisant partie de sa concession de terres, ledit prix ayant été reçu par le ministère de l'Intérieur, (sub.) 6007.
Chemin de fer de Calgary à Fernie, bill (n° 71) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 921; 2e l., 1346; 3e l. 1847.
Chemin de fer de Campbellford, lac Ontario et Occidental, bill (n° 24) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; comité et 3e l., 1180.
Chemin de fer Canada-Atlantique, bill (n° 39) concernant la compagnie du, 1ère l., 460; 2e l., 587; comité, 2736; 3e l., 2791.
Chemin de fer Canada-Est, chef du mouvement, bureau transporté à Newcastle, N.-B., (int. Crocket) 1025.
Chemin de fer canadien du Nord, compagnie du, terres à être choisies par elle, (int. Foster) 1913; choix de terres, (int. Roche) 2795, (mot. Roche pour doc.) 3359; (int. Ames) 3834, 4068.
Chemin de fer canadien du Pacifique, choix des terres de sa concession est-il terminé, délivrance des titres, (int. Lake) 342, (int. Roche) 791; bill (n° 22) concernant cette compagnie, 1ère l., 362; 2e l., 541; comité et 3e l., 1180.
Chemin de fer central d'Algoma à la baie d'Hudson, bill (n° 125) concernant la compagnie du, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; comité et 3e l., 3524.
Chemin de fer central du Canada, bill (n° 149) concernant la compagnie du, 1ère l., 2384; 2e l., 2791; comité et 3e l., 5535.
Chemin de fer central de la Frontière à Kamloops et à Cribou, bill (n° 73) concernant la commpagnie du, 1ère l., 1002; 2e l., 1346; 3e l., 1847.
Chemin de fer central d'Ontario, bill (n° 98) concernant la compagnie du, 1ère l., 1414; 2e l., 1624; comité, 3264; 3e l., 3264.
Chemin de fer du Cheval-Blanc à Alsek, bill (n° 31) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 542; 3e l., 1345:
Chemin de fer de Cobalt-Range, (motion McCool pour présentation d'un bill constituant en corporation la compagnie du,) 2880; bill (n° 159) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 3140; 2e l., 3324; comité et 3e l., 5634.
Chemin de fer Erié-London-Tilsonburg, bill (n° 117) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1724; 2e l., 1847; comité et 3e l., 4305.
Chemin de fer de l'Est du Pacifique, requête pour charte, (mot. Belcourt pour adop. nonobstant expiration du délai) 1724; bill (n° 205) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 5692; 2e l., 6232.
Chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo, bill (n° 28) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; comité et 3e l., 1180.
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 58) concernant la compagnie du, 1ère l., 769; 2e l., 1187; bill retiré, 1188; bill (n° 84), idem, 1ère l., 1190; 2e l., 1420; comité, 2307, 2771; 2e l., 2772.
Chemin de fer de Grand-Valley, bill (n° 130) concernant la compagnie du, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; comité et 3e l., 6188.
Chemin de fer Hamilton-Waterloo-Guelph, bill (n° 104) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1517; 2e l., 1767; 3e l., 3766.
Chemin de fer de Huron et d'Ontario, bill (n° 112) concernant la compagnie du, 1ère l., 1629; 2e l., 1847; comité et 3e l., 3523.
Chemin de fer de Kamloops et du défilé de Yellowhead, bill (n° 27) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; 3e l., 2127.
Chemin de fer de Kingston à Pembroke, bill (n° 44) concernant la compagnie du, 1ère l., 503; 2e l., 809; 3e l., 1623.
Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, bill (n° 30) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 542; comité, 1185; 3e l., 1187.
Chemin de fer de Manitoba et de Kéwatin, bill (n° 213) concernant la compagnie du, 1ère l., 6232; 2e l., 6893; comité et 3e l., 7472.
Chemin de fer de Manitoulin et de la rive Nord, bill (n° 121) concernant la compagnie du, 1ère l., 1724; 2e l., 1848; comité et 3e l., 3524.
Chemin de fer du Manitoba et du Sud-est, le choix des terres concédées à cette compagnie, a-t-il été fait ? (int. Roche) 795.
Chemin de fer de Nakups à Slocan, bill (n° 32) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 542; comité, 1346.
Chemin de fer de Niagara, Queenston et Sainte-Catherine, bill (n° 25) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; 3e l., 3766.
Chemin de fer de Niagara à Sainte-Catherine et à Toronto, (bill n° 133) concernant la compagnie du, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; comité et 3e l., 4051.
Chemin de fer du Nord du Canada, bill (n° 113) y relatif, 1ère l., 1629; 2e l., 1847; 3e l., 2733.
Chemin de fer du nord d'Ontario à Timagami, bill (n° 132) concernant la compagnie du, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; comité et 3e l., 3524.
Chemin de fer d'Ottawa à Brockville et au Saint-Laurent, bill (n° 151) concernant la compagnie du, 1ère l., 2512; 2e l., 2791; comité et 3e l., 3524.
Chemin de fer Pacifique-Atlantique : a-t-il été déclaré d'utilité générale ? (int. Boyce) 863; bill (n° 173) concernant la compagnie du, 1ère l., 4050; 2e l., 5112, 5537; comité, 6212; motion Stewart pour 3e l., 6495; 3e l., 6863, 6892.
Chemin de fer du Pacifique-Nord à Omineca, bill (n° 80) concernant la compagnie du, 1ère l., 1034; 2e l., 1347; 3e l., 2127.
Chemin de fer Prince-Albert-Saskatchewan du Nord et baie d'Hudson, 1ère et 2e l., 6862 ; 2e l., 6893 ; comité et 3e l., 7472.
Chemin de fer Qu'Appelle-lac Long et Saskatchewan, prêts, concessions de terres, etc., (mot. Borden pour doc.) 174, (mot. Borden pour doc.) 359; (mot. Foster pour doc.) 210; décret du 1er août 1902, quand communiqué à la compagnie ? (int. Borden) 441; choix de terres concédées à cette compagnie, a-t-il été complété? (int. Roche) 795; (int. Borden) 327, (mot. Borden pour doc.) 3399, (rép. Oliver à mot. Borden pour doc.) 3594; bill (n° 86) concernant la compagnie du, 1ère l., 1299; 2e l., 1623; comité, 2735, 2773; 3e l., 2779.
Chemin de fer Québec-Midland, bill (n° 23) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; comité, 1345; 3e l., 1346.
Chemin de fer de Québec à Montréal et au Sud, bill (n° 72) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 921; 2e l., 1346; comité et 3e l., 3523.

Chemin de fer de Québec au Saguenay et au golfe Saint-Laurent, bill (n° 141) concernant la compagnie du, 1ère l., 1801; 2e l., 1912; comité et 3e l., 3524.
Chemin de fer de la rive Sud et du Sud de Québec, bill (n° 108) concernant les compagnie du, 1ère l., 1724; 2e l., 1847.
Chemin de fer de la rivière Fording, bill (n° 197) autorisant la compagnie du, 1ère l., 5309; 2e l., 5535; comité et 3e l., 6189.
Chemin de fer de Schomberg-Aurora, bill (n° 102) concernant la compagnie du, 1ère l., 1517; 2e l., 1767; 3e l., 2733.
Chemin de fer "Southern Central Pacific", bill (n° 140) concernant la compagnie du, 1ère l., 1801; 2e l., 2327, 2791; comité et 3e l., 6188.
Chemin de fer South-Ontario-Pacific, bill (n° 19) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; comité et 3e l., 1180.
Chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise, bill (n° 33) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 542; 3e l., 2127.
Chemin de fer terminal d'Essex, bill (n° 92) concernant la compagnie du, 1ère l., 1300; 2e l., 1624; 3e l., 2128.
Chemin de fer de Thorold au lac Erié, bill (n° 126) concernant la compagnie du, 1ère l., 1800; 2e l., 1912; comité, 3264; 3e l., 3264.
Chemin de fer de Timagami-Cobalt-Témiscamingue, bill (n° 217) autorisant la compagnie du, 1ère l., 6723; 2e l., 6893; comité et 3e l., 7472.
Chemin de fer de Toronto à Hamilton, bill (n° 134) concernant la compagnie du, et ayant pour objet de changer son nom en celui de compagnie du chemin de fer de Toronto à l'ouest de Niagara, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; comité, 4497; 3e l., 4506.
Chemin de fer Transcontinental-National: tracé dans le Nouveau-Brunswick, (mot. Crocket pour doc.) 210 ; rapport de la commission du chemin de fer Transcontinental-National (mot. Borden pour doc.) 220, 276, 1040, et pour impression immédiate de ce rapport) 277; tracé adopté entre Winnipeg et Québec, (int. Crocket) 433, 792; entre Québec et Moncton, (int. Crocket) 434, 792 ; expropriation ou prise de possession de terrains par commissaires dans la province de Québec, (int. Monk) 462 ; adjudication des travaux, (int. Borden) 679, 1002, 1007 ; achat des vivres, (int. Macdonell) 1193 ; tracé entre Québec et Moncton, (mot. Crocket pour doc.) débat, 1471, 1768; adjudication des travaux, (int. Borden) 1515, 1518 ; construction, de Québec vers l'ouest et de Winnipeg vers l'est, marché à ce sujet, pour quelle somme? (int. Morin) 1803 ; exploitation des terrains miniers sur parcours de ce chemin, décret de l'exécutif à ce sujet, (mot. Borden pour doc.) 3808, (mot. Foster pour doc.) 4007; état des travaux de construction, (int. Chisholm) 4003 ; construction de deux sections, soumissions à ce sujet, (mot. Schell pour doc.) 4137 ; étude du tracé et construction, (sub.) 5241 ; bill (n° 215) modifiant la loi relative au chemin de fer Transcontinental National, (dépôt de $5,000,000), 1ère l., 6414; (int. Borden) 6415 ; 2e l., et comité, 7050; 3e l., 7056 ; ponts, et distance entre Québec et Winnipeg, (sub.), erreur, rectification, (M. Emmerson) 7692 et suiv.
Chemin de fer de la vallée de la rivière Kettle, bill (n° 108) y relatif, 1ère l., 1615 ; 2e l., 1767 ; 3e l., 2733.
Chemin de fer de Vancouver et de l'île Lulu, bill (n° 29) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; comité, 1180, 1344; 3e l., 2127.
Chemin de fer de Vancouver-Nord-Ouest, bill (n° 119) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1724 ; 2e l., 1847.
Chemin de fer de Vancouver au sud de la vallée du Fraser, bill (n° 87) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1300; 2e l., 1623 ; comité, 2779, 3265 ; 3e l., 3265.
Chemin de fer de Vancouver, Westminster et Yukon, bill (n° 41) concernant la compagnie du, 1ère l., 502 ; 2e l., 808 ; 3e l., 1623.
Chemin de fer West-Ontario-Pacific, bill (n° 26) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541 ; comité, 1179 ; comité et 3e l., 1180.
Chemin de fer de Windsor à Chatham et London, bill (n° 140) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 2384 ; 2e l., 2791 ; comité et 3e l., 5360.
Chemin de fer de Windsor, Essex et Lake Shore Rapid, bill (n° 150) concernant la compagnie du, 1ère l., 2384; 2e l., 2791; comité, 5356 ; comité et 3e l., 5535.
Chenal du Nord, creusage et barrage, (sub.) 5491.
Chenal des dunes, près de Cascumpec, travaux, dépenses, (int. Lefurgey) 1616.
Chicoutimi, édifice public, (sub.) 6916.
Chinois : réduction de la taxe de $500 à $50, (int. Smith) 1035.
Chockfish, améliorations à la décharge de la rivière, (sub.) 7134.
Chutes d'eau : (mot. Monk pour doc.) débat, 613 et suiv.
Chutes Montmorency, mûr de revêtement, (sub.) 7168.
Chutes Niagara : utilisation de la force hydraulique, correspondance, (int. Lancaster) 346 ; conservation, pétitions à cette fin, (int. Cockshutt) 1140.
Cigarette, interdiction, (int. Blain) 222.
Cinq-Mars : affaire Cinq-Mars, article de la "Presse", du 26 mai 1906, signé "Blaise," (voir explication de nature personnelle par M. Foster, lettre "E.")
Clinton : bureau de poste, coût, (int. Gunn) 1620.
Clôture en fil métllique sur la ligne-frontière, construction, (int. Clements) 1735.
Cobourg, quais, réparations, (sub.) 7180.
Cochrane, Fred., affaire, (observ. Ward) 871.
Code pénal de 1892, bill (n° 4) ayant pour objet de le modifier, 1ère l., 16 ; 2e l., 454 ; (mot. Borden pour renvoi au comité) 459 ; comité et 3e l., 7865-66 ; bill (n° 155), idem, témoins éloignés, 1ère l., 2513 ; 2e l. et comité, 3176 ; 3e l., 3177 ; bill (n° 209) idem, relativement aux loteries, 1ère l., 6143 ; 2e l., comité et 3e l., 7877-81.
Collège militaire royal, (sub.) 7382.
Collingwood ; bassin de radoub, coût, (int. Bennett) 435 ; évaluation, (int. Bennett) 593 ; subvention et évaluation, (mot. Bennett pour doc.) 800, 1418, 1897; port, améliorations, (sub.) 7180.
Colombie-Anglaise, outillage neuf de dragage, (sub.) 7191 ; ports et rivières, (sub.) 7249.
Comités permanents, (mot. Laurier) 7 ; comité spécial pour préparer liste des membres, (mot. Laurier) 12 ; rapport du dit comité, (mot. Laurier pour adop.) 167; substitution de membres, (mot. Laurier) 1724, 5206.

Commerce : ministère, appointements et dépenses, (sub.) 418 ; rapports du commerce, dans quel département compilés, (int. Kemp) 599 ; agences commerciales, (sub.) 7753, 7772 ; marques frauduleuses, mise à exécution de la loi y relative, (sub.) 2684 ; commerce anglo-canadien : nomination d'un agent consulaire anglais pour s'enquérir de l'état de ce commerce, (int. Kemp) 2145.

Commission des chemins de fer : démission de M. J. E. Duval inspecteur des accidents, (int. Chisholm) 2799 ; (sub.) 7724.

Commission du chemin de fer Transcontinental-National (voir " Chemin de fer Transcontinental-National ", lettre " C ").

Commission des eaux limitrophes: rapport de la section canadienne, dépôt, (int. Borden) 585, 1417 ; négociations entre le gouvernement américain et le gouvernement impérial, (int. Borden) 585 ; travaux dans la rivière Sainte-Marie, rapports à ce sujet, (mot. Boyce pour doc.) 1031 ; (sub.) 6959.

Commission géologique : appointements (sub.) 420 ; nomination d'un chef inamovible, (int. Borden) 738 ; (sub.), 6128-29.

Commission du tarif (voir " Tarif ", lettre " T ").

Commission des transports (voir " Transports ", lettre " T ").

Compagnies d'assurance : commission d'enquête, instructions données aux commissaires, services d'un conseil, (observ. Borden) débat, 7 et suiv.; décret du conseil instituant commission d'enquête, instructions aux commissaires, (dépôt par sir W. Laurier) 12 ; l'enquête devra-t-elle comprendre associations fraternelles engagées dans opérations d'assurance sur la vie ? (int. Lalor) 195 ; (mot. Ingram pour doc.) 209 ; frais de la commission, (sub.) 316 ; compte rendu sténographié, (int. Borden) 326, 679 ; porteurs de polices au Canada, protection, (int. Martin) 435 ; M. Langmuir, fidéicommissaire d'une compagnie américaine, nommé membre de la commission d'enquête, (int. Borden) 867 ; état des travaux de la commission d'enquête, (int. Borden) 2000 ; nomination de la commission d'enquête, correspondance, (mot. Ingram pour doc.) 2129 ; démission de certains directeurs de la compagnie d'assurance des Manufacturiers, (int. Maclean) 2295 ; commission d'enquête sur les assurances, travaux, (observ. Kemp), 3896 et suiv.; débat, M. Kemp, 3896 ; l'hon. M. Brodeur, 3897 ; M. Sproule, 3898 ; nomination d'un comité parlementaire d'enquête, (mot. Maclean), débat, 4069 ; M. Maclean, 4069 ; l'honorable M. Fielding, 4077 ; M. Sproule, 4082 ; l'hon. M. Fitzpatrick, 4086 ; M. Monk, 4090 ; M. Henderson, 4094 ; quand se terminera l'enquête ? (int. Borden) 5581 ; direction de l'enquête, (int. Foster) 5581 ; commission d'enquête, frais, (sub.) 7797 ; surintendant des assurances, rapport, etc.,(mot. Borden pour doc.) 211 ; modification de l'Acte des assurances, (mot. Borden pour doc.) 1032 ; cautionnements de compagnies d'assurance en faveur de particuliers qui sont propriétaires d'entrepôts d'accise, acceptation par le département du Revenu de l'Intérieur, (int. Macdonald) 1519, 2129.

Compagnies d'assurance à répartitions, enquête les concernant, (int. Hughes) 5455.

Compagnie d'assurance " British-America ", bill (n° 198 la constituant en corporation, 1ère et 2e l., 5309 ; comité et 3e l., 5635-36.

Compagnie d'assurance du Canada, contre accidents en général, bill (n° 203) la constituant en corporation, 1ère l., 5666 ; 2e l., 5893 ; en comité et 3e l., 6892.

Compagnie d'assurance " Dominion ", contre l'incendie, bill (n° 148) y relatif, 1ère l., 2384.

Compagnie d'assurance dite " International ", sur la vie, bill (n° 90) la constituant en corporation, 1ère l., 1300 ; 2e l., 1624 ; comité et 3e l., 6892 ; amendements du Sénat, 2e l., 7474 ; adopté, 7576.

Compagnie d'assurance contre le feu, dite "Inter-Ocean ", bill (n° 60) la constituant en corporation, 1ère l., 769 ; 2e l., 1007 ; comité et 3e l., 4051.

Compagnie d'assurance sur la vie " Mutual Reserve ", officiers accusés de vol et de faux, (int. Martin) 435.

Compagnie d'assurance contre le feu, dite " National Fire Insurance Company of Canada ", bill (n° 63) la constituant en corporation, 1ère l., 859 ; 2e l., 1007.

Compagnie d'assurance mutuelle des comtés de Rimouski, Témiscouata et Kamouraska, contre l'incendie, bill (n° 88) y relatif, 1ère l., 1300 ; 2e l., 1623 ; comité et 3e l., 5061.

Compagnie d'assurance dite " Sterling " sur la vie, bill (n° 105) la constituant en corporation, 1ère l., 1517 ; 2e l., 1767 ; (int. Lennox) 3316; en comité et 3e l., 5634-35.

Compagnie d'assurance " Western ", bill (n° 199) la constituant en corporation, 1ère et 2e l., 5309-5310 ; comité et 3e l., 5636-37.

Compagnie dite " Alberta Land Company ", ayant pour objet l'acquisition de terres, annonce du " Globe " comportant qu'elle vient d'être constituée en corporation, (int. Borden) 2079.

Compagnie de la baie d'Hudson : réclamation des employés, (int. Alcorn) 1622 ; demandes de terrains par les anciens employés, (mot. McCraney pour doc.), débat, 3838 et suiv.; réclamation de ses employés, documents y relatifs, (mot. Bourassa pour doc.) 7388.

Compagnie dite " Brandon Transfer Railway Company ", bill (n° 43) la constituant en corporation, 1ère l., 503; 2e l., 808; 3e l., 2127.

Compagnie dite " British American and Western ", (pétition McCarthy pour présenter bill) 5113; (mot. McCarthy pour lecture et réception de la pétition) 5207.

Compagnie dite " British-Canadian Loan and Investment Company ", bill (n° 70) y relatif, 1ère l., 921; 2e l., 1346; comité et 3e l., 3523.

Compagnie dite " The Canadian Niagara Power Company ", bill (n° 36) y relatif, 1ère l., 460; 2e l., 586.

Compagnies des charbonnages et du chemin de fer du Nord de l'Alberta, bill (n° 93) la constituant en corporation, 1ère l., 1300; 2e l., 1624.

Compagnie de chemin de fer et de bateaux dite Qu'Appelle, Lac Long-Saskatchewan, (dépôt de documents par M. Oliver) 2384.

Compagnie de chemin de fer, de houille et de coke de Hillcrest, bill (n° 157) la constituant en corporation, 1ère l., 3000; 2e l., 3323, 3324; comité, 4506; 3e l., 4508.

Compagnie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta, bill (n° 100) y relatif, 1ère l., 1415; 2e l., 1624; comité, 3265; 3e l., 3316.
Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Colombie et de Kootenay, 1ère l., 362; 2e l., 542; 3e l., 2127.
Compagnie des clôtures en treillis métallique dite "Cyclone", bill (n° 136) concernant un brevet de la, 1ère l., 1801; 2e l., 1912; comité et 3e l., 3264.
Compagnie de fidéicommis dite "Empire", bill (n° 135) y relatif, 1ère l., 1801; 2e l., 1912; comité, 5065, 5353, 5582; ajournement du projet, 5582; comité et 3e l., 5820-21.
Compagnie de forces Erié-Ontario, bill (n° 107) y relatif, 1ère l., 1517; 2e l., 1767; comité, 2735; 3e l., 2736.
Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216) la constituant en corporation, 1ère l., 6545; (mot. Crawford) 6718; 2e l., 6893; en comité, 7193, 7462 et suiv.
Compagnie d'éclairage et de force motrice de Puebla, à responsabilité limitée, et ayant pour objet de changer son nom en celui de compagnie des tramways, d'éclairage et de force motrice de Puebla, à responsabilité limitée, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; 3e l., 2733.
Compagnie de la gare commune de Toronto, à responsabilité limitée, bill (n° 138) y relatif, 1ère l., 1801; 2e l., 2791; comité et 3e l., 4506.
Compagnie dite "Grand-Forks Cattle Company," concession de terres à elle accordée, (int. McCarthy) 2097.
Compagnie des lignes d'embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, 1ère l., 1034; 2e l., 1346; en comité, 5595, 5821 et suiv., 6100, 6175 et suiv.; amendement Carvell, 6114, mis aux voix et adopté, 6187; en comité, 6232; motion Crawford pour 3e l., 6788; comité et 3e l., 6892.
Compagnie dite "Macdonald Iron Company", Yukon, paiements à elle faits, (int. Taylor) 7256.
Compagnie de messageries, bill (n° 82) y relatif, 1ère l., 1034; renvoi au comité, (observ. Borden et Alcorn) 4644-45; 2e l., 4845.
Compagnie mexicaine d'éclairage et de forces motrices, bill (n° 95) y relatif, 1ère l., 1300: 2e l., 1624; 3e l., 2733.
Compagnie dite "Mexican Consolidated Electric Company", bill (n° 96) ayant pour objet de changer son nom en celui de "Mexican Tramway and Electric Company," 1ère l., 1300; 2e l., 1624; comité, 2733; 3e l., 2735.
Compagnie dite "Milk River Cattle Company", concession de terres à elle accordée, (int. McCarthy) 2096.
Compagnie dite "Minnesota-Canadian Bridge Company", bill (n° 91) la constituant en corporation, 1ère l., 1300; 2e l., 1624; comité, 2128, 2556, 3264; 3e l., 3264.
Compagnie de navigation Richelieu-Ontario, bill (n° 65) y relatif, 1ère l., 859; 2e l., 1007; comité et 3e l., 3834.
Compagnie dite "New Brunswick Petroleum Company": députés y intéressés, (int. Barker) 1012; achat d'huile sous la présidence de l'honorable M. Emmerson, soumissions, (int. Fowler) 1428; constitution en corporation, actions de l'hon. M. Emmerson, (int. Barker) 1727.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company": primes à elle payées, du 1er juillet au 31 décembre 1905, (int. Ames) 340, 860; contrat, exécution, (int. Osler) 469; membres de cette compagnie, argent à eux versé, (sub.) 1703 et suiv.; marchés conclus avec cette compagnie pour importation d'immigrants, (mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 1799, débat, 1850 et suiv.; l'h. M. Foster, 1850-71; l'h. M. Oliver, 1871; M. Borden, 1872; M. Monk, 1895, 2001; M. D. Ross, 2016; M. Northrup, 2029; M. A. K. Maclean, 2047; M. Bole, 2055; M. Perley, 2065; M. Bureau, 2073; résiliation de contrat, décret y relatif, (mot. Borden pour doc.)1912; (décret et contrats, (mot. Foster pour doc.) 2142; (suite du débat sur mot. Foster): 2146 et suiv.: M. Crawford, 2146; M. Gunn, 2164; M. l'Orateur (déc.) 2167-68; M. A. K. McLean, 2172; M. Monk, 2176, 2190, 2202; M. Foster, 2193; M. Lalor, 2206; M. Fowler, 2206; M. Miller, 2391; M. Lake, 2418; sir Wilfrid Laurier, 2433, 2472; M. R. L. Borden, 2444, 2452; l'h. M. Fisher, 2474; M. Barker, 2478-80-81-84; M. Ingram, 2478-79-80; M. Sam. Hughes, 2485-86, 2500; M. Stockton, 2490; l'h. M. Oliver, 2498; M. l'Orateur, (déc.) 2500; M. Bourassa, 2501; motion Foster mise aux voix et rejetée, 2510; immigrants amenés au Canada par cette compagnie, combien renvoyés pour incapacité mentale, physique ou morale, frais d'entretien, etc.? (int. Ames) 2513; explication de nature personnelle par M. Sifton, 2618; (mot. Borden pour doc.) 3316; motions et débats au sujet de M. W. T. R. Preston et de son témoignage, voir "Preston", lettre P").
Compagnie du Parc et de l'Ile de Montréal, Bill (n° 37) y relatif, 1ère l., 460; 2e l., 586; comité, 3264; 3e l., 3264.
Compagnie du pont et du chemin de fer de Québec (voir "Québec, ville", lettre "Q").
Compagnie du pont et du chemin de fer terminal de Fort-William à Port-Arthur, bill (n° 120) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1724; 2e l., 1847; comité, 5535; 3e l., 5582.
Compagnie du pont et des forces motrices de Mather, bill (n° 99) y relatif, 1ère l., 1415; 2e l., 1624; 3e l., 2733.
Compagnie du pont de la rivière Saint-Maurice, bill (n° 172) y relatif, 1ère l., 4050; 2e l., 5112, 5537; 3e l., 6232.
Compagnie du pont Transans-Niagara, bill (n° 161) y relatif, 1ère l., 3140; 2e l., 3324; comité et 3e l., 6188; amendement du Sénat, 2e l., 7473; adopté, 7575-76.
Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, (int. Lake) 436; évaluation des terres à elle vendues, (int. Borden) 441, (mot. Borden pour doc.) 444 1910, 2689; achat, par elle, de droits à des terres accordées au chemin de fer canadien du Nord à titre de subvention, (int. Foster) 1802; convention entre elle et le Gouvernement, concession de terres, date, etc., (int. Foster) 2087.
Compagnie de tramways, d'éclairage et de forces motrices de Rio-de-Janeiro, à responsabilité limitée, bill (n° 94) y relatif, 1ère l., 1300; 2e l., 1624; 3e l., 2733.
Compagnie dite "Twelve Mile Power Company", présentation d'un bill la constituant en corporation (mot. Macpherson pour prolongation de délai à cette fin) 3139;

Compagnie dite "Twelve Mile Power Company"—*Suite.*

bill (n° 183) la constituant en corporation, 1ère l., 4559; 2e l., 5360; 3e l., 6232; amendement du Sénat, 2e l., 7473.

Compagnie du typewriter Underwood, bill (n° 123) concernant son brevet (n° 69140) 1ère l., 1724; 2e l., 1848.

Compagnie verrière de Toledo, bill (n° 110) concernant certains brevets de la, 1ère l., 1629; 2e l., 1847; comité, 3768, 3810 et suiv., 4050; (mot. Laurier pour renvoi au comité des bills d'intérêt privé) 4050.

Compagnie dite "The Western Loan and Trust Company", bill (n° 35) la constituant en corporation, 1ère l., 460; 2e l., 586; comité, 3317; 3e l., 3523.

Compagnie Woods: paiements à elle faits, (int. Monk) 438, 439, 465, (int. Foster) 1013, 1420, (int. Taylor) 1912, (int. Northrup) 4813.

Comptes publics : comité, 2e rapport, (mot. Belcourt pour adop.) 4354; (dépôt) 129; comité des comptes publics, (mot. Laurier pour que M. Maclean (Lunenburg) remplace M. Carney comme membre) 433; comité des comptes publics, (mot. Belcourt pour permission de siéger pendant séances de la Chambre) 5665; malentendu au sujet de la convocation d'une réunion du comité, (observ. Foster) 6993; différents rapports du comité, (présentation et mot. pour adop. par M. W. J. Roche) 7668; enquêtes et rapports au sujet des comptes publics, frais, (sub.) 7793.

Compagnie de prêts, bill (n° 40) y relatif, 1ère l., 460 ; 2e l., 920 ; renvoi au comité des banques et du commerce, 920; comité, 3359; 3e l., 7193; (motion Fielding pour inscription de l'ordre (n° 39) parmi les projets du Gouvernement) 7050.

Compagnie de prêts et d'épargnes de Huron et Erié, bill (n° 21) y relatif, 1ère l., 362 ; 2e l., 541; comité et 3e l., 3834.

Compagnie de prêts et de fidéicommis de Winnipeg, bill (n° 129) la constituant en corporation, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; en comité, 6208; 3e l., 6211.

Compagnie de Québec et du lac Huron, bill (n° 103) y relatif, 1ère l., 1517; 2e l., 1767; comité et 3e l., 3523.

Compagnie du riz feuilleté Anderson, bill (n° 45) concernant son brevet, 1ère l., 503; 2e l., 809; 3e l., 2267.

Compagnie dite "Standard Trusts Company", bill (n° 147) y relatif, 1ère l., 2384; 2e l., 2790-91; comité, 5062; 3e l., 5125.

Compagnie télégraphique commerciale du Nord, à responsabilité limitée, bill (n° 139) y relatif, 1ère l., 1801; 2e l., 2128; comité et 3e l., 4506.

Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61) la constituant en corporation, 1ère l., 769; 2e l., 1346; comité, 2783, 4646 et suiv., 4857 et suiv.; 3e l., 5118; amendement Sproule, 5118, mis aux voix et rejeté, 5123 ; 3e l. et adopté, 5124.

Concessions forestières dans l'ouest, demandes de 1880 à 1896, (int. Henderson) 5638, 5895.

Congrès portal universel, représentant à Rome, (int. Chisholm) 2799.

Conmee et Bowman, entreprise de dragage, (observ. McIntyre) 1356.

Conseil privé du roi au Canada, (sub.) 370.

Convenances parlementaires : (observ. par M. l'Orateur) 3142.

Copper-Cliff, service postal, amélioration, (int. Boyce) 7912.

Coughlin, B. J., paiements à lui faits, (int. Foster) 1015.

Cour d'appel du Manitoba, bill (n° 195) y relatif, 1ère l., 5207; 2e l., comité et 3e l., 5692.

Cours de comté : leur nombre et le nombre de juges de ces cours, (int. Lennox) 1194.

Cour d'échiquier : (sub.) 506; bill (n° 156) modifiant l'acte y relatif, 2e l. et comité, 3615; 3e l., 3620.

Cour suprême : (sub.)506; renvoi de questions à cette cour par l'Exécutif, (int. Bristol) 1735; nomination d'un juge *ad hoc*, vacance, (int. Bergeron) 3143, (int. Monk) 3151, 4007 ; édifice de la cour suprême, allonge à la bibliothèque, (sub.) 7230.

Cours suprême et d'échiquier, bill (n° 67) modifiant la loi y relative, 1ère l., 921; 2e l., 1308; comité, 1309; (mot. Fitzpatrick pour renvoi au comité général) 1638; comité, 2220, 3596; 3e l., 3615.

Cour suprême de judicature du Nouveau-Brunswick, bill (n° 224) y relatif, 1ère l., 6981; 2e l., et comité, 7343 et suiv.; 3e l., 7388.

Cowie, passe migratoire du barrage de, à Milton, comté de Queen, construction, coût, (int. Crocket) 1923, (mot. Crocket pour doc.) 1927.

Creek McLaren: chaussée, (int. Clements) 609, (int. Hughes) 681.

Cumberland, C.-A., édifice public, (sub.) 6944.

DALHOUSIE, port, améliorations, (sub.) 7133.

Darrock, Alexander, nomination comme inspecteur des douanes, (mot. Ingram) 211.

Débats, comité des: nomination, (mot. Laurier) 129; réduction du quorum, 1er rapport, (mot. Gervais pour adop.) 167; 2e rapport, préparation d'un index analytique, (mot. Gervais pour adop.), débat, 2081: M. Gervais, 2081 et suiv.; M. Sproule, 2082; l'hon. M. Foster, 2082 et suiv.; sir Wilfrid Laurier, 2082; M. Ingram, 2083; M. Bourassa, 2084; l'hon. M. Brodeur, 2085; M. Sam. Hughes, 2085; M. Henderson, 2085; M. Taylor, 2086; 3e rapport, augmentation des appointements des sténographes et des traducteurs, (M. Gervais) 6414, retiré, (motion Gervais) 6862.

Débats, compte-rendu: erreur par rapport à un vote au sujet de l'enquête sur le voyage de l' "Arctic," (observ. Taylor) 3895.

Débats: publication des, (sub.) 7789.

Demers, Joseph : réclamation, (int. Boyce) 787.

Deniers publics: propositions par comités spéciaux, comportant dépense de, (observ. Borden) 7670.

Dépêches : contrats pour transport sur l'Atlantique, (int. Stockton) 194, 222, (mot. Borden pour doc.) 211, dépêches expédiées et reçues par et de ports canadiens et américains, (int. Armstrong) 204 ; distribution gratuite dans les campagnes, (mot. Lennox pour doc.) 166, 220, 738, 1626 ; (int.) 223 ; transport entre Coldwater, Lawson et Lovering, (int. Bennett) 341; transport dans région de Parry-Sound, (int. Bennett) 438; transport des dépêches en général, service, (sub.) 546; marchés pour transport des dépêches dans le comté de Peel, (mot. Blain pour doc.) 799, 1806, dans le comté de King, (int. Fowler) 1142; entre Midland et Vassey, soumissions, (int. Bennett) 1427; service quotidien à Pisquid-Road, I. P.-E., pétition à ce sujet, (int. McLean) 1619; meilleur service à Mount-Vernon, pétition à ce sujet,

Dépêches—*Suite.*

(int. Martin) 1620; transport à Prince-Albert, soumissions, (int. Roche) 1803 ; service entre Saint-Aubert et Saint-Pamphile, (int. Paquet) 2329; transport par le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, (int. Lefurgey) 2330; transport des dépêches à Saint-Hypolite, (int. Léonard) 2331, entre Winnipeg et Selkirk, (int. Roche) 3493, dans le comté d'Elgin, (mot. Ingram pour doc.) 4095-96; entre Arcola et Regina, (int. Lake) 5128; (voir aussi "Postes", lettre "P").

Dépenses: pour objets non prévus et non autorisés par le Parlement, (mot. de blâme par M. Blain), 3517, débat, 3517 et suiv.; M. Blain, 3517, 3524; M. Tobin, 3537; M. Lennox, 3540; M. Lemieux, 3548; M. Monk, 3553; l'hon. M. Hyman, 3559; M. Morin, 3564, 3587; l'hon. M. Fisher, 3575; (mot. Blain mise aux voix et rejetée) 3590-3591.

Députés: nouveaux, 3, 921, 1896, présentés, 3 et suiv., 432, 1002, 1896, députés présents aux séances de la Chambre, inscription de leurs noms, (int. Henderson) 208; nommés à des charges lucratives, depuis 1896, (int. Sproule) 222, 362, depuis 1867, (int. Bergeron) 4910, 5310, 5894, 6242, 6724.

"Der Norwester," paiements, (int. Lake) 1026.

D'Escousse, N.-E., quai, (int. Wright) 1025.

Détroit de Seymour, étude, (int. Sloan) 5455.

Dickenson's-Landing, phare, coût, (int.) 1015.

Dickison, A., carte du Yukon, (sub.) 6130.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, 1ère l., 20; 2e l., 1046; (mot. Fitzpatrick pour renvoi à un comité spécial) 1051, 1249; quand ce bill sera-t-il soumis à la Chambre ? (int. Foster) 5113; bill (n° 12): en comité, 5759 et suiv., 5834 et suiv., 5836 et suiv.; article 1er, 5780-5781; article 2, 5781; article 3, 5798, (réservé), 5901; en comité, 5897 et suiv.; article 4, 5901 et suiv., (réservé) 5929; article 6, 5954; article 7, 5962, (réservé), 5962 ; en comité, 6419 et suiv., 6500 et suiv.; article 9, 6419-6445; article 10, 6445-6451; article 11, 6452-6538; articles 12, 13 et 14, 6538; article 15, 6539; article 16, 6539; article 17, 6543; en comité, 6735 et suiv., 6800 et suiv; article 17, 6735, 6736 et suiv.; article 2 et amendements, 6800 et suiv.; article 3, paragraphe "d," 6813; article 3, paragraphe "k," 6813 et suiv.; article 3, paragraphe "r", 6825 ; article 3, paragraphe "o," 6825 et suiv.; article 3, paragraphe "s," 6826 et suiv.; article 3, paragraphe "t," 6834; article 3, paragraphe "u," 6835; article 4, 6844 et suiv. ; article 7, 6847-6860 ; en comité, 7393 et suiv., 7557 et suiv.; 3e l., et adop., 7562; amendements du Sénat, 7882 et suiv.; noms des députés qui ont pris part à la discussion de ce bill :

M. Alcorn, article 17, 6545, 6735; article 3, paragraphe "k," 6819; article 3, paragraphe "u," 6836;

M. Ames, 5795 et suiv., 5837 et suiv.; article 4, 5907 et suiv; article 11, 6520 et suiv., amendement, 6537 ;

L'hon. M. Aylesworth, 5760 et suiv.; amendement au paragraphe "d," de l'article 3, 5812-34-36, adopté, 5837; 5834, 5836 et suiv., amendement au paragraphe "l," de l'art. 3, 5876; amendement au paragraphe "p," de l'art. 3, 5890; amendements au paragraphe "q" 5892, adoptés, 5893; 5897 et suiv.; amendement à l'article 4, 5901, 5921, adopté, 5921; amendement à l'art. 5, 5930 et suiv.; art. 6, 5955 et suiv.; art. 9, 6419 et

Dimanche : bill—*Suite.*

suiv., amendement, 6419, 6442; art. 11, 6460 et suiv., 6523 et suiv.; arts 12, 13 et 14, 6538; art. 15, 6539; art. 16, 6539 et suiv.; art. 17, 6544, 6735; art. 2, 6736 et suiv.; art. 3, 6740 et suiv.; art. 2, 6770 et suiv.; art. 3, paragraphe "d," 6781, 6800, amendement, 6800-6807, 6808, adopté, 6809; 6809 et suiv.; art. 3, paragraphe "k," 6814 et suiv.; art. 3, paragraphe "n," 6822 et suiv., amendement, 6822, adopté, 6824; article 3, paragraphe "r," 6825; article 3, paragraphe "s," 6827 et suiv.; art. 3, insertion d'un nouveau paragraphe, le paragraphe "t," amendement, 6834, adopté, 6835; insertion d'un nouveau paragraphe, le paragraphe "u," amendement, 6835, adopté. 6835; autre amendement, au paragraphe "u," rayant le mot "unanimement," 6837, adopté, 6838; art. 4, 6844 et suiv., amendement, 6844; art. 7, 6847 et suiv., amendement, 6847; (observ. sur mot. Gervais) 6860 ; 3e l., 7393 ; sur amendement Ross à l'article 3, 7402 ; sous-amendement, 7405-7406, adopté, 7406 ; amendement Ross à l'art. 4, 7410 et suiv.; 7425 et suiv.; amend. à l'art. 4, 7435, retiré, 7436; amend. Martin à l'art. 5, 7440 et suiv.; sous-amend. Hughes à amend. Martin, 7448; amend. Monk à l'art. 3, 7449 et suiv.; sous-amend. Guthrie, 7454 et suiv.; amend. Galliher à l'art. 3, 7456 et suiv.; mot. pour rapport du bill tel que modifié, 7459; amend. Bourassa à l'art. 9, 7459-60, (rép. à observ. Pringle sur paragraphe "h," art. 3, 7460; sur amend. Pringle, 7479; mot. pour rapport du bill, adoptée, 7479; mot. pour examen des amendements par ordre, 7480; mot. demandant que l'amend. à l'art. 5, ne soit pas lu une 2e fois, mais que le bill soit renvoyé au comité, 7480, mise aux voix et adoptée, 7488; mot. demandant que l'article 5, renvoyé au comité soit supprimé, 7489, adoptée, 7498; mot. demandant que les amendements soient lus une seconde fois et adoptés, 7498; sur amendement Porter au paragraphe "n" de l'art. 3, 7503; motion pour 3e l. du bill, 7502, 7505, 7537 et suiv.; amendement Borden à mot. pour 3e l., 7561; amendement du Sénat 7882 et suiv., 7915, 7916;

M. Barker, 5812 et suiv., amend. au paragraphe "d," de l'art. 3, 5812, adopté, 5814, 5840 et suiv.; 3e l., amend. Galliher à l'art. 3, 7457 et suiv., sur mot. Aylesworth, amend. à l'art. 5, 7487; amendements du Sénat, 7887 et suiv.;

M. Barr, 5781 et suiv., 5881.; art. 5, 5953 et suiv.; art. 11, 6463, amendement, 6464; art. 7, 6855; observ. sur motion Gervais, 6860; sur mot. Aylesworth, amend. à l'art. 5, 7484 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'art. 5, 7491;

M. Beauparlant, art. 9, 6420, amendement, 6421, adopté, 6422; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7546 et suiv.;

M. Béland, art. 3, amendement, 6841 et suiv., adopté, 6843;

M. Bennett, art. 3, paragraphe "d," 6800 et suiv.; art. 3, paragraphe "k," 6816 et suiv.; art, 3, paragraphe "o," 6825 et suiv., amendement, 6825, retiré, 6834; art. 3, paragraphe "s," 6827 et suiv.;

M. Bergeron, 5761 et suiv.; art. 6, 5956 et suiv.; sur proposition d'amendement à l'art. 9, 6422, 6445; art. 11, 6474 et suiv.; 3e l., amend. Monk à l'art. 3, 7449 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7544; amendements du Sénat, 7890 et suiv., 7905;

Dimanche : bill—*Suite.*

M. Bickerdike, 5799 et suiv.; art. 11, 6457 et suiv.; art. 3, insertion, amendement, 6843; 3e l., amendement, 7403;
M. Black, art. 2, 6778; 3e l., amendement Ross à l'art. 4, 7410 et suiv.;
M. Blain, art. 11, 6475;
M. Bole, art. 9, 6438; art. 10, 6447 et suiv.; art. 3, paragraphe " n," 6822; art. 3, paragraphe " s," 6836 et suiv.;
M. R. L. Borden, 5785 et suiv.; 5834, 5855 et suiv.; 5899 et suiv.; article 6, 5957 et suiv.; article 9, 6423 et suiv., amendement, 6440, 6442, 6444 ; article 11, 6510 et suiv.; article 2, 6764 et suiv., 6770 et suiv.; article 3, 6809 et suiv.; article 3, amendement Bureau, 6840 ; article 3, amendement Béland, 6842 ; article 4, 6846 et suiv.; article 7, 6856 et suiv. ; observ. sur mot. Gervais, 6860 et suiv.; réimpression du bill, avant 3e lecture, (int.) 6861 ; 3e l., 7406, amendement Ross à art. 4, 7417 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amendement à l'article 5, 7481 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'art. 5, 7491 et suiv.; observations générales 7558 et suiv., amendement, 7560, mis aux voix et rejeté, 7561-62; amendements du Sénat, 782 et suiv., 7915 ;
M. Bourassa, 5764 et suiv.; avis d'une proposition d'amendement concernant le flottage du bois et la conservation des récoltes, 5893; proposition dudit amendement, 5898 et suiv., réservée, 5900; sur proposition d'amendement Aylesworth à l'article 4, 5904 et suiv.; proposition d'amendement à l'article 4, 5914, 5921, article 4 réservé, 5929; sur propositions d'amendements à l'article 5, 5938 et suiv.; article 6, 5954 et suiv.; article 9, 6427 et suiv.; article 10, 6445 et suiv.; article 11, 6452 et suiv., amendement, 6452-53, 6503 et suiv., rejeté, 6533 ; article 15, 6539 ; article 16, 6540 ; assemblée de Montréal au sujet du bill du dimanche, (débat sur explications Piché) 7015 et suiv.; 3e l., amendement Ross, 7406 et suiv.; amendement Ross à art. 4, 7421 et suiv.; amendement Martin à l'art. 5, 7436 et suiv.; amendement à l'art. 9, 7459-60, rejeté, 7460 ; sur motion Aylesworth pour 3e l. du bill 7503 et suiv., 7540 et suiv., amendement, 7537, mis aux voix et rejeté, 7553-54, amendement du Sénat, 7907 et suiv.;
M. Bristol, article 11, 6469 et suiv., 6506 ; 3e l., amendement Ross à l'art. 4, 7417, 7421 ; amend. Martin à l'article 5, 7445 et suiv.;
M. Broder, article 4, 5908 ;
L'hon. M. Brodeur, sur mot. Aylesworth, amend. à l'art. 5, 7480 ; sur mot. Aylesworth pour lecture et adoption des amendements, 7499 et suiv.; amendements du Sénat, 7910 et suiv.;
M. Bureau, article 3, 6838 et suiv.; amendement, 6838, 6839, rejeté, 6840 ; article 3, amendement Béland, 6841 ; 3e l., amendement Ross, 7407 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'art. 5, 7494 et suiv.;
M. Burrows, 5818 et suiv.;
M. Carvell, 5859 et suiv.; article 9, 6443 et suiv.; article 11, 6460, 6536 et suiv.;
M. Y. Chisholm, article 2, 6750 et suiv.;
M. W. Chisholm, en comité, art. 3, paragraphe " j ", amendement Hughes, 5874 et suiv.;
M. Clarke, article, 16, 6541 et suiv., amendement. 6543, adopté, 6543 ; sous-amend. Guthrie à amend. Monk, sur l'article 3, 7454 et suiv.;

Dimanche : bill—*Suite.*

M. Cockshutt, article 4, 5921 et suiv.; article 5, 5936 et suiv.;
M. Conmee, 5769 et suiv., 5835, 5837 et suiv., amendement au paragraphe " n " de l'art. 3, 5880, rejeté, 5884 ; 5914 et suiv.; article 6, 5954 et suiv.; article 11, 6471 et suiv.; article 16, 6541 et suiv.; article 3, paragraphe " d ", 6783 et suiv., 6810 et suiv., amendement, 6811 ; article 3, paragraphe " r ", 6825, amendement, 6825, adopté, 6825 ; article 3, paragraphe " s ", 6826 ; article 4, 6847 ; 3e l., amendement Ross, 7407 ; amendement Ross à art. 4, 7431 et suiv.; amend. Monk à l'art. 3, 7452 ; sous-amend. Guthrie, 7453 et suiv.; amend. Galliher à l'art. 3, 7457 ; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7525 et suiv.; amendements du Sénat, 7887 et suiv.
M. Daniel, 5763 et suiv.; 5792, 5808, 5853 et suiv.; article 11, 6519 et suiv.; article 16, 6541 et suiv.; article 2, 6736 et suiv.; amendements du Sénat, 7882 et suiv.;
M. L. P. Demers, 5799 et suiv.; article 11, 6525 et suiv.; article 2, 6765 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amend. à l'art. 5, 7485 ; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7514, 7515, 7521, 7543 et suiv.
M. Devlin, 5769 ; article 11, 6479 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7525 et suiv.;
L'honorable M. Emmerson, 5878 et suiv.; article 11, 6523 et suiv.;
M. Ethier, sur motion Aylesworth pour 3e l., 7534 ;
L'honorable M. Fielding, 5818 et suiv.; article 11, 6484 et suiv., 6500 et suiv., 6533 et suiv., amendement, 6536, rejeté, 6537 ; article 3, paragraphe " d ", 6786 et suiv.; article 3, amendement Bureau, 6839 et suiv.; 3e l., amend. Ross à art. 4, 7426 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amend. à l'art. 5, 7484 ; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7496 et suiv.; sur amendement Porter au paragraphe " n " de l'article 3, 7502.
L'hon. M. Fisher, article 11, 6516 et suiv., 6537 ; sur amendement Porter au paragraphe " n " de l'art. 3, 7502 et suiv.;
L'hon. M. Foster, 5759 et suiv., 5834, 5839 et suiv., 5925 et suiv.; article 11, 6514 et suiv.; article 3, paragraphe " d ", 6785 et suiv.; 3e l., amendement Ross, 7396 ; amend. Ross à art. 4, 7431 et suiv.; amend. Galliher à l'article 3, 7455 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amend. à l'art. 5, 7488 ;
M. Galliher, 5788 et suiv., 5837 et suiv., amendement au paragraphe " o " de l'article 3, 5886, rejeté, 5890 ; 5916 et suiv.; article 5, 5935 et suiv.; article 9, 6426 et suiv., amendement, 6427 ; article 11, 6521 et suiv.; article 3, paragraphe "d ", 6782 et suiv., 6803 et suiv., 6812 ; amendement Ross, 7394; amendement à l'art. 3, 5455 et suiv., rejeté, 7459 ; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'art. 5, 7490 ;
M. Ganong, article 11, 6502 et suiv.;
M. German, article 6, 5958 et suiv.; article 10, 6446 et suiv.;
M. Gervais, article 11, 6530 et suiv.; article 15, 6539 ; article 17, amendement, 6544, adopté, 6544 ; article 2, 6745 et suiv., 6755 ; article 3, paragraphe " n ", 6823 et suiv.; mot. demandant que cette loi ne devienne en vigueur que le 1er mars 1907, 6860 ;
M. Gunn, mot. Aylesworth, amend. à l'article 5, 7483 ;

Dimanche : bill—*Suite.*

M. Guthrie, 5866 et suiv.; article 5, 5951 et suiv.; 3e l., amend. Ross à art. 4, 7421 et suiv.; amendement Martin à l'article 5, 7445 et suiv.; amend. Monk à article 3, 7451, sous-amend., 7452, 7453, rejeté, 7455 ; amend. Galliher à l'article 3, 7455 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amend. à l'art. 5, 7483 ;

L'hon. M Haggart, article 3, paragraphe " d," 6785 ;

M. Henderson, 5784 et suiv., 5795 et suiv., 5873 et suiv.; article 3, paragraphe " d " 6810 et suiv.; article 3, paragraphe "k", 6814 et suiv.; article 3, paragraphe " n ", 6823 ; article 3, amendement Bureau, 6838 et suiv; article 3, amendement Ross, 6840 ; article 3, amendement Béland, 6841 ; sur mot. Aylesworth, amend. à l'article 5, 7481 ; sur mot. Aylesworth pour lecture et adoption des amendements, 7498 et suiv.; amendements du Sénat, 7883 ;

M. Herron, 5859 et suiv.;

M. Sam. Hughes, 5868 et suiv., motion pour renvoi du bill au comité spécial, 5897 ; article 9, 6422 et suiv., amendement, 6422, 6440, rejeté, 6440;; article 10, 6448 et suiv.; article 16, 6541 et suiv.; article 3, paragraphe " n", 6823 et suiv.; 3e l., 7408 ; amend. Martin à l'article 5, 7446, sous-amend. 7446, rejeté, 7448 ;

L'hon. M. Hyman, article 3, paragraphe " k ", 6832 et suiv., amendement, 6832, adopté 6834 ;

M. Jackson, 5862 et suiv., amendement au paragraphe " j " de l'article 3, 5868-69, rejeté, 5875 ; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7497.

M. Johnston, 5792 et suiv., amendements au paragraphe "d", de l'article 3, 5807, adoptés, 5809 ; article 3, paragraphe " d ", 6784, 6812; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7510 ;

M. Kemp, article 3, paragraphe " d ", 6807 et suiv.; article 3, paragraphe " k ", 6815 ;

M. Kennedy, 5811 et suiv., 5883 et suiv.; article 5, 5936 et suiv.; article 11, 6462 et suiv.; article 3, paragraphe " d ", 6802 et suiv.; article 3, paragraphe " u ", 6836 ; article 3, amendement Bureau, 6838 ; article 3, amendement Béland, 6842 ; article 7, 6853 et suiv.; 3e l., amend. Ross à l'art. 4, 7416 et suiv.;

M. Lake, article 3, paragraphe " s ", 6826 ;

M. Lalor, 5818 et suiv.;

M. Lancaster, article 9, 6432 et suiv.; article 11, 6488, 6501 et suiv.; article 16, 6541 et suiv.; article 3, amendement Bureau, 6838 et suiv.; article 7, 6848 et suiv., amendements, 6855 ; (observ. sur mot. Gervais) 6860 et suiv.;

Sir Wilfrid Laurier, 5760, 5774, 5793 et suiv., 5901 ; sur propositions d'amendements à l'article 5, 5930-40 et suiv.; article 6, 5961 et suiv.; article 9, 6425 et suiv.; article 11, 6482 et suiv.; articles 2 et 3, 6779 et suiv.; article 3, amendement Béland, 6841 et suiv., réimpression du bill avant 3e lecture, (rép. à int. Borden) 6861; le bill sera-t-il délibéré de nouveau pendant la présente session? (rép. à int. Monk) 7258 ; à quand prochaine discussion du bill? (rép. à int. Maclean) 7384; 3e l., amendement Ross, 7396; amendements du Sénat, 7907 et suiv.;

M. A. Lavergne, 5760 et suiv., 5781 et suiv., 5842 et suiv., amendement au paragraphe " g " de l'article 3, 5868, rejeté, 5868 ; amendement au paragraphe " o " de l'article 3, 5884, rejeté, 5890 ; sur proposition d'amendements à l'article 5, 5930-52 ; article 9, 6422 et suiv, amendement, 6422, rejeté, 6440 ; article 10, 6447 et suiv.; article 11, 6459 et suiv., 6508 et suiv., amendement, 6538, rejeté, 6538 ; article 2, 6736 et suiv., amendement, 6739 et suiv., rejeté, 6770 ; article 3, 6741 et suiv.; 3e l., 7406 ; sur mot. Aylesworth, amend. à l'art. 5, 7482 ; sur mot. Aylesworth, amendement à l'article 5, 7482; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7491-96; pour 3e l., 7527, 7542 et suiv.; paroles à l'adresse de M. E. M. Macdonald, à l'assemblée de Montréal, (rép. à explication de M. Macdonald sur fait personnel) 7855 ;

M. Louis Lavergne, 5900, proposition d'amendement, fabrication du sucre et du sirop d'érable, travail le dimanche, 5900, proposition réservée, 5900 ;

L'honorable M. Lemieux, article 11, 6507 et suiv.; 3e l., amend. Ross à art. 4, 7432; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7514, 7521, 7527 ;

M. Lewis, article 11, 6524 ;

M. L. G. McCarthy, 5772 et suiv., 5840 et suiv.; article 6, 5959 et suiv.; 3e l., amendement Ross, 7408 ; amend. Martin à art. 5, 7437 et suiv.;

M. M. S. McCarthy, 5857 et suiv.;

M. E. M. Macdonald, article 2, 6756 et suiv.; article 3, paragraphe " d ", 6784, 6811 et suiv.; article 4, 6846 et suiv.; article 7, 6855 et suiv.; paroles de M. A. Lavergne à son adresse, à l'assemblée de Montréal, (explication sur fait personnel) 7855; amendements du Sénat, 7910 ;

M. Macdonell, article 10, 6450; article 11, 6459 et suiv.; article 2, 6759 ;

M. McIntyre, 5929 ; article 11, 6512 et suiv.; article 4, 6845 et suiv.; article 7, 6856 et suiv.;

M. McKenzie, article 5, 5954; article 11, 6487 et suiv., 6518 et suiv.;

M. W. F. Maclean, 5789 et suiv., 5838 et suiv.; article 9, 6422 et suiv.; article 11, 6481 et suiv.; à quand prochaine discussion du bill? (int.) 7384; amendement Ross à l'article 3, 7394 et suiv.; amend. Martin à l'article 5, 7444 et suiv.; amendements du Sénat, 7896 et suiv.;

M. Marpherson, article 10, 6450 et suiv.; article 3, paragraphe " k ", 6815 et suiv. ; article 3, paragraphe " u ", 6835, amendement, 6835 ;

M. A. Martin, 5929 ;

M. T. Martin, 5868, amendement au paragraphe "h" de l'article 3, 5868, rejeté, 5875; article 5, 5946 et suiv.; proposition d'amendement à l'article 5, 5948 ; article 3, paragraphe "d", 6804 et suiv.; article 3, paragraphe "u", 6837; article 3, amendement Bureau, 6839 ; 3e l., amendement Ross à l'article 4, 7410; amendement à l'article 5, 7435, adopté, 7448; amendement Galliher à l'article 3, 7457 ; mot. Aylesworth, amend. à l'art. 5, 7485 et suiv.;

M. Miller, 5800 et suiv., 5841 et suiv., 5924 et suiv.; article 6, 5955 et suiv.; article 10, 6451; article 11, 6475 et suiv.;

M. Monk, 5790 et suiv., 5486 et suiv.; avis d'une proposition d'amendement au paragraphe "r" de l'article 3, tendant à ajouter après le mot " interprovincial ", le mot " suburbain ", 5893; article 9, 6433 et suiv.; article 11, 6481 et suiv.; article 2, 6743 et suiv.; article 7, 6760; le bill (n° 12) sera-t-

Dimanche : bill—*Suite.*

il délibéré de nouveau pendant cette session ? (int.) 7257; 3e l., 7405; 3e l., amendement à l'article 3, 7448 et suiv, retiré, 7453; amendement à mot. Aylesworth pour 3e l., 7554 et suiv., mis aux voix et rejeté, 7557 ;

M. l'Orateur, 3e l., amendement Ross, (déc.) 7395 et suiv.; sur mot Aylesworth, amend. à l'article 5, (déc.) 7481 et suiv.; sur amendement Porter au paragraphe "n" de l'article 3, (déc.) 7502; amendements du Sénat, 7882 et suiv, 7916.

M. l'Orateur-suppléant, 5765 et suiv,; 5834; 5898, 5900, 5947 (décisions) ; 6422-6433 et suiv.; 6523 et suiv.; 6532, 6735; décision déclarant irrégulier l'amendement de M. Piché à l'article 2, 6740; 6762, 6806, 6812, 6842 et suiv.; 3e l., (déc.) 7406; amend. Martin à l'article 5, (déc.) 7435 et suiv.; amend. Monk, (déc.), 7452 ; mot Aylesworth pour suppression de l'article 5, (déc.) 7490 et suiv.;

M. Pardee, article 3, paragraphe "k", 6813 et suiv., amendement, 6814, retiré, 6819;

M. Parmelee, article 11, 6522 et suiv.;

L'honorable M. Paterson, 5878 et suiv.; article 11, 6508 et suiv.;

M. Piché, article 2, 5782 et suiv.; amendement à l'article 2, 5784-85, rejeté, 5798; sur propositions d'amendements à l'article 5, 5942 et suiv.; sur proposition d'amendement à l'article 9, 6420 et suiv., 6441 et suiv.; article 11, 6478 et suiv.; article 17, amendement, 6544, adopté, 6544; article 17, 6735; article 2, 6736 et suiv.; amendement à l'article 2, 6738 et suiv., 6739 et suiv., amendement déclaré irrégulier par M. l'Orateur-suppléant, 6740; article 7, 6760; article 2 du bill, article 92 de la constitution, 6769 ; assemblée publique à Montréal au sujet du bill du dimanche, explications, (débat), 7010 et suiv.;

M. Porter, sur mot. Aylesworth pour lecture et adoption des amendements, 7499 et suiv.; amendement au paragraphe "n" de l'article 3, 7502, rejeté, 7503; amendements du Sénat, 7897 ;

M. Pringle, 5836 et suiv., amendement au paragraphe "g" de l'article 3, 5842-46-65, rejeté, 5867; article 4, 5903 et suiv.; amendement à l'article 4, 5925; sur proposition d'amendement Martin à l'article 5, 5949 et suiv.; article 6, 5955 et suiv.; article 3, paragraphe "s", 6830 et suiv.; sous-amendement Hughes à amend. Martin, article 5, 7447; observ. sur paragraphe "h", article 3, 7460 et suiv., 7475 et suiv.; amendement, 7479, rejeté, 7479 ; sur mot. Aylesworth, amend. à l'article 5, 7482 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7493 et suiv.; amendements du Sénat, 7895 et suiv.;

M. Rivet, 5930 et suiv.; proposition d'amendement à l'article 5, 5932, rejetée, 5954; assemblée publique à Montréal au sujet du bill du dimanche, (débat sur explications Piché) 7013 et suiv.

M. W. J. Roche, 5763 et suiv., 5839 et suiv., 5901 et suiv.

M. D. Ross, 5837 et suiv., 5882 et suiv., 5914 et suiv.; article 10, 6448 et suiv.; article 2, 6759; article 3, paragraphe " d ", 6782, 6808 et suiv.; article 3, paragraphe " k ", 6816 et suiv., amendement, 6820, retiré, 6821; article 3, paragraphe " n ", 6823; article 3, paragraphe " u ", 6836; article 3, 6840 et

Dimanche : bill—*Suite.*

suiv., amendement, 6840, rejeté, 6841; article 4, 6845 et suiv.; amendement à l'article 3, 7393 et suiv., 7406; amendement à l'article 4, 7408 et suiv., adopté, 7435.

M. Schaffner, 5853 et suiv.; article 11, 6509 et suiv.; article 3, paragraphe " s ", 6832 et suiv.; article 3, amendement Ross, 6840.

M. Sinclair, article 3, paragraphe " k ", 6818 et suiv.

M. Sloan, 5880 et suiv.

M. George Smith, article 11, 6455 et suiv.

M. Ralph Smith, 5768 et suiv., 5856 et suiv., 5901 et suiv.; avis de proposition d'amendement à l'article 4, 5919 et suiv.; article 11, 6453 et suiv., 6504 et suiv.

M. Sproule, 5772 et suiv., 5836 et suiv.; article 11, 6518 et suiv.; article 16, 6540 et suiv.; article 3, paragraphe "/d ", 6810; article 3, paragraphe " n ", 6822; 3e l., amendement Ross, 7396,7406 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amendement à l'article 5, 7480-85 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amendement à article 5, 7480-85 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7489 et suiv., 7497 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour lecture et adoption des amendements, 7500 et suiv.; amendements du Sénat, 7908 et suiv.;

M. Stockton, article 16, 6541 et suiv.; article 2, 6756 et suiv.; 3e l., amendement Ross à l'article 4, 7415 et suiv.;

M. Taylor, 5932 et suiv.; proposition d'amendement à l'article 5, 5932, rejetée, 5954; article 2, allusion au ch. 246 des statuts refondus d'Ontario, 6761; amendement Martin à article 5, 7437 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7489 et suiv.;

M. Telford, article 7, 6853;

l'hon. M. Templeman, article 3, paragraphe " o ", 6825, amendement, 6825, adopté, 6825;

l'hon. M. Tisdale, 5761 et suiv., 5904 et suiv.;

M. Verville, (sur proposition d'amendement à l'article 5) 5935; article 10, 6451; article 14, 6538, proposition d'amendement, 6538; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7551 et suiv.;

M. U. Wilson, 3e l., amendement Ross à art. 4, 7416.

M. Zimmerman, article 3, 6806 et suiv.; amendement Galliher à l'article 3, 7457.

Dipper-Harbour, brise-lames, (sub.) 7133.

Discours du trône, 4, 7921.

Disraéli: quai, construction, coût, etc. (int. Monk) 1429, (int. Blain) 2332 ; quai, (sub.) 7136 et suiv., 7150 et suiv.

Documents, dépôt, retard, (int. Foster), débat, 12 et suiv.; (int. Borden), débat, 739 et suiv.; (int. Borden) 1006, 1301 et suiv.; (ints. Borden, Bennett et Martin) 1418, 1419, 1420; (int. Borden) 2000; (int. Foster) 2219; (int. Borden) 2295; (int. Ames) 2297; (int. Ingram) 2390 ; (int. Lefurgey) 2390 ; dépôt de documents ordonné par la Chambre, (mot. Reid, et rép. par l'h. M. Oliver) 2881; correspondance entre MM. Griffith et Preston, quand sera-t-elle déposée ? (int. Monk) 2889; dépôt de documents par M. Oliver, 3229.

Doré: pêche dans le lac Huron, saison interdite, (int. Gunn) 2094.

Dorset : quai, construction, (int. Hughes) 435.

Douanes : recettes à Port-Stanley, Port-Bruce et Port-Burwell, (int. Ingram) 176; ministère des douanes, (sub.): 372, appointements et dépenses, 509; inspection, conseil des douanes, statistiques, 528; divers, 533; dépenses au Yukon, 534; remboursement à I. G. Baker et Cie, 534 ; conduite de M. L. G. Gagnon, percepteur à Emerson, (observ. Foster) 1635, 6146; accusations portées contre employés des douanes à Emerson depuis deux ans, (mot. Roche pour doc.) 2099; département des douanes, (int. Borden sur mot. Reid pour doc.) 6994; pour payer aux percepteurs allocation pour droits perçus par eux, (sub.) 7724; dépenses casuelles, (sub.) 7725; divers, 7727; remboursement à I. G. Baker et Cie, 7727; création de ports d'entrée dans l'ouest, (int. Lake) 7726 et suiv.

Doull, M. le capitaine J. D., nomination dans le régiment royal canadien, (int. Worthington) 4912.

Dragage: dans la province d'Ontario, montants payés ou restés dus, (mot. Bennett pour doc.) 800, 1418; soumissionnaires, (int. Bennett) 2792; dragage à Port-Arthur et Fort-William, soumissions, (int. Borden) 1911; (int. Bennett) 3324, 3593; dragage à Midland, soumissions, (int. Bennett) 1924; dans la rivière Saguenay; (mot. Girard pour doc.) 4096.

Dragueurs : de MM. Daly et Hanman, usage, (int. Taylor) 590, 786; dragueurs sous la direction des ingénieurs Lafleur et Cowie, (int. Lancaster) 4261-62; dragueur "Fielding", coût, (int. Lancaster) 4812; nouveaux dragueurs dans le Saint-Laurent, (sub.) 7776; dragueur "Galveston", (sub.) 7777.

Dragueur "Galveston," achat par le Gouvernement, (int. Barker) 2517; (sub.) 2995, 2998.

Drapeau: à mi-mât dans l'Ontario, (int. Elson) 4004; non hissé sur la tour du parlement le jour de la fête nationale, (observ. Elson), débat, 7384 et suiv., (int. Elson) 7668.

Droits d'auteur, bill (n° 189) modifiant la loi y relative, 1ère l., 4904.

Drogues et préparations: commerce, rapport de A. E. Duberger, (mot. Parmelee pour doc.) 1927.

Drouin, A. M. P., copie, (sub.) 6136.

Duncan, A. G., emploi, (int. Boyce) 440.

Duryea, Chester Burnell, bill (n° 79) concernant certains brevets de, 1ère l., 1034; 2e l., 1347; comité, 2256; 3e l., 2266.

"EASTERN Railway Supply Company," fourniture d'huile, (voir "chemins de fer de l'Etat," lettre "C").

East-Romans, directeur de la poste, renvoi et remplacement, (int. Lancaster) 795, (mot. pour doc.) 1253.

Echo-Bay: quai, construction, coût, etc., (int. Boyce) 2092; (sub.) 7245.

Eclairage électrique, appointements des inspecteurs, (sub.) 7725.

Ecole de marine, création, (int. Piché) 2796.

Edifices: édifice Wood, Ottawa, location, (int. Ingram) 191; édifices tenus à bail par le Gouvernement, à Ottawa, (int. Taylor) 192.

Edifices publics: édifice de l'ouest, aile nouvelle, coût, (int. Foster) 200; entretien et nettoyage, (sub.) 431; destruction, par incendie, (int. Lefurgey) 600; tour de l'ouest, écroulement, (observ. Borden), débat, 1195 et suiv., 1316 et suiv., 1347 et suiv., (int. Borden) 1633; tour de l'ouest, écroulement, rapport, (mot. Borden pour doc.) 3807, (dépôt du rapport par M. Hyman) 4133; (mot. Borden pour rapport des témoignages) 5499; qui a dressé les plans de la tour de l'ouest ? (int. Borden) 5666 ; édifices publics fédéraux, loyers, (sub.) 6949, 7210; loyers et réparations, (sub.) 6953, chauffage, (sub.) 6954; force électrique, et autre pour ascenseurs, (sub.) 6955; service d'eau, (sub.) 6955.

Edifices publics—*Suite.*

Edmonton, pavillon pour les immigrants, (sub.) 6941, 7238.

Edmunds, Henry, bill (n° 69) concernant certains brevets de, 1ère l., 921; 2e l., 1346; 3e l., 2267.

Elections fédérales, bill (n° 2) modifiant la loi de 1900 y relative, 1ère l., 15; 2e l., 453; (mot. Borden pour renvoi au comité) 454; comité d'enquête sur moyens d'éviter actes de corruption, et sur procédure à suivre par rapport à pétitions d'élections, (mot. Borden) 218, 243, retiré, 915; (mot. Fitzpatrick) 260, (int. Borden) 4914.

Elections fédérales contestées, (M. l'Orateur) 1 et 2, 503; bill (n° 5) modifiant la loi y relative, 1ère l., 16; 2e l., 459; élections contestées dans la Saskatchewan, en vertu de quelle loi ? (int. Maclean) 3837.

Elections partielles: quand auront lieu celles au sujet desquelles M. l'Orateur a émis ses mandats ? (int. Borden) 7916.

Electricité: exportation de l'énergie électrique et de certains liquides et gaz, bill (n° 145) tendant à la réglementer, 1ère l., 2218; 2e l., 3153; comité, 4138.

Elgin-est: vacance, mandat émis pour nouvelle élection, (M. l'Orateur) 6331.

Elevage: état satisfaisant de cette industrie, (int. Schaffner) 4817; développement, (sub.) 7619.

Employés publics: occupations ne relevant pas de leur service, destitution, (int. Walsh) 337, 472; combien sont sous-ministres, portent costume de Windsor, ont des sièges sur parquet du Sénat et de la Chambre, leurs traitements, la durée de leur service et leur rang, (int. Jackson) 354; employés du Sénat et de la Chambre des communes, combien? (int. Sproule) 1728 (mot. Sproule pour doc.) 2220, 2337, 2769, 7563.

Emprunts temporaires, (int. Borden) 175.

Esquimault: travaux de défense, (int. Hughes) 189.

Etudes et inspections, (sub.) 6957, 7217.

Examinateurs du service civil: appointements et dépenses, (sub.) 432.

Exercice financier: bill (n° 162) en modifiant le terme, 1ère l., 3140; 2e l. et comité, 5219; comité et 3e l., 5695-96.

Explications sur un fait personnel: M. R. L. Borden, débat sur mot. Foster concernant les marchés faits avec la "North Atlantic Trading Company," (remise à plus tard) 2306; explication de nature personnelle, M. Sifton, 2518; discussion sur l'indemnité sessionnelle, article du "World," de Toronto, M. Ingram, 2684; vote sur mot. Foster au sujet de la "North Atlantic Trading Company," entrefilet de "La Presse," M. A. Lavergne, 2689; article du News," de Toronto, M. Macpherson, (débat) 3144 et suiv.; entrefilet du "Globe," de Toronto, l'hon. M. Emmerson, 3232; quai de Grande-Vallée, article du "Canada," M. Monk, 3891; article de M. Cinq-Mars, correspon-

Explications sur un fait personnel—*Suite.*
dant de "La Presse," l'hon. M. Foster, 4134; achat de terres au Nord-Ouest, M. Bergeron, 4357; absence de l'hon. député de Montmagny, article de "La Presse," M. Bourassa, 4458; article de M. Cinq-Mars, correspondant parlementaire de "La Presse," signé "Blaise," et publié le 26 mai 1906, dans "La Presse," (motion de l'hon. Geo. E. Foster demandant qu'il soit donné ordre à M. Cinq-Mars de comparaître à la barre de la Chambre le jeudi, 7 juin à trois heures et demie de relevée) 4821-23, (débat) 4821; comparution de M. Cinq-Mars, 5399; l'hon. M. Foster, 4821 et suiv.; 4905 et suiv.; 5210; 5401 et suiv.; 5435 et suiv.; 5573; M. Monk 4823 et suiv.; sir Wilfrid Laurier, 4823 et suiv., 4905 et suiv.; 5216 et suiv., 5399 et suiv.; 5435 et suiv.; 5444 et suiv.; M. R. L. Borden, 4827 et suiv.; 4908 et suiv.; 5411 et suiv.; 5449 et suiv.; 5450 et suiv.; l'hon. M. Fielding, 4830 et suiv.; M. Duncan Ross, 4831; 5215; 5411 et suiv.; 5435 et suiv.; 5450; M. Sproule, 4831 et suiv.; 5422; 5436 et suiv.; M. A. Lavergne, 4832 et suiv.; M. l'Orateur, (décisions et questions): 4839, 4840, 4905; 5216, 5401 et suiv.; 5424; 5436; 5454; M. Taylor, 4841 et suiv.; M. Miller, 4842 et suiv.; M. J. J. Hughes, 4843 et suiv.; M. Jackson, 4907; M. Henderson, 4908; l'hon. M. Aylesworth, 4908; 5402 et suiv.; amendement, 5402, mis aux voix et adopté, 5422-23-24; l'hon. M. Tisdale, 4908; M. Macpherson, 5407; M. Johnston, 5412; l'hon. M. Paterson, 5413 et suiv.; M. Alcorn, 5416 et suiv.; M. German, 5416 et suiv.; M. Lennox, 5417 et suiv.; M. Miller, 5418; M. Northrup, 5418 et suiv.; M. L. P. Demers, 5420; M. L. G. McCarthy, 5420 et suiv.; M. Galliher, 5422; M. Sproule, 5422; amendement Aylesworth, demandant la radiation des mots de l'article de M. Cinq-Mars qui restreignent la question à la présente session, 5402, mis aux voix et adopté, 5422-23-24; explication par M. Cinq-Mars, 5425; (proposition d'amendement par sir Wilfrid Laurier déclarant que M. Cinq-Mars a mérité la censure de la Chambre, et demandant qu'il soit rappelé à la barre) 5448; adopté, 5453; (motion de sir Wilfrid Laurier demandant que M. Cinq-Mars soit rappelé à la barre de la Chambre pour que M. l'Orateur lui donne communication de l'amendement qui précède) 5454; (motion Laurier demandant que M. Cinq-Mars soit autorisé à se retirer) 5454; Shortis, commutation de sa peine, (explication par M. Bergeron) 5667; téléphone Bell, bill (n° 81), vote non enregistré, (M. Piché) 6734; vote non enregistré, (M. Proulx) 7781; vote inscrit, mais non donné, (M. Miller) 7781.
Exportations: en Allemagne, de 1896 à 1905, (mot. Armstrong pour doc.) 799.
Expositions: somme supplémentaire requise, (sub.) 315.

FALSIFICATIONS, bill (n° 15) modifiant la loi des, 1(re l., 221.
Farrell, R. B., pour lui payer $600 par année, (sub.) 7794.
Fer, fabrication avec le minerai du Canada, octroi de primes, (mot. Conmee) 3844 et suiv.; primes, total payé, (int. Schaffner) 7577.
Ferme d'expérimentation centrale, recettes et dépenses, (int. Taylor) 787; fermes d'expérimentation au Canada, combien, où situées, frais d'entretien, etc., (int. Martin) 1008; ferme d'expérimentation centrale, dépenses, (int. Taylor) 2327; (voir aussi stations agronomiques, lettre "S").
Fernie, édifice public, (sub.) 6946.
Ficelle d'engerbage: fabrication au pénitencier de Kingston, (int. Elson) 2098.
Fields, Jane Frances, bill (n° 191) tendant à lui faire droit, 1ère l., 5206; 2e l., 5360; comité et 3e l., 6189.
Fil métallique à clôture: importé, inspection, (int. Clements) 181.
Finances, ministère (sub.): appointements et dépenses, 380; frais de gestion, 7661; dépenses casuelles, 7662; appointements, 7662.
Fleuve Columbia, améliorations, (sub.) 7190.
Fleuve Saint-Jean et tributaires, (sub.) 7134; quai dans les eaux des estuaires, (sub.) 7135.
Fleuve Saint-Laurent: éclairage, coût, (int. Taylor) 1191, 1625; chenal des navires, (sub.) 2966; profondeur du chenal entre Québec et Montréal, (int. Gervais) 4909.
Floyd, C. et S., tués dans un accident, gratification à leur père, (sub.) 7695.
Foin: bill (n° 116) tendant à en réglementer la vente, 1ère l., 1630; projet de résolution à cette fin, par M. Beauparlant, (débat): M. Beauparlant, 4096; M. Monk, 4105; M. Boyer, 4108; l'honorable M. Fisher, 4110; M. Barr, 4113; M. Wright, 4114; l'honorable M. Brodeur, 4114; M. W. F. Maclean, 4116; M. Lennox, 4117; M. Henderson, 4117; M. McCool, 4118; M. R. L. Borden, 4122 et suiv.; (1ère l., 2e l. et adoption du projet de résolution) 4124; bill (n° 116) 2e l., 4124; (mot. Brodeur pour renvoi du bill au comité d'agriculture) 4124.
Fonte: livrée à Sorel, pour le département de la Marine, paiements, (int. Bergeron) 5129.
Forages: au Nord-Ouest, pour trouver de l'huile, du gaz, etc., (int. McCarthy) 1731, 1732; essais à Edmonton et à New-Glasgow, (sub.) 6132, 6134.
Fort-William, améliorations, (sub.) 6963.
Foster, hon. G. E.: affaire Foster-Cinq-Mars, article de "La Presse", du 26 mai 1906, signé "Blaise", (voir Explication de nature personnelle par M. Foster, lettre "E").
Found, W. A., observateur météorologique, allocation, (sub.) 3778.
Fraser, B. H. et J. F., emploi, (int. Foster) 1021.
Fredericton, N.-B.: dépôt de cavalerie, (int. Crocket) 192.
"Free Press", du Manitoba, paiements, (int. Lake) 1026, (int. Schaffner) 4067, 5894.
French, I. P.-E., bureau de poste, changement d'emplacement, (mot. McLean pour doc.) 357.
Fromage: chambres de maturation à Brockville et ailleurs, recettes et dépenses, (int. Taylor) 604, 606; (observ. Fisher sur int. Taylor) 1003; (rép. de M. Taylor à observ. Fisher) 1040, 1626, 2385; (rép. de M. Fisher à int. Taylor) 2302; peseur public de fromage, à Montréal, (int. Armstrong) 4816.
Fruits: bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, 1ère l., 1415; 2e l. et comité, 2221; comité, 2612; 3e l., 2629; fruits destinés à l'exportation, inspection, (mot. Smith pour doc.) débat, 1432 et suiv.
Fusil Ross, compagnie du, constitution, siège d'affaires, etc., (int. Worthington) 1424; (mot. Worthington pour doc.,) 1432; fabri-

Fusils Ross—*Suite.*
cation, distribution, prix, essai, etc., de ces fusils, (int. Worthington) 3327; enquête et rapport, (int. Worthington) 3496; (observ. Hughes sur le fusil Ross) 3500; hausse à combinaison "Sutherland", (int. Worthington) 4815.

GAGNE, M. le juge, ses fils et son beau-frère, situation par rapport à la maison Price, (int. McIntyre) 7577.
Galerie nationale des Beaux-Arts, (sub.) 6957.
Gallant, W. A., emploi, (int. Ganong) 1144.
Gendarmerie royale du Nord-Ouest, bureau du contrôleur, (sub.) 372; bateau-patrouille dans la baie d'Hudson, (sub.) 4981; gendarmerie à cheval, Nord-Ouest, Yukon, Alberta et Saskatchewan, (sub.) 5088.
Gaz : appointements, frais de route, appareils, etc., des inspecteurs, (sub.) 2666, 2673, 2674, 2678, 7725.
Génie civil, branche du, (sub.) 6958.
Gibier : réserves de, dans territoires non organisés, bill (n° 154) modifiant la loi de 1894 y relative, 1ère l., 2512; 2e l. et comité, 2896; 3e l., 2897.
Glace-Bay, port, amélioration, (int. Martin) 1635; amélioration, correspondance avec compagnie houillère du Canada, (mot. Martin pour doc.) 444; édifice public, 6915; amélioration du port, (sub.) 6965.
Glissoirs et barrages flottants, district de Saint-Maurice, (sub.) 7192.
Goderich, port, (sub.) 7183.
Godin, Dr A., réclamation pour dommage à sa propriété, (int Monk) 6243.
Goélette "Mathilda," sauvetage, (int. Lefurgey) 2611.
Goodall, J. A., permis de pêche à lui accordé, (int. Boyce) 6245.
Gooderham : accusations contre la receveuse de la poste, (observ. Hughes) 1636.
Goose-Harbour : pose de bouées, (int. Lefurgey) 3838.
Gourme : procédé Malein, contre, (int. Sproule) 184, (int. Staples) 348, traitement d'après ce procédé, (mot. Staples pour doc.) 444; (observ. Roche) 2760.
Gouverneur général : bureau du secrétaire du, (sub.) 369, 432; dépenses casuelles, 7795.
Grains : demandes pour modification de l'acte d'inspection, (int. Lake) 1009 ; bill (n° 207) modifiant l'acte d'inspection, 1ère l., 5752 ; 2e l., 6032 ; 3e l., 6050.
Grains du Manitoba, bill (n° 206) modifiant l'acte relatif à l'inspection des, 1ère l., 5752 ; 2e l., et comité, 6050 ; 3e l., 6289 ; grains et graines de semence, amélioration, (sub.) 7619 ; grains du Manitoba, inspecteurs en chef, (sub.) 7754 ; grains, inspection générale, (sub.) 7754.
Grand chemin de fer central du Nord-Ouest, bill (n° 78) concernant la compagnie du, 1ère l., 1034 ; 2e l., 1347 ; 3e l., 1847.
Grand chemin de fer du Nord : subvention demandée au Gouvernement, (int. Boyce) 2140, (mot. Boyce pour doc.) 2338.
Grands lacs : pêcheries, enquête, protection, (int. Bennett) 593 ; (int. Boyce) 788.
Grand-Manan, brise-lames, (int. Ganong) 1145.
Grande-Rivière de Beaupré, quai, (sub.) 7167.
Grande-Vallée : quai, coût, (int. Monk) 353 ; 1190, 1421, 3891 ; dragage, (int. Lalor) 598.
Graviers aurifères du Klondike, estimation, (sub.) 6131, 6136.
Gray, Franklin Montgomery, bill (n° 122) concernant certain brevet de, 1ère l., 1724 ; 2e l., 1848 ; comité, 5065 ; 3e l., 5069.
Grosse-Ile : quarantaine, yacht "Montmorency" et cottage au service de l'inspecteur des travaux publics, dépenses (int. Paquet) 2332.
Guelph, salle militaire, (sub.) 6923, annexe, (sub.) 6923.
Guerre sud-africaine : récompenses aux volontaires canadiens, (mot. Broder) 446, mise aux voix et rejetée, 451 ; soldats canadiens tués, blessés ou pensionnés, (int. Kemp) 1138 ; dépenses des contingents, (int. Worthington) 1618.

HALIFAX : travaux de défense, (int. Hughes) 190; emplacement de l'ancienne salle d'exercice militaire et prop. acquise en échange d'icelui, (mot. Fowler pour doc.) 800, (int. Fowler) 863 ; arsenal maritime, cession au Gouvernement, (int. Hughes) 1045 ; hôpital pour patients atteints du trachome, achat, (int. Wilson) 1804, (mot. Wilson pour doc.) 1926 ; approvisionnements de la garnison, par qui fournis, à quel prix? etc., (int. Foster) 1918.
Hamilton, salle d'exercice (sub.) 6923.
Hamilton, P. J., professeur d'agriculture, compétence, rapports à ce sujet, (int.) 1731.
Haut-commissaire du Canada en Angleterre, bureau du : appointements et dépenses, (sub.) 419 ; correspondance avec MM. Preston et Griffiths, (mot. Watson pour doc.) 213, 1910, (mot. Borden pour doc.) 1806.
Head-of-Hillsborough, receveur de la poste, (mot. Martin pour doc.) 4095.
Hetherington, Thomas P., emploi, (int. Wilmot) 5637.
Higgin's-Shore, I.P.-E., quai, construction, (int. Lefurgey) 590.
Holmes, Charles William, bill (n° 181) pour lui faire droit, 1ère l., 4559 ; 2e l., 5071 ; comité et 3e l., 5634.
Homarderies : (sub.) 3793.
Homesteads : formules de demandes pour inscriptions, employées depuis 1890, (mot. Ingram pour doc.) 214, 1910, inscriptions de homesteads, combien de colons en ont pris au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, etc., (mot. Wilson pour doc.) 214 ; irrégularités, (observ. Ames), débat, 1409 ; déclaration, irrégularités, changement dans la forme, (observ. Roche) 1409 et suiv.; délais accordés aux colons pour compléter inscriptions dans ces trois provinces, (mot. Ames, pour doc.) 214, 1910 ; homesteads contre lesquels il a été fait rapport à cause de violation de la loi, (mot. Ames pour doc.) 215 ; inscriptions de homesteads enregistrés, de 1872 au 31 décembre 1905, (mot. Lake pour doc.) 216; autorisations à demander, inscriptions de homesteads, (mot. Lake pour doc.) 217 ; inspecteurs actuels de homesteads, leurs noms, (mot. McCarthy pour doc.) 217 ; demandes d'inspection par propriétaires désirant obtenir leurs titres, (mot. Lake pour doc.) 444 ; inscriptions de homesteads, (int. Herron) 5125.
Honneurs conférés à l'occasion de l'anniversaire de la naissance du roi, sur proposition du Gouverneur général, sans égard à l'avis des ministres, (int. Sproule) 7669.
Hopewell-Hill : directeur du bureau de poste, destitution, enquête à cette fin, (int. Fowler) 1427.

Hôpitaux de marine : réparations, soin des matelots, (sub.) 3779.
Houille : droit d'exploitation, (mot. Wilson pour doc.) 4096; achat de la Cie Allan, (int. Ingram) 4355; droit sur houille arrivant par le canal de Lachine, (int. Monk) 7260, (observ. Reid) 7724 et suiv.
Houille bitumineuse : entreposage au Canada, (int. Taylor) 1916.
Houilleurs du Nord-Ouest, moyens employés par M. Caldwell pour leur procurer des claims, (int. Reid) 1035, 1517.
Houk, Henry-Luther, bill (n° 51) concernant un brevet à lui, 1ère l., 680 ; 2e l., 961 ; en comité et 3e l., 3264.
Huile : achat, (int. Foster) 1021.
Hunter, M., secrétaire particulier du ministre des Travaux publics, actionnaire d'une compagnie qui fournit des matériaux au Gouvernement, (int. Borden) 6931.

ILE du Prince-Edouard : tunnel, construction, (int. Hughes) 193; navigation d'hiver, (int. McLean) 347; construction d'un steamer à cette fin, (int. Hughes) 334; dragage, surintendant, (int. McLean) 341; nouveau dragueur, (int. Martin) 344; chemin de fer, prolongement, (int. Martin) 461; service de steamers, (int. Martin) 461; ferme d'expérimentation, établissement, (int. Martin) 593, 1008 ; chemin de fer, embranchement de West-Cape, (int. Lefurgey) 601 ; réclamations contre le chemin de fer, nomination d'un commissaire pour prendre dépositions, (int. McLean) 605; subside additionnel en 1901, décret à ce sujet, (mot. Martin pour doc.) 800; entretien des communications avec terre ferme, de 1900 à 1905, dépenses, (int. Martin) 866 ; navigation d'hiver, (observ. Martin) 1004 ; chemin de fer, embranchement entre ligne principale et pont Stanley, explorations, (int. Martin pour doc.) 1031 ; expropriation des terrains par compagnie de chemin de fer, décret nommant M. Weeks pour faire enquête, (mot. McLean pour doc.) 1032; rapport de M. Weeks (int. McLean) 1920; expropriation,, (mot. McLean pour doc.), 1252; propriété Hodgson, acquisition (mot. Lefurgey pour doc.) 1431; réclamation Haney, (int. Lefurgey) 1616; service des convois, (int. Lefurgey) 1617 ; embranchement de Montague à Cardigan, construction, (int. Martin) 1922 ; vente des journaux sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, (int. Lefurgey) 2329; transport des dépêches par le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard., (int. Lefurgey) 2330; salaires des employés sur le chemin de fer de l'I. P.-E., (int. Lefurgey) 2611, 5669; reconstruction des ateliers, (int. Lefurgey) 2799; dommages résultant d'expropriation, (mot. McLean pour doc.) 2895 ; tarif sur chemin de fer de l'I. P.-E., (mot. Lefurgey pour doc.) 3024; salaires des employés du chemin de fer de l'I.P.-E., (mot. Clements pour doc.) 3025 ; embranchement de Stanley-Bridge. (mot. Martin pour doc.) 3401 ; chemin de fer de l'I. P.-E., (sub.): 5204, améliorations à Charlottetown, 5277; chemin de fer de l'I. P.-E., soumissions pour la vente des journaux à la gare de Charlottetown (int. Lefurgey) 6417; exploitation du chemin, excédent des recettes sur les dépenses, (observ. Emmerson)7693.
Ile Griffith, acquisition, (observ. Telford) 971.
Ile-aux-Grues : passes, creusage et élargissement, (int. Paquet) 207.
Ile Hope : bois coupé par Manley Chew, (int. Bennett) 435.
Ile n° 144, baie Georgienne, offre d'achat par M. J. A. Stafford, (int. Bennett) 5129.
Ile Pelée: câble, immersion, frais, (int. Clements) 607.
Ile-aux-Perdrix : aqueduc, (sub.) 5013.
Ile du Poisson-Blanc, rivière Sainte-Marie, expropriation, plans à cette fin, etc., (int. Boyce) 196, 863, (mot. Boyce pour doc.) 1031, 1910.
Ile du Tombeau du Géant : vente, (mot. Bennett pour doc.) 1431.
Iles Woods, jetée de protection du brise-lames, (sub.) 7125.
Immigrants : combien amenés par l'Armée du Salut ? (int. Wilson) 190; combien venus en 1905 ? (int. Hughes) 202; amenés par la compagnie de l'Atlantique-Nord, contrat à cet effet, etc., (mot. Wilson pour doc.) 213; immigrants amenés du Royaume-Uni sous de fausses représentations, (mot. Smith pour doc.), débat, 3027 et suiv.; immigrants mécontents, départ du pays, (int. Sproule) 3150; immigrants européens, billets de passage, destination, (int. Armstrong) 4815, 5313; traitement des immigrants à Québec, (int. Hughes) 5639; immigrants appartenant à l'Armée du Salut, recrutement pour le Nord-Ouest, (int. Hughes) 6992; immigrants venant du Royaume-Uni, fausses représentations à leur égard, (débat sur mot. Smith, (suite), 7913.
Immigration: dépenses, (int. Sproule), 182; immigration depuis cinq ans, (int. Sproule) 185; correspondance entre le haut commissaire du Canada à Londres et son secrétaire, et W. T. R. Preston, (mot. Wilson pour doc.) 213, 1910; agents à Winnipeg recrutant mineurs pour mines de Lethbridge, (int. Verville) 1030; agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, (sub.) 1393, 1690 ; immigration belge, la North Atlantic Trading Company, discours du ministre de l'Agriculture en Angleterre au sujet du tarif de faveur, 1691, 1694, 1703 et suiv.; immigration des Iles britanniques, règles, (int. Lake) 1722; accusations portées contre agents en Angleterre par M. W. T. R. Preston, (int. Wilson) 1919; Alex. Wilson, agent en Ecosse, nomination, (int. Barr) 1920 ; irrégularités commises par agents ou autres personnes, (int. Barker) 1729; (mot. Barker pour doc.) 1926; règlements relatifs à l'immigration, (int. Smith) 3494; bill (n° 170) modifiant la loi relative à l'immigration, 1ère l., 3806; 2e l. et comité, 5325 et suiv.; comité, 5361 et suiv., 5542 et suiv.; amendements adoptés, 5552; 3e l., 5670, 5699, 5706; agences, dépenses casuelles et appointements, (sub.) 5645; agents, (sub.) 6008, 6117; bill (n° 170), amendements du Sénat, 7317, lus et adoptés, 7318.
Immigration chinoise, application de la loi y relative, (sub.) 7752.
Impressions, comité mixte des : nomination, (mot. Laurier) 174; 3e rapport, demandant qu'on ne fasse plus imprimer à l'avenir les documents parlementaires, (mot. Parmelee pour adop.) 5206.
Imprimerie de l'Etat : employés touchant moins de $12 par semaine, (int. Stewart) 7256.
Imprimeurs anglais de Winnipeg, plaintes, (int. Verville) 590, 1430; (mot. Verville pour doc.) 1033, 1431.

Incursion fénienne, pensions, (sub.) 7791.
Indiens : réserves mises sur le marché ou livrées à la colonisation, (int. Lake) 342; (sub.) : écoles indiennes, Provinces maritimes, Ontario et Québec, 743; soins et services médicaux, Québec, 743; appointements des chefs, Cap-Croker et Gibson, et l'agent d'Oka, 748; paiement des rentes annuelles en vertu du traité de Robinson, 748; arpentages sur réserves indiennes, 750; frais de justice, 752 ; Nouvelle-Ecosse : secours et graines de semence, 760; soins médicaux et médicaments, 760; Nouveau-Brunswick : appointements, 760; soins médicaux et médicaments, 760; Manitoba, Saskatchewan, Alberta et territoires du Nord-Ouest : rentes, 760 ; instruments aratoires, outils, etc. ; graines de semence, 761 ; bestiaux, 761 ; concession forestière à la baie Georgienne, 965 ; habillements, 975 ; réserve du lac Croche, rétrocession, (observ. Roche) 978 ; écoles, 979 ; études topographiques, 979; Sioux, 993, dépenses générales, 993; bill (n° 66) modifiant la loi des Indiens, 1ère l., 859 ; mot. Monk pour 2e l., (débat) 2131 et suiv., rejetée, sur division, 2136; réserve indienne des lacs Croches, 979; cession de réserves dans la Colombie-Anglaise, 985; réserves de l'Ouest, 987; réserve des Indiens du Sang à Cardston, 987; Indiens de la Colombie-Anglaise: appointements, 1116; fonds de secours, 1117; semences, 1117, soins médicaux et médicaments, 1118; écoles de jour, 1126; écoles industrielles et pensionnats, 1126; frais de déplacement, 1133 ; bureau et dépenses diverses, 1134; agence de fonctionnaires, chiffre de la population indienne, (int. Armstrong) 1136; Indiens du Yukon : fonds de secours et soins médicaux, 1253; éducation, 1275; Indiens en général : inspection des agences et réserves, 1276; ventes de terres des Indiens dans l'Algoma-est et l'Algoma-ouest, (int. Boyce) 2141; (mot. Boyce pour doc.) 2337; rapports des agents à ce sujet, (mot. Boyce pour doc.) 2337; Indiens du Sang, concession de leur réserve, province d'Alberta, (mot. Sproule) pour doc.) 2338; réserve du Poisson-Blanc, vente, (int. Bennett) 2515, 2794; population indienne du comté de Victoria et son médecin, (int. Wilson) 2515; nombre d'Indiens et d'agents, etc., au Yukon, (mot. Armstrong pour doc.) 3023; écoles indiennes, plaintes au sujet des études, (int. Armstrong) 3329; Indiens du Sang, réserve, rapport, (mot. Lennox pour doc.) 3807; (mot. Taylor pour doc.) 3891; acquisition de bestiaux pour les agences indiennes, (int. Herron) 4814; bill (n° 194) modifiant loi relative aux Indiens, 1ère l., 5113; 2e l. et comité, 5558; 3e l., 5670; dépenses pour Indiens n'ayant pas de traités, (int. Armstrong) 5129; Indiens du groupe de Pasqua, abandon de terres, (int. Lake) 5638; aliénés dans les asiles de Brandon et de Selkirk, (sub.) 6141; pensionnats et écoles industrielles, (sub.) 6141.
Ingénieur consultant général du gouvernement canadien : appointements et dépenses, (sub.) 432.
Ingram, M. A. B., remet son mandat de député, (lecture de sa lettre par M. l'Orateur-suppléant) 5314.
Inspection générale : bill (n° 165) modifiant la loi y relative, 1ère l., 3315.
Institut impérial de Londres: étalage canadien, renouvellements et améliorations, (sub.) 325; renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.) débat sur mot. Paterson, 682 et suiv.
Institut minier du Canada, (sub.) 6100, 6128.
Intercolonial: situation financière, (observ. Emmerson), débat, 130 et suiv., 277 et suiv., huile fournie par la compagnie de pétrole du Nouveau-Brunswick, (int. Barker) 177; nombre d'employés, chaque année, de 1899 à 1905, (int. Morin) 223; permis de circulation, dépositions, (mot. Borden pour doc.) 363; huile d'éclairage, achat, (int. Fowler) 464; trafic-marchandises, tarif, (int. Sinclair) 466 ; transport de la houille, (int. Gauvreau, 472; station du chemin d'Elgin, bois y charroyé, (int. Paquet) 602; voyageurs de Saint-Jean-Port-Joli à Lévis, prix de transport, (int. Paquet) 602; travaux, soumissions, (int. Gauvreau) 789; pensions aux employés, (int. Daniel) 790; combien d'employés, de juillet à décembre, en 1903, 1904 et 1905? (int. Barker) 1010; accident de Belmont, enquête et réclamations, (int. Laurence) 1027; gare de Saint-Philippe, trafic du bois, (int. Lapointe) 1028; vols par employés, (int. Fowler) 1030; nouveaux ateliers, changement d'emplacement, (int. Fowler) 1426; achat d'une propriété à Halifax, (int. Borden) 1804; établissement de dépôts de houille, achat de terrains à cette fin, (int. Barker) 1918; voix de garage de Denning à Pugwash, coût, etc., (int. Barker) 2139; quai de Langville, sur l'embranchement de Pugwash, coût, etc., (int. Barker) 2139; attributions de F. J. Logo, chef-mécanicien, (int. Lapointe 2609; emploi du train Joughin, (int. Fowler) 2800; tarif d'entier parcours, (mot. Lefurgey pour doc.) 3024; achats de charbon de la compagnie de Fundy, (int. Ames) 3325, de la compagnie de Strathcona, (int. Ames) 3325; gare de Lévis, pavage, coût, (int. Paquet) 4820; (sub.): pour renforcer ponts, 5139; déviation de la ligne à Mitchell, 5195; améliorations à Drummondville, 5195; à la Rivière-du-Loup, 5195; à Newcastle, 5195, à Campbellton, 5195; à Halifax, 5195; à Truro, 5198; à Stellarton, 5198; à Pictou, 5199; freins à air Westinghouse, 5199; prolongement jusqu'à Sydney-Mines, 5200; matériel roulant, 5201; améliorations le long de la ligne, 5204; service de messageries, différend, (int. Gauvreau) 5311; agrandissement des installations à Lévis, 5489; établissement d'une double voie sur une partie du parcours, 5490; outillage et appareil pour manutention de la houille, 5491; acquisition de terrains à Moncton, dépositions à ce sujet, (observ. Ames), débat: M. Ames, 5963 et suiv.; 6001 ; l'hon. M. Emmerson, 5968-72 et suiv.; l'hon. M. Foster, 5980 et suiv.; l'hon. M. Fielding, 5985 et suiv.; M. R. L. Borden, 5990 et suiv.; M. W. J. Roche, 5995 et suiv.; M. Sproule, 5998 et suiv.; proposition d'amendement Ames, 5971, mise aux voix et rejetée, 6002; exploitation du chemin, excédent des recettes sur les dépenses, (observ. Emmerson) 7693; (sub.): service d'eau, 7694; station de Saint-Moïse, voie de garage, 7694; installations à Halifax, 7695; achat de terrains, achat d'huile, etc., de M. Lodge ou par son entremise, (observ. Barker), débat, 7695 et suiv.; (sub.): échelles de côté pour wagons fer-

Intercolonial—*Suite.*
més, 7712; matériel roulant, 7712; améliorations à Rothesay, 7712; ateliers et terrain, à Moncton, 7712; pour renforcer ponts, 7713; nouvelles voies de garage et de service, 7714; améliorations le long de la ligne, 7714; pour mettre le chemin de fer entre Indiantown et Blackville en état de service, 7714; emploi des nolrs, (observ. Clements) 7715; accident de Belmont, (observ. Laurence) 7717.
Intérieur: ministère, (sub.) 375; appointements et dépenses, (sub.) 419; rapport, dépôt, (mot. Borden pour doc.) 502, (int. Borden) 503, 586; appointements, (sub.) 5644-45; divers, (sub.) 6003; divers, frais de litige, (sub.) 6094; cartes du Canada et des territoires du Nord-Ouest, (sub.) 6096, 6127; appointements, (sub.) 6125, 6126, 6127.
Interprétation: bill (n° 171) modifiant la loi y relative, 1ère l., 4001; 2e l., comité et 3e l., 5692.
Inverness, édifice public, (sub.) 6915; port, réparations, (sub.) 6979.
Invitation au roi et à la reine à visiter le Canada, adresse à cette fin, (mot. Belcourt) 1737; deux messages du Sénat à ce sujet, (lecture par M. l'Orateur) 2307; message au Sénat, (mot. Laurier) 2384.
Irvine, Minnie Florence, bill (n° 182) pour lui faire droit, 1ère l., 4559; 2e l., 5071; comité et 3e l., 5634.

JAPON : traité conclu avec ce pays, documents y relatifs, (mot. Borden pour doc.) 129, 738, (rép. par l'hon. M. Paterson) 868; (mot. Borden pour doc.) 1418, 3435 ; victimes de la famine, envoi de farine par le Canada, (sub.) 325; traité, documents y relatifs, (dépôt) 1999; (mot. Borden pour doc.) 5896.
Japonais: rapatriement, (observ. Sproule) 3231.
Jeunes filles: vendues ou mises en esclavage pour fins immorales, à la Colombie-Anglaise, (mot. Borden pour doc.) 1798.
Johnson, M., statisticien, mise à la retraite et remplacement, (int. Cockshutt) 4069.
Journaux: anglais, annonces y publiées, (int. Ames) 592; journaux étrangers, port, réduction, (int. Taylor) 5666.
Juges: juges des cours provinciales, bill (n° 13) modifiant la loi de 1905 les concernant, 1ère l., 20; paiemets à eux faits, (mot. Lennox pour doc.) 214; 2 l. du bill (n° 13) 890; juges faisant partie de compagnies d'affaires, (int. Sproule) 186; circulaire à eux adressée par le ministre de la Justice, (int. Léonard) 1627; juge du district d'Atlin, indemnité de subsistance, (sub.) 506; juges (Yukon), frais de déplacement, allocations de subsistance, (sub.) 507; traitement et travaux des juges, (mot. Lennox pour doc.) 797; bill (n° 83) modifiant loi relative aux juges des cours provinciales, 1ère l., 1135; 2e l. et comité, 1820; 3e l., 1832.
Juges de la cour suprême, congé d'absence, juges *ad hoc*, (int. Monk) 1143; juges des cours de comté, leur nombre, (int. Lennox) 1194, abrogation des articles de la loi fixant le nombre de ces juges, (int. Lennox) 1805, dates des commissions nommant certains d'entre eux, etc., (int. Lennox) 2097; juges du Manitoba, traitements, (projet de résolution Fitzpatrick), retiré, 4004-05, (mot. Lemieux pour comité sur autre projet, 4265; (observ. Lennox au sujet du
Juges de la cour suprême—*Suite.*
progrès du bill (n° 13), 4645, 5314; juges du Manitoba: traitements, (en comité sur projet de résolution) 5130 et suiv.; bill (n° 13) qu'en sera-t-il fait ? (int. Lennox) 5208; en comité sur bill (n° 13), 5499 et suiv.; quand se continuera la discussion sur le bill (n° 13), (int. Lennox) 5668.
Juifs: massacre en Russie, (observ. Macdonell), débat, 233 et suiv.
Justice: ministère, (sub.) 371; administration, 504, dépenses diverses, 505; frais de litiges, 7741; frais de gestion, 7742; appointements, 7751.

KEECH, Hiram, emploi, (int. Ingram) 204.
Kentville: champ de tir à la cible, (int. Hughes) 201, 1143.
Kettleby: receveur de la poste, (int. Bennett) 3493.
Kéwatin: administration, (int. Roche) 336.
Kingston, édifices militaires, (sub.) 6923.

LAC Balsam : voie fluviale de là vers le nord, (int. Hughes) 607.
Lac Cecebe: phare, construction, (int. Bennett) 438; (mot. Bennett pour doc.) 1032; paiements aux ouvriers, (int. Bennett) 1735.
Lac des Deux-Montagnes: levés hydrographiques, le Gouvernement se propose-t-il d'en faire faire sur ce lac ? Quand, et combien faudra-t-il de temps pour achever ce travail ? (int. Piché) 342.
Lac Mégantic, jetées, (sub.) 7168.
Lac Saint-François, P.Q., îles: combien, à qui ? etc., (int. Bergeron) 7854, 7856.
Lac Saint-Louis : levés hydrographiques, sont-ils terminés ? (int. Piché) 342.
Lac Winnipeg, steamer pour service, construction, (sub.) 7779, 7815.
Ladysmith, édifice public, (sub.) 6946.
Lafferty, Dr, paiements à lui faits, (observ. Roche) 994.
Laitage, développement, (sub.) 7619.
Lambkin, W. L., gratification d'une année de salaire au lieu de sa pension, (sub.) 7795.
Lamont, M. J. H., représentant du ministère public, honoraires, (int. Wright) 1012; emploi, (int. Boyce) 2329, 2770, 3326.
Langevin, sir Hector, décès; éloge par M. R. L. Borden et sir Wilfrid Laurier, 5209.
Langmuir, M., (voir " Compagnies d'assurance, lettre " C ").
Laprairie: brise-lames, construction, adjudication de l'entreprise, (int. Monk) 789.
La " Presse ", du 26 mai 1906, article de M. Cinq-Mars, signé " Blaise ", 4134 (voir explication personnelle, lettre " E ").
Leamington: bureau de poste, (int. Clements) 607.
Législation comparée, association de, souscription, (sub.) 7741.
Leonardville : quai, construction, (int. Ganong) 3332.
Lèpre : bill (n° 115) y relatif, 1ère l., 1630 ; 2e l., et comité, 2247 ; 3e l., 2251.
" Leslie & Company," Yukon, paiements faits à cette maison, (int. Taylor) 7256.
Lethbridge : grève des houilleurs, (int. Verville) 591 ; (mot. Smith pour doc.) 1032.
Levés hydrographiques, (sub.) 3778.
Lévis : bassin de radoub trop petit, (int. Carrier) 4818 ; quarantaine, travaux, coût, (int. Paquet) 4820; gare de l'Intercolonial, pavage, coût, (int. Paquet) 4820 ; camp, construction de bâtiments, (sub.) 7383.

Lewis, Jamieson Webster, affranchissement, bill (n° 85) y relatif, 1ère l., 1190; 2e l., et comité, 2897 ; 3e l., 2902.
Libération conditionnelle : d'après quelle règle accordée, prisonniers libérés, récidivistes, (int. Bergeron) 4262.
Liddle, David, nomination comme aide-inspecteur des poids et mesures, (mot. Ingram) pour doc.) 211.
Lindsay : champ de tir, établissement, (int. Hughes) 608.
Listes électorales : impression pour l'année actuelle, (int. Borden) 2515.
Little-Currant : receveur de la poste, destitution et remplacement, (int. Boyce) 2798.
Livres : importés, droits, (int. Lavergne) 4356.
Loi électorale et indépendance du Parlement, bills y relatifs, rapport du comité nommé pour les étudier, (int. Borden) 7261.
London : bureau de poste, améliorations, coût, (int. Elson) 2098 ; nouvelle salle militaire, coût, (int, Elson) 2098 ; directeur du service postal par chemins de fer, (int. Armstrong) 3493 ; édifices militaires, (sub.) 6924 ; hôtel des postes (sub.) 6924.
Louisbourg : hôpital de marine, construction, coût, garde, etc., (int. Daniel) 1917, 2089.
Lumb, capitaine H. W., mise à la retraite, (int. Hughes) 1190.
Lumière électrique : appointements des inspecteurs, (sub.) 2666, 2674.

McCABE, Joseph, directeur de la poste à Iona, destitution et remplacement, (mot. McLean pour doc.) 357.
McIntosh, Eileen-Mary bill (n° 185) pour lui faire droit, 1ère l., 4870 ; 2e l., 5071; mot. Northrup) 5574 ; comité, 6190 ; 3e l., 6208.
Macleod : palais de justice et ameublement, coût, (int. Blain) 2095.
McLeod : R. A., inscription de homestead, (int. Ames) 5638.
McRae, Edmund, disparition d'une lettre mise à la poste par lui, (int. A. A. McLean) 7122.
McRae, Hector, achat de terre dans la Colombie-Anglaise, (int. Sproule) 6415.
Magazines : frais de port, augmentation, (int. Cockshutt) 2334, 2893.
Magog : érection d'un bureau de poste, (int. Worthington) 353 ; édifice public, (sub.) 6917.
Main-d'œuvre étrangère : loi y relative, jugement du juge Anglin, appel (int. Taylor) 355.
Maisonneuve, élection partielle, (observ. Monk), débat, 2255, 2274, 2278, 2279, 2284.
Manitoba : extension des limites, conférence à ce sujet, (int. Roche) 205; terres marécageuses, correspondance, etc., à ce sujet, (mot. Staples pour doc.) 358 ; chemirs et ponts de colonisation, (sub.) 7192.
Marbres ouvrés, importés, sous-évaluation, (int. Maclean) 5455.
Marchandises anglaises : importation, détaxe, fausses déclaration, (int. Armstrong) 2609.
Marine marchande du Canada : (observ. Lewis) 1201 ; rapport annuel, (dép°t) 5118.
Marine norvégienne : concurrence, article du "Record," de Sydney, (observ. Black) 4188 et suiv.
Marine et Pêcheries : ministère, appointements et dépenses, (sub.) 384; agence de Montréal, employés, local, etc., (int. McLean) 1141; agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3684 et suiv.
Matelots: naufragés et dans le dénûment, (sub.) 3781; enrôlement forcé dans la Colombie-Anglaise, enquête, (int. Borden) 5116.
Médailles et terres aux Canadiens employés en Egypte en 1870 et 1880, et dans l'expédition à la rivière Rouge en 1870, (int. Hughes) 436, 465, 503.
Medicine-Hat, édifice public, (sub.) 6942.
Merwin, George T., paiements à lui faits, (int. Foster) 793; (int. Northrup) 3499.
Messages de Son Excellence : budget, 128 ; commission de régie interne, nomination, 128; crédits supplémentaires, 1808, 2078; remerciements pour adresse en réponse au discours du trône, 1999, 2000; sanction royale, 3230, 4354, 4470 ; deux messages concernant budgets supplémentaires, 5835 ; prorogation, 7914.
Mesures du Gouvernement : priorité, (mot. Laurier) 2881, 4678.
Métis : cession de leurs scrips, (observ. Lake) 7578, 7787.
Midland, port, (sub.) 7185.
Milice, (sub.) 372; service impérial de renseignements militaires, (mot. Belcourt pour doc.) 444; harnais, où et par qui fabriqués, (int. Fowler) 595; fourniture de denrées alimentaires, (mot. Smith pour doc.) 800; écoles d'instruction militaire, enquête, (int. Hughes) 1144; corps de musique militaires dans les fêtes religieuses, (int. Hughes) 1192; achat de charbon par le département, à Winnipeg, (int. Roche) 2141; 2ième batterie de campagne, gardien de la, (int. Hughes) 2796; projet de résol. de sir F. Borden, modifiant loi de la milice, 4265, comité, 5320; 1ère l., 2e l. et adoption, 5320; bill (n° 201) à cette fin, 1ère l., 5321; 2e l. et comité, 5670; 3e l., 5672; (sub.): exercice annuel, 5135; artillerie, armes, champs de tir, etc., 7360; cartouches de réserve, fabrication, 7377; solde et suppléments, 7377; exercices annuels, 7378; habillements et petits équipements, 7381; bibliothèque administrative, 7382; appointements, 7382; camps de manœuvres, 7382; uniformes pour le 80e régiment de Nicolet, (int. L. Lavergne) 7912.
Miliciens, en activité de service au Nord-Ouest, concessions de terres, bill (n° 177) y relatif 1ère l., 4261; 2e l. et comité, 4918; 3e l., 5014-5015; recrutement et transport des miliciens aux camps d'exercice, (observ. Hughes) 6143.
"Military Gazette", publication, (int. Clements) 601.
Miminigash : brise-lames, réparations, (int. Lefurgey) 207; port, dépense, (mot. Lefurgey pour doc.) 2337.
Mines : concession à Ray et Bronson, date, conditions, revenus, etc., (int. Foster) 1801; annulation, (int. Borden) 1911; lois minières, Yukon, (voir Yukon, lettre "Y"; surintendant des mines, appointements, (sub.) 6083; (voir "Houilleurs", lettre "H").
Ministère : changements, explication, (int. Borden) 233; (observ. Laurier) débat, 260 et suiv.; changements, l'hon. M. Fitzpatrick nommé juge en chef de la cour suprême, l'hon. M. Aylesworth, ministre de la Justice, et l'honorable M. Lemieux, directeur général des Postes, (explication par sir Wilfrid Laurier) 4642.
Ministres et sous-ministres : ne devraient pas exercer la profession d'avocat,, (mot. Lennox), débat, 1752, suite du débat, remise à plus tard, (mot. Lennox) 2130 ; suite du débat, 2802 et suiv.; amendement Fitzpatrick, 2867, mis aux voix et adopté, 2877.

Miscouche, I. P.-E., batture, bouée, (int. Lefurgey) 601.
Minoterie du lac des Bois et de Kéwatin, bill (n° 111) y relatif, 1ère l., 1629; 2e l., 1847; comité et 3e l., 3264.
Moberly, H. J., emploi, (int. Lake) 6984, (rép. de M. Fisher) 7123; (observ. Staples) 7644.
Monnaies : bill (n° 196) modifiant la loi y relative, 1ère l., 5207; 2e l., comité et 3e l., 5692-93-95; monnaies d'argent: usées, rachat, (int. Martin) 345; monnaie d'argent des Etats-Unis : retirée de la circulation en Canada, montant, (int. Blain) 1618; (int. Bergeron) 5208.
Montagnes du Dauphin (Riding Mountain), réserve forestière, déplacement des limites, (int. Roche) 791; établissement de colons sur cette réserve, (int. Roche) 1031; rapports des fonctionnaires, (mot. Roche pour doc.) 1798.
Montagnes Selkirk, C.-A., amélioration des grottes, (sub.) 6004.
Montmagny : fermeture de la fabrique de cigares de, et renvoi de l'officier d'accise, (int. Paquet) 2333; receveur de la poste, (int. Léonard) 3492; Louis Dionne, percepteur des douanes et maître du port, traitement, (int. Paquet) 4820; édifice public, (sub.) 6919.
Montréal : emplacement pour érection de casernes militaires, (int. Monk) 345 ; hôtel des postes, améliorations, (int. Monk) 347; ouvrage de surcroît et absences des employés, augmentation ou réduction de salaire pour ces causes, (int. Monk) 352 ; commission du port, (mot. Rivet pour doc.) 1172 et suiv., adoptée, 1252; cale de radoub de Tate, loyer, (int. Reid) 1425 ; commission du port, bill (n° 124) y relatif, 1ère l., 1725 ; 2e l. et comité, 2251 ; comité, 2267, 2693 ; 3e l., 2732 ; port de Montréal, recettes et dépenses, (int. Sinclair) 2800 ; commission du port, honoraires de présence payés à chaque membre et ex-membre, (int. Daniel) 1730 ; monument à l'honorable John Young, (voir "Young", lettre "Y") ; avance de certaines sommes à la commission du port, (mot. Fielding pour comité sur projet de résolution) 5753, en comité, 6893; projet lu et adopté, 6894; bill (n° 222) concernant la commission du port de Montréal, (avance de certaines sommes d'argent) 1ère l., 6894 ; 2e l. et comité, 7039 ; 3e l., 7047 ; casernes pour la troupe permanente, (sub.) 6920; hôtel des postes, améliorations, (sub.) 6920 ; améliorations en aval du courant Sainte-Marie, (sub.) 6963, 7232.
Moose-Jaw, édifice public, (sub.) 6942.
Mount-Buchanan, I.-P.-E., directrice du bureau de poste (Mme Sarah Smith), destitution et remplacement, (mot. Maclean pour doc.) 2099.
Mugford, John C., réclamation, (int. McLean) 604.
Murray-River, terrains expropriés, réclamation des propriétaires, (observ. A. A. McLean) 6144.
Musée Victoria : modification du plan, (int. Perley) 1192 ; construction, (int. Perley) 1192 ; devis, etc., (mot. Perley pour doc.) 1798 ; matériaux, (int. Fowler) 2091 ; achat et préparation d'échantillons, (sub.) 6133 ; (sub.) 6899.
"Mutual Reserve" (voir "Compagnies d'assurances", lettre "C").
NATURALISATION : lois de, dans colonies de l'empire, (mot. Borden pour doc.) 358, 1519 ; Américains ayant prêté serment d'allégeance à la république de Cuba et qui prennent des homesteads dans l'Ouest canadien comme sujets britanniques, (int. Taylor) 356, 433; loi de naturalisation, application, (sub.) 7792.
Naufrages sur le Saint-Laurent (int. Borden) 175; (mot. Borden pour doc.) 211, (int. Bergeron) 604, 795, 1007, 1135 ; sur la côte du Pacifique, (int. Smith) 350, (mot. Smith pour doc.) 445, (mot. Borden pour doc.) 1798 ; enquête, (sub.) 4981.
Navigation : dans le détroit de Northumberland, (int. Hughes) 1304; nouveau steamer, (mot. Martin pour doc.) 1927; navigation maritime dans les eaux de la Colombie-Anglaise, (observ. Macpherson) débat, 1521 et suiv.; aide à la navigation, (mot. Borden pour doc.) 1798; feux pour la navigation, par qui fournis ? (int. Bennett) 4818; aide à la navigation, (sub.) 7800.
Navires : sûreté des, bill (n° 48) modifiant la loi y relative, 1ère l., 578 ; 2e l. et comité, 1188; 3e l., 1252; comité et 3e l., 4124; comité, 7056; 3e l., 7062; (motion Fielding pour inscription de l'ordre (n° 37) parmi les projets du Gouvernement) 7049.
Navires de l'Etat : approvisionnement, dépenses, (int. Foster) 1014 ; service, personnel et nombre de navires, (int. Foster) 1028, 1140 ; entretien et réparations, y compris l'"Arctic", (sub.): 3279 et suiv., 3435 et suiv., 3899 et suiv., 4031 et suiv., 4193 et suiv., 4872 et suiv., 4928 et suiv.
Neepawa, édifice public, (sub.) 6931.
Nelson, John, emploi, (int. Lake) 194, 470.
"New Brunswick Petroleum Company", (voir "Compagnie", lettre "C").
New-Westminster, édifice public, (sub.) 6947.
Niagara : camp militaire, approvisionnement de fourrage, (int. Macdonell) 4913.
Nicholas, Benjamin Charles, nomination, (sub.) 7724.
Nicolas, Frank, index des rapports de l'Intérieur, (sub.) 6130.
Nicolet, édifice public, (sub.) 6921.
Nixon, Joseph, emploi, (int. Foster) 200; rapport à son sujet, (int. Foster) 469; rapports postérieurs au 3 avril 1905, (mot. Foster pour doc.) 800; paiements à lui faits, (int. Foster) 1142.
Noble, W. H., emploi, (int. Foster) 1021.
North-Bay, édifice public, (sub.) 6925.
North-Head: brise-lames, soumissions pour construction, (int. Ganong) 595.
Nouveau-Brunswick: ports et rivières, (sub.) 7239.
Nouvelle-Ecosse: hon. D. C. Fraser nouveau lieut. gouverneur, conditions de sa nomination (int. Borden) 867; ports et rivières, (sub.) 7238.

OBSERVATOIRE astronomique de l'Etat ; appointements des employés, (sub.) 6022.
Observatoire magnétique, (sub.) 3777.
Ogden, William Edward, bill (n° 210) tendant à lui faire droit, 1ère l., 6143; 2e l., 6232; comité et 3e l., 6892.
O'Gorman, John, emploi, (int. Elson) 1138.
Ontario: dragage, (int. Bennett) 433, (sub.) 7211; ports et rivières, (sub.) 7184, 7210, 7245; outillage neuf de dragage, (sub.) 7191.
Or et argent ouvrés, bill (n° 211) concernant la vente et le poinçonnage, 1ère l., 6143; 2e l., 6419; comité, 7782; 3e l., 7785.

Or du Yukon: droit régalien, combien perçu? (int. Sproule) 5126.
Ordres permanents: comité des, rapport, (mot. Macpherson demandant adoption) 2890.
Orillia: bureau de poste, place de directeur vacante, (int. Bennett) 340.
Osoyoos, édifice public, (sub.) 6947.
Ottawa: bureau de poste, reconstruction, (int. Blain) 469, (int. Borden) 1634, observatoire d'astronomie, pose de fils électriques, soumissions, (int. Ames) 790 ; marché avec MM. Ahearn et Soper, (int. Ames) 1923; hôtel des postes, employés touchant moins de $12 par semaine, (int. Stewart) 6416; observatoire astronomique, (sub.) 6896; édifice des archives, (sub.) 6897; hôtel des monnaies, (sub.) 6897 ; édifice du parlement, agrandissements, etc., (sub.) 6898; musée Victoria, (sub.) 6899; édifices de l'est et de l'ouest, (sub.) 6900; nouveaux édifices administratifs, (sub.) 6912 ; départements de l'administration, tiroirs en acier, tablettes sur rouleaux, etc., (sub.) 6925; édifices publics, (sub.) 6948; nouveaux magasins militaires, 7233; revêtement en pierre de Nepean, reconstruction, 7233; édifices administratifs, aménagements, 7234; hôtel des postes, aménagement et réfections, 7234.
Ouvriers: protection des ouvriers, sur chemin de fer Transcontinental National, (int. Smith) 348; ouvriers italiens importés à Montréal, enquête par sous-ministre du Travail, (mot. Verville pour doc.) 1927.
Owen-Sound, édifice public, (sub.) 6925, 7210; port, dragage, (sub.) 7185.
"Pacific Marine Underwriters," (voir "Association," lettre "A").

PALMER'S-POINT, phare, construction, réclamation de G. W. Palmer, (int. Fowler) 6244.
Palmerston: choix d'un receveur de la poste, (observ. Barr) 2389, 2515.
Pâques, ajournement, (mot. Laurier) 1301.
Parc Grimsby, perception de droits d'entrée, (observ. McIntyre en comité sur bill (n° 12), observance du dimanche) 6856.
Parc des Montagnes-Rocheuses, bill (n° 164) modifiant la loi y relative, 1ère l., 3314; 2e l. et comité, 4846, 4871; 3e l., 4918.
Parc Yoho: chemins et autres travaux, (sub.) 6094.
Parlement: éclairage électrique sur la terrasse, installation, coût, (int. Ames) 1621.
Parry-Sound, quai, (sub.) 7185.
Passe du Nord, (sub.) barrages, 5286.
Pâturage: baux pour plus de trois ans, (mot. Ames pour doc.) 216; bail (n° 2059) de H. P. Brown, (int. Ames) 5311.
Payette, Philias, réclamation, (int. Léonard) 5454.
Pêche: à la claie, dans comté de Charlotte, nouveaux permis, à qui accordés, (int. Ganong) 1619; permis accordés dans le comté de Queen, (int. Lefurgey) 4264.
Pêcheries : juridiction du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux, (int. Lefurgey) 794; (mot. Lefurgey pour doc.) 1031, 3152; (mot. Borden pour doc.) 799; (sub.) inspecteurs, gardes-pêche, etc., 3735, 3801 ; service de protection de pêcheries, 3796, 3802 ; exposition des pêcheries du Canada, 3799; primes de pêche, distribution, 3800; usines pour réduction du chien de mer, 3800, 3803; école de salaison de poisson, 3801; bill (n° 223) relatif aux pêcheries, 1ère l., 6895.
Perr, Jean-Albert, bill (n° 169) tendant à lui faire droit, 1ère l., 3492 ; 2e l., 3834 ; comité, 5070, 5582 ; 3e l., 5595.
Pénitenciers : fourniture de la farine (int. Staples) 353, (int. Taylor) 468, 800 ; (observ. Bennett) 972 ; Saint-Vincent-de-Paul, gardiens, appointements, (int. Léonard) 471; salaires des employés, augmentation, (int. Léonard) 2331; (projet de résol. Fitzpatrick) 4005 ; en comité, 4181 ; bill (n° 176) relatif aux pénitenciers, 1ère l., 4187 ; comité, 5522, 5537 ; 3e l., 5542 ; amendements du Sénat, (mot. Aylesworth pour 2 l.), adoptée, 7010 ; (sub.) 7738 ; pénitencier de Kingston, (sub.) 7742.
Pensions : de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 des statuts de 1905 y relatifs, 1ère l., 326 ; 2e l., renvoi de la discussion à une prochaine séance, 918 ; 2e l., 1767, 2570, 2571, 3050 et suiv.; mot. McLean pour 2e l., 3050, mise aux voix et rejetée, 3137 ; bill (n° 142) concernant les pensions de certains membres du conseil privé, 1ère l., 1801 ; (observ. Wilson au sujet du progrès de ce bill) 4678; combien payé, et à qui, en vertu de la loi de 1905 ? (int. Maclean) 2096; (rectification par M. Bourassa au sujet du sénateur Cox) 3230 ; présentation d'un nouveau projet de loi, (int. Borden) 4644; (mot. Taylor demandant pension pour députés siégeant depuis vingt-cinq ans) 4679 ; bill (n° 220) abrogeant la loi sur les pensions de certains membres du conseil privé, 1ère l., 6721 ; 2e l., 7786 ; 2e l. et comité, 7836 et suiv.; 3e l., 7867-77.
Pensions militaires : projet de résolution de sir F. Borden ayant pour objet de modifier la loi y relative, 4264 ; comité, 5315 ; 1ère l., 2e l. et adoption, 5320 ; bill (n° 200) modifiant la loi de 1901 à ce sujet, 1ère l., 5320 ; 2e l. et comité, 5673 ; 3e l., 5674.
Peterborough, salle militaire, (sub.) 6927.
Petewawa : terrains pour exercices militaires, acquisition, (mot. Worthington pour doc.) 356.
Pétitions : dépôt, (déc.), M. l'Orateur, 858.
Phares: gardiens, salaires, (int. Gauvreau) 472; phares de Jack-Straw, Red-Horse et Gananoque, substitution d'éclairage et entretien, (int Taylor) 603 ; phares : construction et coût, (int. Foster) 1022 ; salaires et allocations des gardiens, (sub.) 3676 et suiv.; entretien et réparations des phares et bateaux-phares, (sub.) : 3710 et suiv., 3899 et suiv., 4981-82 ; construction de phares, et aides à la navigation, (sub.), 4901, 5030, 5071.
Pilotage, fonds de, à Sydney-nord, affaire McLean, (observ. Boyce) 5570 ; commissaires du, rétribution de leurs services, (int. Borden) 794 ; bill (n° 219) modifiant la loi relative au pilotage, 1ère l., 6718 ; commission d'enquête à Sydney-nord, (mot. Boyce pour doc.) 6994.
Pilotes: versements aux fonds de retraite et de secours, (mot. Boyce pour doc.) 1032.
Pierreville, Yamaska: quai, coût, recettes, (int. Bergeron) 1803.
Pinette, I.-P.-E., port, dragage, (int. Martin) 344.
Piscifactures: établies sur lacs Huron et Supérieur, (int. Boyce) 196 ; (sub.), 3793, 3803.
Placements fiduciaires : effets provinciaux devant y servir, (int. Borden sur rapport déposé) 1631.

Pluie artificielle au Yukon, (observ. Foster) débat, 578 et suiv., marché à ce sujet, décret, (mot. Foster pour doc.) 869, 1044, 2142.
Poids et mesures : service, (sub.) 2673 ; bill (n° 14) modifiant, loi relative aux poids et mesures, 1ère l., 174 ; 2e l., 905 ; renvoi au comité d'agriculture et de colonisation, 914 ; en comité, 2130 ; 3e l., 3047, 3050.
Point-Edward, dragage, (sub.) 7185, 7245.
Pointe-à-la-Frégate : brise-lames, (int. Monk) 1191.
Pointe-Prim, quai, (sub.) 7123.
Pointe-aux-Trembles, quai, (sub.) 7168.
Poisson: exportation, droits, (mot. Boyce pour doc.) 1031, 1910.
Police fédérale : (sub.), 508.
Pommes: tarif allemand, (int. Armstrong) 1011, 1023.
Pontiac : formation géologique de ce comté, rapport à ce sujet, exploration de mines, (int. Piché) 1729.
Porcs : peste porcine, quarantaine dans townships de Kent, (int. Clements) 178, (mot. Clements pour doc.) 671; porcs importés et abattus au Canada pour exportation, (int. Sproule) 181.
Port-Arthur, améliorations, (sub.) 6963.
Port-Bruce : douanes, recettes, (int. Ingram) 176 ; sommes dépensées pour le port, (mot. Ingram pour doc.) 212, 3596.
Port-Burwell : douanes, recettes, (int. Ingram) 176; sommes dépensées pour le port, (mot. Ingram pour doc.) 213, 4357; travaux du port, soumissions, etc. (int. Macdonell) 1016, (mot. Jackson pour doc.) 5314, 5476; port, améliorations, (sub.) 7185.
Port-Colborne : dragage, brise-lames, élévateur, (int. Bennett) 464; élévateur, construction, (int. Lalor) 597, (dépôt de documents par l'honorable M. Hyman) 1897; (sub.) : améliorations à l'entrée, 5292; élévateur, 5293; creusage, entre Port-Colborne et Humberstone, 5492.
Port-Hood, barrage, (sub.) 6980.
Port-Stanley : douanes, recettes, (int. Ingram) 176; travaux dans le port, (int. Ingram) 176; sommes dépensées pour le port, (mot. Ingram pour doc.) 212, 4357; travaux du port, soumissions, etc., (int. Macdonell) 1018; port, améliorations, (sub.) 7186.
Postes : factage rural, (mot. Lennox pour doc.) 166, 220, (int.) 223; devoirs des directeurs de bureaux de poste, (int. Bennett) 340 ; ministère des Postes, (sub.) 415; location des boîtes dans bureaux de poste, (int. Boyce) 439; (sub.) : service extérieur, appointements et suppléments, 542; transport des dépêches, 546; divers, 568; service au Yukon, 576; nouveaux commis au ministère des Postes, (mot. Barker pour doc.) 797; marchés pour transport des dépêches dans comté de Peel, (mot. Blain pour doc.) 799; directeurs de bureaux de poste, devoirs et rémunération, (int. Fowler) 1426; perte de timbres-poste à Moncton, (int. Fowler) 1428; uniformes pour facteurs, de qui achetés ? (int. Taylor) 1804; directeurs des bureaux de poste du comté de Peel, transfert du bureau de poste de North-Lake à Black-Point et vice versa, (mot. McLean) 2337; présentation d'un projet de loi modifiant l'acte des Postes, (int. Monk) 3676, 3891; taxe sur périodiques américains, (int. Taylor) 5757; appointements, (M. H. Verret), augmentation, (sub.) 7654; receveurs de la poste, appointements, (sub.), (int. Blain) 7654.
Powell, M. le capitaine, nomination dans la milice permanente, (int. Worthington) 4911.
Préfontaine, feu l'honorable Raymond, correction d'un mot à son sujet, par M. R. L. Borden, 6787.
Prescott : phare du moulin à vent, coût, (int. Taylor) 1015.
Presse canadienne, association de la, comment constituée, etc., (int. Taylor) 1421.
Preston, Mary-Emeline, bill (n° 168) tendant à lui faire droit, 1ère l., 3492; 2e l., 3834; comité et 3e l., 5070.
Preston, W. T. R., voyage de Londres au Canada, (int. Wilson) 177 ; loyer d'une maison et entretien, (int. Wilson) 4004; refus de répondre, comme témoin, à certaines questions, *in re* " The North Atlantic Trading Company ", (5e rapport du comité d'agriculture, par M. McKenzie) 4259; (mot. Monk demandant mise à l'étude du 5e rapport du comité d'agriculture) 4260; (mot. Monk pour faire comparaître M. Preston à la barre de la Chambre, comme témoin), 4559; (amendement Laurier à l'encontre) 4580; (débat) : M. Monk, 4559; sir Wilfrid Laurier, 4569-80; M. R. L. Borden, 4581; l'honorable M. Fielding, 4586; M. Northrup, 4596; M. Sproule, 4603; M. Carvell, 4614; M. Sam. Hughes, 4622; M. Miller, 4626; l'honorable M. Haggart, 4630; M. Bourassa, 4637; amendement Laurier mis aux voix et adopté, 4640-41; (motion Monk demandant que M. Preston ne soit plus inspecteur d'immigration, 7062, (débat) 7062 et suiv., (motion mise aux voix et rejetée) 7120.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11) les concernant, 1ère l., 20; 2e l. et comité, 364; comité, 1307, 6997; 3e l., 7010; mot. Fitzpatrick pour renvoi au comité des banques et du commerce, 1307; quand ce bill sera-t-il soumis à la Chambre ? (int. Foster) 5113 ; (int. Borden) 6287, 6863.
Preuve : bill (n° 68) modifiant la loi de 1893 y relative, 1ère l., 921; 2e l. et comité, 1313 et suiv., comité, 1809; 3e l., 2220.
Prince-Albert, édifices publics, (sub.) 6943.
Prince Arthur de Connaught : visite au Canada, frais, (sub.) 324; (observ. Borden) 767.
Produits agricoles (voir " Agriculture ", lettre " A ").
Produits allemands : surtaxe, (int. Armstrong) 336.
Prorogation : aura-t-elle lieu le 12 juillet ? (int. Sproule) 7817; message de Son Excellence, (M. l'Orateur) 7914, 7917; retard, (int. Henderson) 7916.
Provinces maritimes, édifices publics, (sub.) 6916; ports et rivières, (sub.) 7149 et suiv.
Publications scientifiques, catalogue international des, contribution, (sub.) 7792, 7794.
Pugwash: quai, réparations, (int. Barker) 1917.

QUACO, port, jetée de l'est, (sub.) 7134.
Quais : construits par le Gouvernement depuis 1896, (mot. Foster pour doc.) 219; quais de l'Etat, ingénieur et gardiens des, noms et domiciles, (int. Wright) 1924, 2514; quais permanents, dans le lac Saint-Pierre, et ailleurs dans le Saint-Laurent, (sub.) 7777.
Québec (province): vente des chutes d'eau, (observ. Monk) 5113; ligne de division entre cette province et le Labrador, ou entre le détroit de Belle-Isle et la baie d'Hudson, (int. Morin) 6004; ports et rivières, (sub.) 7135, 7239; ports, rivières et ponts, (sub.) 7168; outillage neuf de dragage, (sub.) 7191; dragage, (sub.) 7211.

Québec (ville) : pont, (observ. Armstrong) débat, 224 et suiv.; frais de construction, (int. Monk) 350; hôpital pour immigrants, construction, (int. Monk) 346; directeurs de la compagnie du pont, (int. Monk) 351; (mot. Monk pour doc.) 445; subventions, etc., payées à ladite compagnie, (int. Monk) 461; inspection des livres de ladite compagnie, (int. Monk) 462 ; quais en eau profonde, (int. Paquet) 602 ; hôpital pour immigrants, construction, (int. Monk) 346; travaux dans le port, entreprise accordée à MM. Doucet et Lemieux, (int. Ames) 1429; rocher de Québec, danger d'écroulement, (int. Lavergne) 3141, (int. Bergeron) 3233; levée Louise, subvention pour compléter travaux, (mot. Brodeur pour comité) 3593; prêt de $150,000 à la commission du port, (projet de résolution Brodeur) 4023; bill (n° 174) à cette fin, 1ère et 2e l., et comité, 4031; comité, 4920; 3e l., 4928; pilotes, examen, (int. Ames) 4067; citadelle, salle d'exercice, (sub.) 6921; édifices militaires, (sub.) 6921; port, amélioration, (sub.) 7231; casernes de Saint-Jean, écuries pour la cavalerie, (sub.) 7232.

Queen's College, de Kingston, (motion Harty pour présentation d'un bill y relatif) 2880; bill (n° 160) y relatif, 1ère l., 3140; 2e l., 3324; comité et 3e l., 4051.

RAMSAY, ASENATH, bill (n° 190) tendant à lui faire droit, 1ère l., 5206; 2e l., 5360; comité et 3e l., 6189.

Rapide des Galops, (sub.) parachèvement du chenal, 5285.

Rapides Saint-André, rivière Rouge, améliorations, (sub.) 7231.

Rapports déposés: Auditeur général, 128, 174; Tableaux du commerce et de la navigation, 128; Commerce, 128; Chemins de fer et Canaux, 128; Commission du chemin de fer Transcontinental National, 128, impression, (int. Borden) 129; Postes, 219; Revenu de l'Intérieur (1ère et 2e parties) 232; Travail, 233; Police fédérale, 277; Pénitenciers, 502; Marine et Pêcheries, 503; Intérieur, 808; Travaux publics, 1002; Marine et Pêcheries, (int. Borden) 1306, 1419; Statistiques de la criminalité, 1723; Milice, 1724; Compagnies d'assurance, 1896, 1897; Surintendant des assurances, 1896; Statistique des chemins de fer, 2142; Commerce, 4137; Marine marchande du Canada, 5118.

Ray's-Creek, quai, (int. Ames) 3000.

Réassurance: réserve, (int. Henderson) 1019.

Rébellion de 1885, pensions à des miliciens pour service, etc., (sub.) 7791.

Recensement quinquennal: Manitoba, Saskatchewan et Alberta, (sub.) 7644-46 et suiv.

Recensement et statistique, (sub.) 7587.

Régina, édifices publics, (sub.) 6943.

Remèdes: brevetés, interdiction ou contrôle de la vente, (int. Sproule) 186; bill (n° 15), (voir "Falsification, lettre "F"); falsification des remèdes, enquête, (mot. Stockton) 3026; institution d'un comité d'enquête, (mot. Stockton) 3140; (mot. Laurier pour remplacer M. Lennox par M. Bergeron comme membre du comité d'enquête) 3228.

Renfrew-nord, vacance, (int. Taylor) 6287; mandat émis pour nouvelle élection, (M. l'Orateur) 6331.

Représentation en Parlement : (mot. Hughes pour laisser à chaque province au moins le nombre de représentants qu'elle avait lors de son entrée dans la confédération) débat, 1146 et suiv.; représentation de Nicolet et de Gaspé par le solliciteur général, (int. Fowler) 1921; (motion Fowler pour discussion de la motion Hughes) 4681.

Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, 1ère l., 577; 2e l. et comité, 2902; comité, 3403, 3500, 3620, 5552; comité, 5674; 3e l., 5692; amendements du Sénat, 7021, adoptés, 7021.

Revenu de l'Intérieur: ministère, appointements et dépenses, (sub.) 380; loyer, combustible, service en général, (sub.) 2673, 2678.

Revillon Frères (à responsabilité limitée), bill (n° 76) concernant cette maison, 1ère l., 1034; 2e l., 1346; comité, 3766, 5535; 3e l., 5535; amendements du Sénat, adoption, sur motion McCool, 6892-93.

Richibouctou: brise-lames, réparations, (int. Fowler) 2091.

Rivière Ashouapmouchoan, piliers de dérivation, (sub.) 7169.

Rivière Blanche, quai, (sub.) 7171; amélioration, (sub.) 7180.

Rivière Chaudière: concessions de chutes d'eau, (mot. Taylor pour doc.) 4095.

Rivière Fairford, nettoyage du lit de la rivière, (sub.) 7189.

Rivière-des-Français, phare, construction, (int. Bennett) 1923; pouvoirs hydrauliques, (int. Bennett) 5126.

Rivière Jésus: quai, construction, (int. Léonard) 471.

Rivière Magnetawan, phare, construction, (int. Bennett) 6985.

Rivière Ottawa: bouées à ajouter depuis l'écluse de Carillon jusqu'au canal Sainte-Anne-de-Bellevue, (int. Boyer) 1423.

Rivière Ottawa et tributaires, lever hydrographique, des sources, (sub.) 6957.

Rivière Ouelle, jetées, (sub.) 7171.

Rivière Péribonka, piliers de dérivation, (sub.) 7169.

Rivière Qu'Appelle, barrage, (sub.) 7249.

Rivière-au-Renard: brise-lames, (int. Monk) 1192.

Rivière Saint-Louis, améliorations, (sub.) 7171; (tributaires), canaux de déversement, (sub.) 7172.

Rivière Sainte-Marie, dragage, (int. Boyce) 443, 467.

Rivière Saint-Maurice, estacades: recettes, dépenses, (int. Perley) 1139.

Rivière Saguenay, quais et estacades en amont de Chicoutimi, coût, (int. Perley) 1028; (mot. Perley pour doc.) 1431; (int. Henderson) 1431; dragage, (mot. Girard pour doc.) 4096; jetées et estacades en amont de Chicoutimi, (sub.) 7212.

Rivière Saskatchewan du Nord, levers hydrographiques, (sub.) 7190.

Rivière Scugog: barrage et écluses, construction et entretien par le Gouvernement, (int. Hughes) 1914.

Rivière Severn, obstruction, (int. Grant) 600.

Rivière Thames: exploration, (int. Clements) 180; dragage, (int. Clements) 181; travaux pour empêcher débordement, (mot. Clements pour doc.) 801; quais à l'embouchure, (sub.) 7186.

Rivière Trent: à qui appartiennent les eaux de cette rivière et de ses affluents, etc., (int. Porter) 205.

Rivière Washademoak, N.-B., dragage, (int. Wilmot) 603.
Robertson, Andrew C., inspecteur des pêcheries, (int. Fowler) 4263.
Rock-Hill: bureau de poste, recettes, (int. Bennett) 866.
Rogersville: inspection des traverses à, (int. Ames) 2794, inspection et achat, (mot. Ames pour doc.) 3025.
Rondeau: travaux du port, soumissions, etc., (int. Macdonell) 1017; port, améliorations, (sub.) 7186.
Routes et réserves de terrains pour routes publiques dans la Saskatchewan, bill (n° 202) y relatif, 1ère l., 5498; 2e l., et comité, 5696; 3e l., 5699.
Rustico, brise-lames à l'île Robinson, (sub.) 7124.

SAINT-ALEXIS, jetée, (int. Blain) 4002.
Saint-André: écluses, dépenses, (int. Schaffner) 1427.
Saint-Anicet: quai, réparations, gardien, (int. Walsh) 1619.
Sainte-Anne-de-Chicoutimi, quai, (sub.) 7174.
Saint-Boniface, édifice public, (sub.) 6932.
Saint-Hyacinthe: salle d'exercice militaire, construction, coût, (int. Worthington) 3332, (sub.) 6921.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercice, construction, (int. Daniel) 443; élévateur à grains, coût, capacité, (int. Stockton) 2336; port, dragage, (sub.) 7135; service postal amélioration, (int. Daniel) 7913.
Saint-Jean, P.Q., école militaire, effectif, (int. Bergeron) 4262; casernes, (int. Bergeron) 4264; médecin de l'école militaire, qui est-il? etc., (int. Bergeron) 4816; édifice public, (sub.) 6922; écuries pour la cavalerie, (sub.) 7232.
Saint-Joseph, port, améliorations, (int. Gunn) 597.
St. Mary, Ont., bureau de poste, emplacement, (int. Maclean) 4815, (sub.) 6927.
Saint-Stanislas, coursier de règlement vis-à-vis cette paroisse, (sub.) 7723.
Sainte-Thérèse, bureau de poste, recettes et dépenses, (int. Léonard) 2791.
Salles militaires, construction, (sub.) 6948.
Sanction royale, 768, 3230, 3242, 4354, 4470 ; 6331, 7918.
San-Francisco : tremblement de terre, destruction de la ville ; secours par le Gouvernement canadien, (int. Bole) 1805, souscription de $100,000, (mot. Fielding) 1807, refusée par le gouvernement américain, (observ. Fielding) 2145, emploi des $100,000 (int. Osler) 2963, (projet de résolution Fielding) 4458, adopté, 4460 ; bill (n° 178) accordant secours de $100,000, 1ère et 2e l., comité et 3e l., 4460; versement de $80,000, à compte (M. Fielding) 5667.
Saskatoon, édifice public, (sub.) 6943.
Sault-Sainte-Marie, cale du Gouvernement, (int. Boyce) 441 ; poursuite contre la municipalité par le Gouvernement, (int. Boyce) 2334; prétendue émeute de 1903, envoi de volontaires, réclamations, (mot. Boyce pour doc.) 2338 ; dépôt de charbon sur quai de l'Etat, (int. Boyce) 3592.
Sauvalle, Marc : employé au service de l'immigration française, (int. Taylor) 3326 ; traduction des rapports sur la géologie, (sub.) 6133.
Savage-Harbour : à quels habitants de cet endroit ont été faits certains paiements? (int. Martin) 3141.
Seaforth : édifice public, (int. Gunn) 596 ; bureaux de poste et de douane, loyer, (int. Gunn) 1621.
Secrétariat d'Etat, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 7789.
Section 28, township 7, rang 2, à l'ouest du 5e méridien, partie du quart sud-est vendue ou louée, (int. Herron) 603.
Seigneurie de Rigaud, paiements aux propriétaires, (int. Boyer) 1027.
Selkirk, édifice public, (sub.) 6932.
Sénat : vacances dans la représentaion du Nouveau-Brunswick, (int. Fowler) 1027 ; revision de la constitution du Sénat, (mot. McIntyre), débat, 2340 et suiv.: M. McIntyre, 2340, 2382 ; M. Schell, 2355 ; M. Henderson, 2362 ; sir Wilfrid Laurier, 2362 ; M. R. L. Borden, 2370 ; l'hon. M. Paterson, 2374 ; M. W. F. Maclean, 2380 ; (mot. McIntyre retirée) 2383 ; (sub.) appointements et dépenses casuelles, (sub.) 7789.
Sénat et Chambre des communes, bill (n° 10) modifiant l'acte y relatif, 1ère l., 19 ; 2e l., 364 ; (mot. Fitzpatrick pour renvoi au comité) 364 ; comité et 3e l., 7866-67 ; revision du règlement, comité spécial à cette fin, (mot. Laurier) 260 ; bill (n° 97), idem, 1ère l., 1300 ; 2e l., 1833, 1848 ; comité, 1848, 7318 ; 3e l., 7343 ; amendements du Sénat, 7786 ; bill (n° 143) modifiant la loi relative au Sénat et à la Chambre des communes, 1ère l., 1801 ; (observ. Wilson au sujet du progrès de ce bill) 4678 ; nombre d'employés, (mot. Sproule pour doc.) 1924.
Sept-Iles : achat de nouvelles terres, enlèvement de huttes de sauvages, et arpentages, (sub.) 6138.
Serments d'office, prestation, (bill n° 1), 4.
Service météorologique, (sub.) 3778.
Service océanique et fluvial, dépenses casuelles en général, (sub.) 7801.
Services publics : nationalisation, (mot. Maclean) 1910 et suiv.
Session tardive, (observ. Borden) 7 ; session d'automne, (observ. Laurier) 9 et suiv.
Shelburne, édifice public, (sub.) 6915.
Shelmouth, Man., pont, construction, (int. Roche) 2333.
Sherbrooke : camp militaire cette année, (int. Tobin) 339; salle d'exercice militaire: construction, coût, (int. Worthington) 3332, (sub.) 6921.
Shortis : commutation de sa peine, (explication sur un fait personnel par M. Bergeron) 5667.
Sifflets de brume : inspection, (sub.) 3784.
Signaux : compagnie canadienne de signaux de brume, paiements à elle faits, (int. Foster) 793.
Silverwater, île Manitouline, quai, (sub.) 7186.
Simcoe, édifice public, (sub.) 6929.
Sirop d'érable : falsification, moyens à prendre pour l'empêcher, (mot. Boyer), débat : M. Boyer, 1448 ; M. Paquet, 1456 ; l'hon. M. Templeman, 1459; l'hon. M. Brodeur, 1460; M. Sproule, 1462; M. Monk, 1464; l'hon. M. Fisher, 1465; M. Ganong, 1470; M. Walsh, 1471.
Skeffington, M., détective, renvoi, (int. Daniel) 189.
Sociétés coopératives et industrielles : bill (n° 144) y relatif, 1ère l., 1897.
Sondages au Nord-Ouest (voir " Forages ", lettre " F ").
Sorel : effondrement du quai, (mot. Blain pour doc.) 3025, 5499.
Souris : séchoir à poissons, construction, employés, etc., (int. McLean) 1424.

Spencer, Muriel Violet, bill (n° 208) pour lui faire droit, 2e l., 5893; comité et 3e l., 6232.
Stations agronomiques : station centrale, recettes et dépenses, (int. Taylor) 787; stations agronomiques au Canada, combien, où situées ? frais d'entretien, etc., (int. Martin) 1008 ; station agronomique centrale, dépenses, (int. Taylor) 2327 ; stations agronomiques, (sub.) ; 7594 ; nouvelles stations succursales, 7618 ; bulletins et rapports des stations agronomiques, 7618 ; (voir aussi ferme d'expérimentation, lettre " F ").
Statuts renfondus : publication, (int. Borden) 6863; refonte et traduction, (sub.) 7739, 7751.
Steamers, service, (sub.): steamers transatlantiques, établissement d'un service par le Gouvernement, (int. Armstrong) 204; entre l'Ile du Prince-Edouard et l'Angleterre, (int. McLean) 442; données thermographiques prises à bord des steamers, (mot. Smith pour doc.) 443; lignes subventionnées, rapport de leurs opérations, (mot. Foster pour doc.) 586; ventilation des steamers, (int. Smith) 587; subventions aux compagnies de steamers, marchés à ce sujet, (mot. Smith pour doc.) 1799; marchés avec compagnies pour service entre le Canada et Mexique, (mot. Maclean pour doc.) 2099; subvention à la compagnie Acadia, (int. Taylor) 3331; (sub.): service entre l'Angleterre et le Canada, 7757; entre Saint-Jean et Digby, 7759, 7796; entre Saint-Jean et ou Halifax et les Antilles et l'Amérique du Sud, 7765; entre Victoria et San-Francisco, 7768; entre Québec et le bassin de Gaspé, 7768; entre la terre ferme et les îles de la Madeleine, 7768; entre le Canada et le Sud-Africain, 7769; entre Sydney et la baie Saint-Laurent, 7769; entre la baie Sainte-Catherine et Tadoussac, 7769; entre le Canada et le Mexique, 7769; entre Annapolis et Londres ou Hull (Ang.), 7770; entre Saint-Jean et les ports du bassin de Cumberland, 7770; entre Port-Essington et les îles de la Reine-Charlotte, 7770 ; entre Moncton et le comté de Cumberland, 7770; entre Newcastle, Neguac et Escuminac, 7771 ; entre le Canada et l'Australie, 7771 ; voyage du " Yoruba ", de Montréal à la Havane, juin 1905, 7772; service entre la terre ferme et l'île Pelée, 7772 ; entre Québec et l'île d'Orléans, 7773; entre le Canada et Terre-Neuve, 7773 ; steamers de l'Etat (voir " Navires", lettre " N ").
Steamer " Arctic ", approvisionnement, dépenses, (int. Foster) 1014; (sub.) 3279 et suiv., 3435 et suiv. ; enquête sur voyage de l' " Arctic", motion Laurier, (int. Borden) 3075; (motion Laurier) 3713 ; amendement Borden, 3721; débat, 3713-21 et suiv.; amendement Borden mis aux voix et rejeté, 3762-63-64; motion Laurier mise aux voix et adoptée, 3764-65 ; nomination du comité d'enquête, (mot. Laurier) 4001; rapport du comité d'enquête, (mot. Maclean pour adop.) 6546, débat, 6546 et suiv.; amendement de M. Northrup, 6677, mis aux voix et rejeté, 6716; mot. de M. Maclean adoptée, 6717.
Steamer brise-glace additionnel, dans le Saint-Laurent et le détroit de Northumberland, (sub.) 7774.
Steamer " Duchess of Bedford ", expédition dans l'océan Arctique, aide, (sub.) 7795.
Steamer " Grosse Isle ", crédit voté de nouveau, (sub.) 2766.
Steamer " Kestrel ", tonnage, emploi, coût, (int. Foster) 1021.
Steamer " King Edward ", capacité, ne figure pas dans la liste, parce que pas construit au Canada, (int. Maclean) 4903.
Steamer " Maisonneuve " : emploi, équipage, coût, dépenses, (int. Northrup) 1620.
Steamer " Neptune ", réparations, (sub.) 5013.
Steamer " Rembrandt ", charbonnier, perte, enquête à ce sujet, (int. Laurence) 1914.
Steamer " Seagull ", achat, (int. Bennett) 1005.
Stone, E. B., affermage de terres, (int. Maclean) 3836.
Stoney-Creek : salle militaire, toiture endommagée par le feu, (int. Smith) 339.
Subsides : (mot. Laurier pour comité) 128; résolutions adoptées, 682; projet de résolution Paterson pour somme de $161,000 à être accordée à titre de subsides, à même le fonds du revenu consolidé du Canada, 682; adopté, 737; bill (n° 56) accordant subsides pour exercice finissant 30 juin 1906, 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 737, 7318 et suiv.; 3e l., 7343.
Substances alimentaires : falsification, (sub.) 2684.
Subventions aux provinces : rajustement, conférence à ce sujet, (int. Parmelee) 201; correspondance à ce sujet, (mot. Parmelee pour doc.) 218.
Succession Harwood, à Vaudreuil, moyens de communication, construction d'un quai, obligations du Gouvernement à cet égard, (int. Boyer) 1139.
Summerside : brise-lames, soumissions, (int. Lefurgey) 1426; port, brise-lames, (sub.) 7125.
Sussex : champ de tir, coût, commis des travaux, gardien, revenu, (int. Fowler) 595; camp, construction de bâtiments, (sub.) 7383.
Sutherland, Charles, emploi, (int. Lake) 194, 470.
Sutherland, George M., emploi, (int. Boyce) 2328, 2770, 3326.
Sydney, N.-E., bill (n° 74) concernant le port de, 1ère l., 1002; 2e l., comité et 3e l., 2251; grève, dépenses, (int. Hughes) 1143; commission de pilotage de Sydney, C.-A., (mot. Boyce pour doc.) 1910.
Système métrique : achat d'étalons, (sub.) 2673 : série de conférences, (sub.) 2678.

TABAC : brut, en feuilles, importé, augmentation des droits, (int. Clements) 181; distribution de graines, demandes des planteurs du comté des Deux-Montagnes à cette fin, (int. Ethier) 603; timbres sur tabac canadien et importé, (sub.) 1611, 7724.
Tarif : commission du tarif, dépositions faites devant elle, impression, (int. Henderson) 208; tarif allemand, réception par le ministre des DouanesO, (int. Foster) 1249, 1307 ; tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (mot. Armstrong pour doc.), débat, 1927 et suiv.: M. Armstrong, 1927, 1998; M. Clements, 1936; l'honorable M. Fielding, 1937; M. R. L Borden, 1940, 1951; M. Sproule, 1941-44; M. Chisholm, 1949; l'honorable M. Paterson, 1954; M. Henderson, 1958; M. M. S. Schell, 1964; M. Derbyshire, 1967; M. Fowler, 1968; l'honorable M. Fisher, 1969; M. Bennett, 1981; M. A. J. Johnston, 1987; M. l'Orateur, (déc.) 1990-91; M. Taylor, 1994; M. Lennox, 1995; tarif douanier de l'Allemagne, (mot. Armstrong pour doc.) 3807, 5116; tarif douanier de 1897, bill (n° 175) le modifiant, 1ère l., 4133; 2e l. et comité, 5228; 3e l., 5229 ; comparaison entre

Terres fédérales—*Suite.*

le tarif américain et le tarif canadien quant aux produits agricoles, (observ. Clements), débat, 5015 et suiv.: M. Clements, 5015; M. T. Martin, 5024; M. Henderson, 5025; M. Clarke, 5026; tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (mot. Armstrong pour doc.) 7563; enquête au sujet du tarif, (sub.): frais, 7665; dépenses des ministres et des employés, 7665-7666.

Taschereau, sir Henri Elzéar, juge en chef de la cour suprême, démission et remplacement, (int. Monk) 2306.

Taxe de capitation, ($2), sur voyageurs se rendant aux Etats-Unis, (mot. Ingram pour doc.)211; (int. Ingram) 333.

Télégraphe : compagnie, bill (n° 61), (voir " Compagnie de télégraphe ", lettre " C ").

Télégraphes: comité, rapport, nomination d'un nouveau comité, (int. Macdonell) 1013; réseau du Yukon, coût, recettes et dépenses, (int. Blain) 1920 ; (sub.) 6962, 7218 ; île du Prince-Edouard et terre ferme, (sub.) 6959 ; Saint-Laurent inférieur et Provinces maritimes, (sub.) 6961 ; île du Cap-Breton, (sub.) 7208; bureau de télégraphe à Athabaska-Landing, (sub.) 7208; ligne télégraphique dans les Provinces maritimes, (sub.) 7216; ligne télégraphique, de la Descente des Femmes à la rivière du Sacré-Cœur, (sub.) 7217.

Télégraphie Marconi: service à travers l'Atlantique, (int. Maclean) 334; stations, installation et entretien, (int. Foster) 792; service à Belle-Ile, (sub.) 6961; établissement de deux stations, raccordement à la Grosse-Ile, (sub.) 7208; stations entre Cap-Race et Cap-Ray, (sub.) 7777.

Téléphones: séances du comité spécial, (int. Maclean) 130; législation, enquête, frais de témoins, (int. Ingram) 221, 332; législation à être soumise à la Chambre, (observ. Maclean) 359; (int. Maclean) 586; expropriation des lignes téléphoniques au Manitoba, (int. Roche) 3331, 6417; bill (n° 167) relatif au réseau téléphonique du gouv. de la prov. du Manitoba, 1ère l., 3399; (observ. Roche au sujet du progrès de ce bill) 4682; discussion sur la question des téléphones, (explication Aylesworth sur un fait personnel) 7573.

Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81) concernant la compagnie du, 1ère l., 1034; 2e l., 1347; comité, 4051, 4303, (int. Lennox) 4358; comité, 4496, 6147 et suiv.; (motion Bureau pour 3e l., 6489; amendement Maclean, 6493, mis aux voix et rejeté, 6494; 3e l., 6495.

Terrains marécageux : classification, cession, inspection, (int. Staples) 463.

Terrebonne: quai, construction, (int. Léonard) 471; bureau de poste, recettes et dépenses, (int. Léonard) 2791.

Terre-Neuve et Antilles, réunion au Canada, (int. Martin) 345.

Terres fédérales: ventes dans l'Alberta et la Saskatchewan, (int. Foster) 200, 335; ventes dans ces deux provinces pour fins d'irrigation, (mot. Ames pour doc.) 215; transport de droits de propriété par compagnies de chemins de fer, (mot. Ames pour doc.) 215; concession par le Parlement à des compagnies de chemins de fer, (mot. Ames pour doc.) 216, (int. McCarthy) 2137; titres, y compris le nombre d'acres émis, octrois en commutation, etc., (mot. Ames pour doc.) 216, 1910, 2338; terres autres que des homesteads, ventes, (mot. McCarthy) 217; scrip

Tarif—*Suite.*

en argent racheté au moyen d'achat de terres fédérales, (mot. Roche pour doc.) 217; scrip en terres, émis avant ou depuis le 1er juillet 1896 jusqu'au 31 décembre 1905, et depuis le 1er juillet 1904 jusqu'au 31 décembre 1905, (mot. Roche pour doc.) 217, 218; affermage de terres boisées, (mot. Foster pour doc.) 219, 799; ventes de terres au Manitoba et au Nord-Ouest, (int. McCarthy) 334; vente ou affermage de terres boisées, (mot. Foster pour doc.) 357 ; terres ci-devant réservées pour coupe du bois et du foin, accordées comme homesteads, (mot. Lake pour doc.) 444; terres vendues par plus d'une demi section, de 1903 à 1905, (int. Sproule) 587; (mot. Sproule pour doc.) 800; terres concédées aux chemins de fer, obligation, pour les compagnies, d'en faire le choix, (int. Alcorn) 588 ; choix complété, (int. Roche) 795; obligation de compléter choix, (avis de motion Roche) 920 ; (mot. Roche) débat, 922 et suiv.; 1051 et suiv.; (mot. Roche mise aux voix et repoussée) 1115; terres de l'Alberta et de l'Athabaska, décret à ce sujet, (int. Lefurgey) 1426 ; (mot. Lefurgey pour doc.) 1799; vente de 250,000 acres à A. B. Davidson et ses associés, subséquemment " compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan ", (mot. Alcorn pour doc.) 1622, 1624; " cassage " de 10,000 acres aux frais de l'Etat, (mot. Barker pour doc.) 1625, 1910; bureau des terres à Calgary, construction, dépenses, (int. McCarthy) 1733; demande d'achat de terres situées entre Calgary et Edmonton, de la part d'un syndicat, (int. McCarthy) 1733; terrains houillers, vendus ou autrement cédés, de 1896 à 1905, (mot. Foster pour doc.) 1798; demande d'achat par C. F. Caldwell, (mot. Reid pour doc.) 1798, 2607; achat de terres par compagnies, syndicats, etc., (int. Borden) 1919, 1925, 2769, 2963, 3152, 3358; vente de terres à M. Philip Parke, (int. Ames, 1921 ; vente de terre à M. Claudius Scotney, (int. Ames) 1922; ventes de terres au syndicat Walsh dans l'Alberta ou la Saskatchewan, (mot. McCarthy pour doc.) 1927; qui était commissaire des terres fédérales en 1902, 1903 et 1904 ? (int. Foster) 2332; choix de terres par le chemin de fer canadien du Nord, (int. Roche) 2795; titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (mot. Ames pour doc.) 3001; terres choisies par la compagnie du chemin de fer canadien du Nord, titres délivrés, (mot. Roche pour doc.) 3025; administration des terres fédérales, (observ. Ames) débat: M. Ames, 3178; M. Sifton, 3199; M. Turriff, 3204 ; M. M. S. McCarthy, 3217 ; explication de M. M. S. McCarthy, au sujet d'un homestead acheté par l'hon. sénateur Ross, 3315 ; M. Devlin, 3226; M. Adamson, 3234; M. Lake, 3241, 3243; M. McIntyre, 3256; M. Sproule, 3261; M. Chisholm, 3262, 3265; M. McCraney, 3270; bill (n° 163) autorisant l'échange de certains terrains affectés au soutien des écoles, contre d'autres terres fédérales, 1ère l., 3314 ; 2e l., et comité, 4008; comité, 5321; 3e l., 5325; terres affectées à la colonisation, (mot. Foster pour doc.) 4050, 4133; ventes de terres dans la Colombie-Anglaise, (int. Ames) 4068; avis de motion Borden pour nomination d'un comité d'enquête au sujet de l'admi-

Terres fédérales—*Suite.*

nistration et de la vente des terres fédérales, 4130; motion Borden, 4265 et suiv.; (débat): M. Borden, 4265; l'hon. M. Oliver, 4295-4305; M. Bristol, 4329; M. Bole, 4344; M. Lake, 4358; l'hon. M. Sifton, 4375, 4719; l'hon. M. Foster, 4432; M. Turriff, 4460-4471; M. Bennett, 4491-4508; M. Adamson, 4526; M. M. S. McCarthy, 4546; M. Crawford, 4683; M. Ames, 4708; M. Burrows, 4719; M. W. J. Roche, 4728; M. Guthrie, 4763; M. Sam. Hughes, 4785; sir Wilfrid Laurier, 4793; M. Osler, 4803; M. Bourassa, 4805; (motion Borden mise aux voix et rejetée) 4810-11-12; vente de terres de plus de 160 acres, depuis le 1er janvier 1905, (int. Lake) 5637; service extérieur, dépenses casuelles, appointements, etc., (sub.) 5751, ventes de terres dans la Colombie-Anglaise, (int. Ames) 5895; arpentages, plans, irrigation des terres fédérales, etc., (sub.) 6027; service extérieur, appointements, (sub.) 6084; dépenses casuelles et appointements, (sub.) 6088; terres boisées de l'ouest, protection, inspection, etc., (sub.) 6088; arpentage, (sub.) 6127.

Terres scolaires: combien vendues? (int. Ames) 197, 198.

Territoires du Nord-Ouest: administration: crédit supplémentaire pour les régistrateurs, (sub.) 5665; asiles d'aliénés, écoles, etc., (sub.) 6025; chemins et ponts de colonisation, (sub.) 7192.

Théâtres: droits sur annonces et affiches, (int. Macdonell) 5642.

Thessalon: bureau de poste, qui en est le directeur? (int. Blain) 2337; le loyer des tiroirs lui appartient-il ? date de son dernier rapport, (int. Boyce) 2798.

Thorndale: bureau de poste, où situé et par qui dirigé ? (int. Elson) 1023, (mot. Elson pour doc.) 1033.

Toronto: observatoire météorologique, déplacement, (int. Kemp) 130; travaux à l'entrée est du port, (mot. Macdonell pour doc.) 1032; prolongement du brise-lames, (mot. Macdonell pour doc.) 1032; vieux fort, transfert à la municipalité, (int. Macdonell) 1422; ville de Toronto, bill (n° 137) y relatif, 1ère l., 1801; 2e l., 2128; compagnie de la gare commune de Toronto, bill (n° 138) y relatif (voir "Compagnie," lettre "C,"); nouvel hôtel central des postes, (int. Macdonell) 5641; construction de casernes près de Toronto, (int. Macdonell) 5641; incendie de l'hôtel des postes, (observ. Macdonell) 2300; dragage, (int. Macdonell) 4913; douane, améliorations, (sub.) 6929; édifices fédéraux, (sub.) 6930; salle d'exercice, (sub.) 6931; édifice militaire, (sub.) 6931; hôtel des postes, nouvelle succursale, (sub.) 6931; port, entrée est, améliorations, (sub.) 7189; hôtel des postes, (sub.) 7235.

Townships: manuel indicateur, publication, (int. Ames) 601.

Transports: commission, (mot. Bennett pour doc.) 209; rapport de la commission, dépôt, (int. Borden) 220; impression et distribution, (int. Bennett) 443, 796, 1145, (mot. Bennett) 1736; dépôt et étude du rapport, (mot. Bennett) 2099 et suiv., débat: M. Bennett, 2099; M. Hall, 2114; (mot. Hall pour doc.) 3361 et suiv.; débat: M. Hall, 3361; M. Sam. Hughes, 3367; M. Watson, 3370; M. J. T. Schell, 3375; M. Devlin, 3392; frais de la commission, (sub.) 7217.

Travail: bill (n° 109) abrogeant la loi concernant la compilation et la publication de données statistiques, 1ère l., 1615; 2e l., et comité, 2220, 2221; 3e l., 2221; bureau canadien du Travail, à Londres, fausses informations fournies, (int. Smith) 3495; (mot. Macdonell pour adoption des vues exprimées par M. Smith) 4681; département, (sub.): frais de gestion, appointements et dépenses casuelles, 7653; impressions, papeterie, y compris "Gazette du Travail." etc., 7653; titres décernés à des employés, (int. Blain) 7654.

Travaux publics: dans le comté de Prince, I. P.-E., dépenses (int. Lefurgey) 2330; département, (sub.) arbitrages et sentences arbitrales, 6956; commis et autres employés, 6958; appointements et dépenses, 385, 392, démission de M. Taylor, sous-architecte en chef, 7218; paiements pour services de surcroît, (int. Foster) 796; travaux publics exécutés dans chaque province, (int. Armstrong) 3329; divers, (sub.) 7249.

Traverses de chemins de fer : achat au Nouveau-Brunswick, (int. Ames) 2334.

Treizième dragons écossais, démission du commandant Smart, (observ.) 5498.

Trois-Rivières : salle d'exercice militaire, construction, coût, (int. Worthington) 3332; édifice public, (sub.) 6922 ; ports, quais, dans les eaux estuaires, (sub.) 7174.

Tubes et tuyaux en fer, importés, droits, (int. Clements) 180.

Tyner's-Head : sifflet de brume, coût, (int. Stockton) 2333.

USURE : bill (n° 11) y relatif, (voir "Prêteurs d'argent," lettre P.)

VACANCES, 3.

Vancouver: station agronomique, établissement, (int. Herron) 594; essayerie, frais d'entretien, (sub.) 6094; édifice public, (sub.) 6948.

Vaughan, William Napoleon, bill (n° 180) pour lui faire droit, 1ère l., 4559 ; 2e l., 5071 ; comité et 3e l., 6189-90.

Vétérans canadiens, services rendus lors des incursions féniennes, récompense, (mot. Monk), débat, 633 et suiv.; (mot. Monk mise aux voix et repoussée) 670.

Viande : importée au Canada, (int. Sproule) 182 ; viande en conserves, importée au Canada, (int. Chisholm) 5127.

Victoria, C.-A., dragage et déblai de roches, etc., (sub.) 7191.

Volailles : stations d'engraissement, recettes et dépenses, (int. Taylor) 606.

WAGNER, Philip, emploi, (int. Foster) 209, (mot. Foster pour doc.) 356 ; avis de mot. Foster) 5314; mot. Fowler pour destitution) 5706 et suiv.; amendement, 5706, mis aux voix et rejeté, 5750.

Wagons : officiels ou réservés, achat depuis 1896, (mot. Foster pour doc.) 869 ; nombre et coût, (int. Wilmot) 1018 ; wagons pour le Gouverneur général, achat, (sub.) 7723.

Welton, Ont., directeur de la poste, (L. L. Galliher), destitution et remplacement, (int. Wilson) 865.

Westville, édifice public, (sub.) 6915.

White, hon. Peter, décès, éloge par sir W. Laurier, 2607, et par M. R. L. Borden, 2608.

Wiallard, René A., transfert et appointements, (sub.) 5013-14 ; 7774.

Wiley, Daniel, emploi, (int. Elson) 1020.

Williams, J. J., renvoi, (int. McLennan) 3000.
William's-Head, C.-A., quarantaine, employés, (int. Taylor) 5640.
Wilson's-Beach: brise-lames, construction, (int. Ganong) 594; coût, (int. Ganong) 787.
Wingham : édifice public, coût, (int. Gunn) 1621.
Winnipeg : grève des employés de tramways, (int. Bergeron) 1307 ; ouvriers plâtriers, salaires raisonnables, (int. Smith) 1423; imprimeurs anglais, plaintes, (int. Verville) 590, 1430; (mot. Verville pour doc.) 1033, 1431; magasins militaires, (sub.) 6932; nouveau bâtiment pour les immigrants, (sub.) 6932; quartier des sous-officiers, (sub.) 6932; nouvel hôtel des postes, (sub.) 6932 ; station postale au nord de la voie du Pacifique-Canadien, (sub.) 6940 ; ancien bâtiment pour les immigrants, (sub.) 7237.
" Woman's Art Association of Canada ", (voir " Association ", lettre " A ").
Wood Island, I. P.-E., brise-lames, réparations, (int. Martin) 343.
Woodstock, N.-B.: directeur de la poste, congé d'absence, (int. Ganong) 1429, nomination de M. C. L. Smith, (int. Ganong) 1617; perception des douanes, (int. Ganong) 3331 ; salle militaire, etc., (sub.) 6915.
Wright, Frederick William, bill (n° 193) tendant à lui faire droit, 1ère l., 5206 ; 2e l., 5360; comité et 3e l., 6189.
Wurtz, Henry, junior, bill (n° 106) concernant demandes de brevets, 1ère l., 1517; 2e l., comité et 3e l., 2266.

YOUNG, hon. John, érection d'un monument à Montréal, bill (n° 55) permettant aux commissaires du port d'y contribuer, 1ère l., 680; 2e l., comité et 3e l., 2251.
Yukon : Juges, frais de déplacement, allocations de subsistance, (sub.) 507 ;
Douanes : dépenses, (sub.) 534 ;
Yukon—*Suite.*
Pluie artificielle, (observ. Foster), débat, 578 et suiv.; marché à ce sujet, décret, (mot. Foster pour doc.) 869, 1044, 2142; les essais de M. Hatfield pour produire pluie artificielle n'ont pas réussi, (observ. Foster) 7387 ;
Indiens : fonds de secours et soins médicaux, 1253 ; éducation, 1275 ; nombre, écoles, agents, réserves, etc., (int. Armstrong) 2335, (mot. Armstrong pour doc.) 3023 ;
Ordonnances du conseil, (mot. Ingram pour doc.) 1393 ;
Concessions minières : intervention de M. Belcourt, (observ. Foster), débat, 1564 et suiv.; concession à Ray et Bronson, date, conditions, etc., (int. Foster) 1801, annulation, (int. Borden) 1911, (observ. Borden), débat, 6726 et suiv.;
Télégraphes: réseau du Yukon, coût, recettes et dépenses, (int. Blain) 1920; (sub.) 6962, 7218 ;
Or, extrait de 1897 à 1905, valeur, (int. Blain) 2091; droit régalien, perception, inégalité, (observ. Borden) 7856 ;
Yukon : bill (n° 153) modifiant les lois minières y applicables, 1ère l., 2513 ; 2e l. et comité, 3500; comité, 4915; 3e l., 4918; amendements du Sénat, 7020, adoptés, 7021.
Conseil électif, création, (int. Borden) 2959.
Or : droit régalien, combien perçu ? (int. Sproule) 5126.
Besoins administratifs, (observ. Thompson), débat, 5229: M. Thompson, 5229; l'hon. M. Oliver, 5236; M. R. L. Borden, 5238.
Yukon, (sub.) : administration, 6053 ; au conseil local pour entretien et réparation des chemins, 6082; enquête au sujet du bois, rapport, (int. Foster) 6993; frais de séjour des magistrats, (sub.) 7730 ; concessions forestières, (mot. Foster pour doc.) 7857.